

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO

Z.U.T. 3.1 MICHELIN SUB AMBITO 2

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

PARTE 1

Aggiornamento in seguito a Verbale seduta O.T.C. del 26.05.2022

Proponenti:
ANTEA RE S.r.l.
Via Castello 19, Milano

Proprietà:
MICHELIN ITALIANA S.p.A.
Corso Romania 546, Torino

Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

ASSE CORSO ROMANIA

Z.U.T. 3.1 MICHELIN SUB AMBITO 2

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

PARTE 1

Aggiornamento in seguito a Verbale seduta O.T.C. del 26.05.2022

Gruppo di lavoro

Prof. Arch. Giulio Mondini (Coordinamento scientifico)

Arch. Elisa Lucia Zanetta



Landshape S.r.l.

Arch. Gioia Gibelli
Dott. Filippo Bernini
Pian. Viola Dosi

Sommarario

1 Premessa	5
1.1 Riferimenti normativi e procedurali per la VAS	5
1.2 Contenuti del Rapporto Ambientale	6
1.3 Iter procedurale della VAS per il PEC "Z.U.T. 3.1 MICHELIN SUB AMBITO 2"	7
1.3.1 Fase preliminare	7
1.3.2 Attori della procedura e modalità di partecipazione e di informazione del pubblico	8
1.3.3 Fase di specificazione (Scoping)	9
1.3.4 Esiti della fase di specificazione	10
1.3.5 Riscontro alla verifica di adeguatezza e completezza del Rapporto Ambientale rif. Verbale Seduta O.T.C. del 26.05.2022	21
1.3.6 Rapporto Ambientale del PEC	25
1.4 Inquadramento urbanistico e procedurale	25
1.4.1 Premessa	25
1.4.2 Le prospettive di riqualificazione complessiva del quadrante: il PRUSA e le determinazioni urbanistiche conseguenti	25
1.4.3 L'approvazione della Variante 311: i nuovi Ambiti ZUT 2.8/1, 2.8/2, 3.4 e 3.6	26
1.4.4 Il PEC del Sub Ambito 1 e l'approvazione del Masterplan	27
1.4.5 L'approvazione della Variante 322: i nuovi Ambiti ZUT 3.1. Michelin e 3.2 Cebrosa	27
1.4.6 Il telaio viabilistico	29
1.4.7 La Localizzazione extraurbana non addensata: L2 Corso Romania	31
1.5 Rapporto con la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)	32
2 Obiettivi e contenuti del PEC	34
2.1 Inquadramento dell'area oggetto del PEC	34
2.1.1 Sviluppo storico dell'Ambito ZUT 3.1	34
2.1.2 Stato attuale dell'ambito ZUT .3.1 (AGGIORNATO IN SEGUITO A VERBALE SEDUTA O.T.C. DEL 26/05/2022)	36
2.1.3 Conclusione – Rapporto tra PEC e Variante 322	42
2.1.4 Scenario complessivo di trasformazione per l'ambito ZUT .3.1: il masterplan	43
2.2 Contenuti della proposta di Piano Esecutivo Convenzionato ZUT Ambito 3.1 Sub Ambito 2	49
2.2.1 Servizi pubblici e parcheggi pertinenziali privati (AGGIORNATO IN SEGUITO A VERBALE SEDUTA O.T.C. DEL 26/05/2022)	54
2.2.2 Opere di urbanizzazione	59
2.2.3 Opere di urbanizzazione: riorganizzazione della viabilità	60
2.2.4 Opere di urbanizzazione: progetto del verde	65
2.2.5 Opere di urbanizzazione: progetto delle reti	69
2.2.6 CAM Criteri Ambientali Minimi applicati alle opere di urbanizzazione	74

2.2.6.1	Arredo urbano.....	74
2.2.6.2	Illuminazione pubblica.....	75
2.2.6.3	Verde pubblico.....	75
2.2.6.4	Raccolta, depurazione e riuso delle acque meteoriche.....	75
2.2.6.5	Edilizia.....	76
2.2.7	Cronoprogramma delle opere di urbanizzazione.....	76
2.3	Aspetti di sostenibilità considerati per la definizione dei contenuti progettuali del PEC.....	80
2.3.1	Le strategie relative alla mobilità sostenibile.....	80
2.3.2	Le strategie energetico ambientali per il costruito (AGGIORNATO IN SEGUITO A VERBALE SEDUTA O.T.C. DEL 26/05/2022).....	82
2.3.3	Le strategie per l'integrazione paesaggistica degli interventi.....	85
2.4	Obiettivi ambientali del PEC.....	85
2.5	Riscontro richieste degli Enti.....	88
2.5.1	Richieste dell'OTC in data 4.4.2022.....	88
2.5.2	Richieste di ARPA (parere prot. n. 3043 del 8.4.2022).....	88
3	Vincoli ed elementi di rilevanza ambientale.....	89
4	Coerenza con il quadro programmatico di riferimento.....	95
4.1	Verifica di coerenza con il PPR e con le Indicazioni di tutela paesaggistica di livello regionale.....	96
4.2	Piano Territoriale di coordinamento provinciale PTCP2.....	103
4.3	Piano di Classificazione Acustica della Città di Torino.....	104
4.4	Regolamento per la Gestione dei Rifiuti Urbani della Città di Torino.....	106
4.5	Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino.....	107
4.6	Patto dei Sindaci - Tape – Turin Action Plan for Energy e Piano di Resilienza Climatica.....	111
4.7	Piano Urbano del Traffico della Città di Torino e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e Biciplan.....	118
4.8	Piano di protezione civile Città di Torino.....	124
4.9	Verifica di coerenza con le procedure ambientali esperite.....	124
4.10	Analisi di coerenza interna (INTEGRAZIONE IN SEGUITO A VERBALE SEDUTA O.T.C. DEL 26/05/2022)	135
4.11	Riscontro richieste degli Enti.....	141
4.11.1	Richieste dell'OTC in data 4.4.2022.....	141

1 Premessa

1.1 Riferimenti normativi e procedurali per la VAS

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 tiene conto sia ai fini dell'elaborazione del Rapporto Ambientale sia nel momento della sua valutazione; anche i successivi pareri espressi in 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.

Il presente elaborato reca, oltre che la compiuta disamina dei temi di rilevanza e pertinenza alla Valutazione Ambientale del Piano, altresì una dettagliata ed esaustiva analisi dei profili oggetto delle richieste di approfondimento emerse nella fase di Scoping.

1.2 Contenuti del Rapporto Ambientale

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.

1.3 Iter procedurale della VAS per il PEC "Z.U.T. 3.1 MICHELIN SUB AMBITO 2"

1.3.1 Fase preliminare

Per quanto concerne la presente procedura di valutazione, avente ad oggetto il Piano esecutivo convenzionato (PEC) concernente il Sub Ambito 2 individuato, a valere nell'annesso Studio Unitario d'Ambito (SUA), nella ZUT dell'Ambito 3.1. – Michelin, si evidenzia che:

- l'Area Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito, Servizio Trasformazioni Urbane e Pianificazione Esecutiva A, con nota acquisita al protocollo del Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali al n. 9959 in data 24 Dicembre 2020, trasmetteva la documentazione inerente alla pratica in oggetto indicata, finalizzata ad attivare la preistruttoria della fase di specificazione dei contenuti del rapporto ambientale di VAS;
- in riferimento alla procedura in materia di VAS, introdotta con l'entrata in vigore delle disposizioni di cui alla D.G.R. n. 25-2977 del 29 febbraio 2016, il Dirigente competente, al fine di acquisire il prescritto parere sulla completezza e coerenza con i principi generali di adeguatezza della documentazione trasmessa convocava, con nota prot. n. 10219 del 29 Dicembre 2020, apposita seduta dell'Organo Tecnico Comunale in data 26 Gennaio 2021 con il quale è stato richiesto un adeguamento della documentazione ai fini dell'adeguatezza e completezza;
- il Dirigente del Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali con nota 8043 del 27/09/2021 convocava l'Organo Tecnico Comunale per la verifica di completezza della documentazione integrativa trasmessa dal Servizio Trasformazioni Urbane e Pianificazione Esecutiva A ed acquisita al protocollo del Servizio scrivente dal n. 6500 in data 29 Luglio 2021. La seduta di OTC si teneva in data 5 Ottobre 2021 e veniva richiesta la produzione di documentazione integrativa;
- il Dirigente del Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali con nota 213 del 13/01/2022 convocava l'Organo Tecnico Comunale per la verifica di completezza della documentazione integrativa trasmessa dal Servizio Trasformazioni Urbane e Pianificazione Esecutiva A ed acquisita al protocollo del Servizio scrivente dal n. 10853 in data 31 Dicembre 2021. La seduta di OTC si teneva in data 17 Gennaio 2021;
- con verbale di OTC del 18/02/2022, convocato con nota 1294 del 15/02/2022, veniva comunicata la completezza ed adeguatezza della documentazione presentata (documentazione integrativa e volontaria acquisita dal Servizio scrivente rispettivamente con Prot. 1078 del 09/02/2022 e 1151 del 10/02/2022);
- con nota acquisita agli atti dell'Area Ambiente Qualità della Vita e Valutazioni Ambientali, prot. n. 1698 in data 28 Febbraio 2022, la Direzione Urbanistica e Territorio trasmetteva la determinazione dirigenziale n. cron. 778 del 23 febbraio 2022 con la quale la Dirigente dell'Area Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito, Servizio Trasformazioni Urbane e Pianificazione Esecutiva A prendeva atto della completezza della documentazione predisposta idonea all'avvio della fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale;
- in data 07 marzo 2022 (Prot. 1916), il Dirigente del Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali, in qualità di Autorità Competente, indiceva la 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.,

convocando le sedute per il giorno 16 marzo 2022 e 4 aprile 2022. Nella medesima nota rendeva disponibile la documentazione formalizzata con la determinazione dirigenziale n. 778 del 23 febbraio 2022 richiamata in precedenza.

1.3.2 Attori della procedura e modalità di partecipazione e di informazione del pubblico

L'elenco dei soggetti competenti in materiale ambientale da coinvolgere nel presente processo ed individuata nella fase di specificazione risulta così costituito:

Proponente: Michelin Italiana S.p.A.

Autorità procedente: Città di Torino, Servizio Trasformazioni Urbane e Pianificazione Esecutiva A

Autorità competente: Città di Torino, Servizio Qualità e Valutazioni Ambientali

Enti territoriali:

- Regione Piemonte (Direzione Commercio e Direzione Difesa del Suolo)
- Città Metropolitana di Torino
- Comune di San Mauro Torinese
- Città di Settimo Torinese

Soggetti competenti in materia ambientale:

- ARPA Piemonte – Direzione Prov.le di Torino
- ASL Città di Torino
- Autorità di Bacino Fiume Po
- Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio
- SMAT S.p.A.
- Consorzio Irriguo S.BN.F
- SNAM Rete Gas
- Ativa S.p.A.

La condivisione del processo valutativo è un elemento cardine della Valutazione Ambientale Strategica, così come stabilito dalla normativa europea, nazionale e regionale.

Per favorire la partecipazione dei cittadini la consultazione, la comunicazione e l'informazione dei vari step della procedura saranno pubblicizzati e diffusi facendo ricorso agli strumenti più idonei.

Il Piano Esecutivo Convenzionato e il presente Rapporto Ambientale, unitamente alla Sintesi non tecnica e al Programma di Monitoraggio, saranno resi disponibili al pubblico mediante pubblicazione sul Sito web del Comune.

1.3.3 Fase di specificazione (Scoping)

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 7 marzo 2022.

Alla conferenza dei servizi venivano invitati i seguenti soggetti:

- ARPA Piemonte – Direzione Prov.le di Torino
- Città Metropolitana di Torino
- ASL Città di Torino
- Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio
- Regione Piemonte (Direzione Commercio e Difesa del Suolo)
- Comune di San Maurizio 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.

Nel corso della prima seduta della conferenza del 16 marzo 2021 venivano illustrati i contenuti del PEC e del documento tecnico preliminare per la redazione del Rapporto Ambientale.

Nella seconda Conferenza di Servizi decisoria del 4 aprile 2022 sono stati illustrati i seguenti contributi:

- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Torino (Prot. 5458/2022 del 22/03/2022);
- Società SNAM S.p.A. (Prot. DINOCC-0160-DAP del 09/03/2022)
- Società ATIVA S.p.A. (Prot. 1094/2022 del 11/03/2022) relativo ad un diverso procedimento, ma i cui contenuti sono stati ritenuti rilevanti per la procedura in corso.

Nel corso della medesima seduta si è preso atto dei contributi resi a verbale da ASL Città di Torino e dei contributi resi da parte dei rappresentanti di Città Metropolitana e di ARPA Piemonte. Inoltre l'Organo Tecnico Comunale ha definito il proprio contributo tecnico per la fase di specificazione dei contenuti del rapporto ambientale. Successivamente alla chiusura del verbale venivano acquisite le note formulate da ARPA Piemonte (Prot. n. 31926 del 07/04/2022 acquisito al Protocollo con n. 3043 del 08/04/2022) e dalla Città Metropolitana di Torino (prot. 45516 del 01/04/2022 acquisita al Protocollo con n. 2915 del 05/04/2022).

Con Determina Dirigenziale n. 1573 del 11/04/2022 è stato dato atto della conclusione della consultazione relativa alla fase di specificazione dei contenuti del Rapporto Ambientale stabilendo che la documentazione ambientale deve includere le informazioni con la portata ed il livello di dettaglio secondo quanto emerso e formalizzato dai contributi formulati.

1.3.4 Esiti della fase di specificazione

Nella tabella seguente si sintetizzano i contributi pervenuti necessari alla specificazione dei contenuti del presente Rapporto Ambientale. La colonna finale riporta a tal fine il riferimento puntuale alle analisi e valutazioni sviluppate e presenti nel RA e negli allegati.

La seguente tabella rappresenta in forma sintetica e di efficace lettura una lista di controllo con il riscontro e rimando alle diverse sezioni del rapporto ambientale dove verranno approfondite le richieste di analisi.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022

Tabella 1: Sintesi dei contributi pervenuti in fase di Specificazione

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
OTC – Organo Tecnico Comunale	SCENARI ALTERNATIVI	Si richiede di sviluppare scenari alternativi che oltre a quanto proposto (localizzazione dei parcheggi, consumo di suolo e soluzioni impiantistiche), siano basati anche su differenti ipotesi volte alla massimizzazione delle aree verdi e al raggiungimento degli obiettivi isola di calore. 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	Cfr. Valutazione scenari alternativi – PARTE 2, par. 6.9 e par. 6.15.1
OTC – Organo Tecnico Comunale	BONIFICHE E QUALITÀ AMBIENTALE	Si richiede di verificare la coerenza delle soluzioni alternative rispetto agli scenari di bonifica e la conformità alle CSC. I sistemi di drenaggio e la scelta di pavimentazioni drenanti devono essere coerenti rispetto ai potenziali impatti del sito sulla matrice acque di falda	Cfr. Valutazione scenari alternativi – PARTE 2, par. 6.11 e par. 6.15.2
OTC – Organo Tecnico Comunale	AMIANTO	Si richiede di fornire il quadro aggiornato circa la presenza nell'area o nell'intorno di coperture e manufatti contenenti amianto e dei relativi piani di gestione e manutenzione, tenuto conto in particolare di quanto segnalato dal Geoportale di ARPA Piemonte	Cfr. Verifica presenza amianto – PARTE 2, par. 5.3.5
OTC – Organo Tecnico Comunale	TRAFFICO	Si richiede di verificare la coerenza dello studio di impatto sul traffico rispetto alle osservazioni formulate dalla Città Metropolitana di Torino e dalla Società ATIVA, con un aggiornamento delle modellistiche di traffico. Lo studio dovrà contemplare una valutazione degli eventuali impatti su traffico/viabilità e matrici connesse durante le fasi di cantiere ed essere integrato da un'opportuna valutazione modellistica degli impatti del traffico indotto sulle componenti aria e rumore, coerentemente con le ipotesi formulate nel quadro della procedura di VIA (orari, ipotesi sulla generazione, ecc.)	cfr. Studio di valutazione impatto sul traffico – PARTE 2, par. 7.10 E ALLEGATO SPECIALISTICO
OTC – Organo Tecnico Comunale	SOLUZIONI ALTERNATIVE ENERGETICHE	Si richiede di assumere tra la valutazione delle alternative sotto il profilo energetico ed impiantistico, in abbinamento all'impianto fotovoltaico ed all'energia aeraulica con pompe di calore, anche il ricorso al teleriscaldamento e, compatibilmente con eventuali vincoli di bonifica, ad impianti geotermici (a circuito chiuso e/o a circuito aperto)	Cfr. Valutazione scenari alternativi – PARTE 2, par. 6.10

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
OTC – Organo Tecnico Comunale	GESTIONE ACQUE METEORICHE	Si richiede un approfondimento di natura idraulica per chiarire il funzionamento della rete fognaria bianca proposta e in particolare per individuare il valore di portata (con il tempo di ritorno della precipitazione ad essa associato) che attiverrebbe lo sfioro dalla nuova fognatura di Strada Cascinette verso il canale SNIA. Il Rapporto Ambientale dovrà riportare gli esiti di uno studio di fattibilità circa le alternative alle modalità di scarico delle acque tecnologiche provenienti dal ciclo tecnologico della Soc. Michelin, considerando lo scarico nella rete nera	cfr. ALLEGATO SPECIALISTICO Relazione invarianza idraulica e PARTE I, par. 2.2.5
OTC – Organo Tecnico Comunale	VERIFICA DI COERENZA CON IL QUADRO DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE	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	cfr. Verifica di coerenza con la pianificazione vigente – PARTE 1, par. 4.8
OTC – Organo Tecnico Comunale	PROGETTO URBANISTICO / ARCHITETTONICO	Si richiede di sviluppare il tema del numero e della tecnologia degli stalli elettrici necessari, secondo le linee guida di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale 12 ottobre 2018, n. 33-7698	cfr. Contenuti della proposta di PEC – PARTE 1, par. 2.2.3
OTC – Organo Tecnico Comunale	UTILIZZO CAM	Il rapporto ambientale dovrà essere coordinato con lo studio di fattibilità tecnico economica delle OO.UU., dando evidenza dell'applicazione dei CAM	cfr. Contenuti della proposta di PEC – PARTE 1, par. 2.2.6
OTC – Organo Tecnico Comunale	GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO	nel rapporto ambientale dovranno essere specificati i quantitativi dei materiali scavati con indicazione sulle caratteristiche litologiche e di qualità ambientale, precisando il quantitativo di materiale impiegato direttamente in sito. Al proposito si chiede di indagare, come proposto nella stessa Relazione Geologica, l'assetto litostratigrafico nell'intorno del sondaggio S2 (settore SSO del sito) dove è stata segnalata la presenza di probabile terreno di riporto fino alla profondità di 4,7 metri dal p.c. Infine nel rapporto ambientale dovrà essere definito il quantitativo di materiale eventualmente necessario per il rimodellamento morfologico proveniente dalle aree esterne rispetto al Sub Ambito 2, chiarendo le fonti di approvvigionamento e la relativa disciplina rispetto al D.Lgs 152/2006 e s.m.i.	cfr. Valutazione gestione volumi di scavo – PARTE 2, par. 7.4 e sottoparagrafi
OTC – Organo Tecnico Comunale	PIANO DI MONITORAGGIO	il piano di monitoraggio, per la componente traffico e impatti correlati, dovrà prevedere soluzioni integrate con i sistemi di monitoraggio della Città. Il monitoraggio dei parcheggi dovrà prevedere soluzioni che consentono il monitoraggio real time sul tasso di occupazione di ciascuno posto auto. Si richiede di prevedere inoltre un sistema di monitoraggio delle portate scaricate al fine di verificare la portata in arrivo sulla nuova fognatura di Strada Cascinette, la funzionalità della	cfr. PIANO DI MONITORAGGIO

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
		fognatura esistente in Strada Cebrosa e di monitorare con quali portate ed eventi meteorici si attivi il manufatto scolmatore e quali sono le portate scaricate verso il canale SNIA	
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO	TUTELA PAESAGGISTICA	L'area Michelin non risulta sottoposta a tutela ai sensi della Parte III (tutela paesaggistica) del D.LGS. 42/2004 e s.m.i. e pertanto non si ritiene di esprimere osservazioni in merito.	Cfr. PARTE 1, Cap.3 Vincoli ed elementi di rilevanza ambientale
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO	TUTELA ARCHEOLOGICA	Rilevata l'assenza all'interno della documentazione consultata dello studio unitario di Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico ex art. 25, comma 1, del D. Lgs. 50/2016, che risulta tuttavia già nella disponibilità del proponente, si richiede che esso venga integrato nella documentazione di VAS e che una sintesi di esso confluisca all'interno del Rapporto Ambientale.	cfr. ALLEGATO SPECIALISTICO VALUTAZIONE RISCHIO ARCHEOLOGICO
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA BELLE ARTI E PAESAGGIO PER LA CITTA' METROPOLITANA DI TORINO	TUTELA ARCHEOLOGICA	Concordando con il risultato dello studio condotto, che valuta MEDIO l'indice di rischio archeologico connesso con la realizzazione delle opere di urbanizzazione previste, si ritiene necessario procedere, prima dell'inizio dei lavori, ad ulteriori accertamenti ai sensi dell'art. 25, comma 8, del D. Lgs. 50/2016, consistenti nell'elaborazione di un piano di sondaggi a campione, da affidarsi ad archeologi in possesso dei requisiti di legge, che dovrà essere concordato con l'Ufficio scrivente e autorizzato prima dell'esecuzione.	cfr. ALLEGATO SPECIALISTICO VALUTAZIONE RISCHIO ARCHEOLOGICO
ARPA PIEMONTE	BONIFICHE E QUALITÀ AMBIENTALE	Dovrà essere verificata la coerenza della progettazione degli spazi (verde pubblico, parcheggi rientranti nella sagoma degli edifici, parcheggi all'esterno, vasche di laminazione, edifici,...) e la eventuale presenza di sistemi drenanti con le risultanze dell'analisi di rischio e con le indicazioni riportate nella Determina della Città di Torino per l'approvazione del Piano di Caratterizzazione (DD5381 del15/11/2021), nonché con le indicazioni riportate nel documento Arpa allegato(inviato al Comune di Torino con prot.ARPA.26553 del 24/03/2022).	cfr. Valutazione coerenza qualità del suolo – PARTE 2, par. 5.3.4 e allegato Specialistico
	GESTIONE TERRE E ROCCE DA SCAVO	Dovranno essere dettagliate le volumetrie di scavo per la realizzazione delle vasche di laminazione, la classificazione e la destinazione dei materiali in esubero.	cfr. Valutazione gestione volumi di scavo – PARTE 2, par. 7.4
	CRONOPROGRAMMA	Dovrà essere indicata la sequenza delle fasi di realizzazione del progetto, confrontandola con le fasi di realizzazione delle opere inerenti la rinnovata viabilità di Corso Romania	cfr. Contenuti della proposta di PEC - PARTE 1, par. 2.2.7

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
ARPA PIEMONTE	SOLUZIONI ENERGETICHE	Si dovranno approfondire le tecnologie da utilizzarsi per contenere i consumi energetici del nuovo centro, privilegiando l'uso di tecnologie innovative e di materiali a basso impatto ambientale, e dovranno essere indicate le fonti energetiche utilizzate	cfr. Contenuti della proposta di PEC - PARTE 1, par. 2.3.2
	GESTIONE ACQUE METEORICHE	Dovrà essere verificata la capacità di recepimento del collettore di Strada Cebrosa delle portate di acque meteoriche immesse dai vari sub-ambiti di Corso Romania.	cfr. ALLEGATO SPECIALISTICO Relazione invarianza idraulica
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO	SCENARI ALTERNATIVI	<p>le tematiche da approfondire nel RA e sulle quali dovranno confrontarsi gli scenari alternativi, oltre a quanto indicato dalla normativa, debbano riguardare in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lo smaltimento delle acque meteoriche e l'invarianza idraulica - l'idoneità delle reti fognarie - la sicurezza e l'accessibilità ciclo-pedonale. <p>Il RA dovrà definire scenari alternativi da analizzare che sviluppino soluzioni differenti riferite alle suddette tematiche al fine di individuare la combinazione ottimale verso cui far convergere le scelte del PEC. Nella scelta dello scenario del PEC, il RA dovrà specificare le motivazioni ed i criteri ambientali che hanno condotto alla scelta definitiva degli interventi in base agli obiettivi ambientali di partenza ed alle azioni messe in campo per conseguirli. La valutazione dei differenti scenari dovrà evidenziare non solo gli impatti diretti generati dall'attuazione del PEC, ma anche gli impatti cumulativi e sinergici conseguenti alle trasformazioni urbanistiche già attuate o di futura attuazione previste per l'intera area. La combinazione degli impatti di tutte le trasformazioni previste e in previsione potrebbe evidenziare criticità, per esempio, sulla rete fognaria (che peraltro sono già emerse nelle precedenti istruttorie), o sulla rete infrastrutturale, o sul clima acustico. La valutazione pertanto non dovrà rimanere circoscritta al sub ambito 2 di diretto interesse del PEC, ma dovrà estendere il proprio perimetro di azione prendendo in considerazione tutti gli effetti che si sono generati o che si potrebbero generare sulle componenti ambientali in riferimento all'intera area compresa tra Corso Romania, Strada della Cebrosa, Strada Cascinette, nonché al sistema urbano circostante.</p> <p>Il RA dovrà esplicitare gli impatti residui negativi che possono derivare dalle scelte contenute nello scenario del PEC e le misure che si intendono avviare per mitigarli ed eventualmente compensarli. Ciascuna misura dovrà essere specificata indicando le azioni, aggiuntive, da prevedersi in fase di attuazione del piano stesso e da indicare espressamente nelle Norme Tecniche di Attuazione. Si rammenta che, anche per queste misure, sarà opportuno prevedere opportuni indicatori nel Piano di monitoraggio.</p>	Cfr. Valutazione scenari alternativi – PARTE 2, Cap.6 e rimandi ai documenti specialistici citati ai par. 6.13 e 6.14

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
	CONSUMO DI SUOLO	<p>Il parere motivato espresso per la Variante parziale n. 322, al fine di massimizzare la funzionalità del suolo nonché, stanti le criticità nella gestione delle acque meteoriche, garantire l'invarianza idraulica, prescrive di "massimizzare o quantomeno conservare le quote di area che presentano suolo libero, nonché le quote di area permeabili, da individuarsi più precisamente in fase attuativa".</p> <p>Al fine di poter basare la definizione e l'analisi degli scenari sul grado attuale di impermeabilizzazione dell'area da confrontare con gli interventi previsti nel PEC, occorre che il RA fornisca una individuazione precisa delle quote di aree permeabili esistenti e di quelle in progetto da riportare su di una planimetria completa dello stato di fatto alla quale dovranno essere sovrapposte le previsioni del PEC.</p> <p>Si rileva che il Documento Tecnico Preliminare (di seguito DTP) alle pagg. 62 e 63 riporta una prima analisi del suolo consumato nello stato di fatto e nelle previsioni di progetto. La planimetria dello stato di fatto omette l'indicazione delle aree verdi e delle alberature esistenti (evidenziate invece in dettaglio nella relazione agronomica), che andranno riportate e quantificate correttamente, anche al fine di orientare la definizione degli scenari e le scelte del PEC verso soluzioni volte a massimizzarne la conservazione.</p> <p>La corretta caratterizzazione del suolo consumato e del suolo permeabile è importante non solo per orientare le valutazioni ambientali ma anche in ragione del corretto inserimento dei dati per gli indicatori SF.6 "Conservazione del Suolo" e AA.1 "Permeabilità del suolo" previsti nel Piano di Monitoraggio.</p>	Cfr. Valutazione consumo di suolo – PARTE 2, Cap. 6, par. 6.6 e 6.7
	AREE VERDI E SERVIZI ECOSISTEMICI	<p>Le aree verdi, gli alberi e la vegetazione migliorano la qualità ambientale in aree urbane fornendo servizi ecosistemici fondamentali quali l'assorbimento di carbonio, la fornitura di habitat all'avifauna, a piccoli mammiferi ed insetti, migliorano il microclima e contribuiscono a migliorare il bilancio idrico e la qualità dell'aria. La relazione agronomica ha evidenziato un patrimonio arboreo formato da oltre 150 alberi all'interno dell'area oggetto di intervento. Il RA dovrà analizzare l'impatto sulla componente vegetazionale, proponendo soluzioni volte a massimizzarne la conservazione, e predisporre adeguate misure per mitigare i benefici ambientali persi e a tutela della biodiversità.</p> <p>A tal proposito dovrà essere ricercata la massima qualità delle aree verdi, sia nella porzione in piena terra che nella porzione di verde tecnologico, facendo riferimento alle Linee guida per il governo sostenibile del verde urbano (MATTM, 2017).</p>	Cfr. Valutazione consumo di suolo – PARTE 2, par. 7.5 e 7.6

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
		<p>La tutela della biodiversità potrà essere perseguita anche prevedendo soluzioni progettuali come le coperture a verde degli edifici, un elemento di rinaturalizzazione che presenta svariate funzioni in grado di ottenere un effetto di mitigazione ambientale conseguente alla costruzione di un edificio.</p>	
	<p>SMALTIMENTO DELLE ACQUE METEORICHE, INVARIANZA IDRAULICA ED IDONEITÀ DELLA RETE FOGNARIA</p>	<p>Per la suddetta tematica si chiede di fare riferimento a quanto richiesto nel contributo della Direzione Risorse Idriche e Tutela dell'Atmosfera che si allega alla presente.</p> <p>Per poter effettuare le opportune valutazioni sulla suddetta tematica, è opportuno che il RA descriva il progetto di smaltimento delle acque meteoriche, eventualmente sviluppato su più scenari, nel quale dovranno essere dettagliate le azioni che si intendono intraprendere per garantire l'invarianza idraulica, definendo il sistema di vasche di laminazione (che andranno individuate nelle planimetrie di progetto e dimensionate) e indicando le modalità di recupero e riutilizzo delle acque meteoriche provenienti dalle coperture.</p> <p>Parere prot. n. 2915 del 5.4.2022</p> <p>Pertanto, in considerazione del fatto che l'attuale fase di Scoping ha l'obiettivo di individuare gli argomenti da approfondire nelle successive fasi procedurali, nel riaffermare quanto già espresso nei precedenti pareri di questa Direzione, si ritiene utile sottolineare la necessità di individuare soluzioni definitive per lo smaltimento delle acque meteoriche che deriveranno dalle nuove aree in progetto. A tal proposito si rileva infatti che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. è previsto uno smaltimento, provvisorio, di tali acque attraverso il canale ex SNIA che, come noto, è di proprietà dell'impresa Michelin ed è attualmente utilizzato per l'allontanamento delle acque meteoriche e dello scarico delle acque reflue industriali della citata impresa in attesa di destinarlo esclusivamente all'allontanamento delle sole acque meteoriche a seguito della realizzazione di alcuni interventi in progetto ed alla successiva cessione della citata condotta alla Città di Torino. Pertanto, in considerazione delle previsioni del Piano in oggetto che prevede l'utilizzo di tale canalizzazione per l'allontanamento delle acque meteoriche, si ritiene che la situazione legata alla destinazione, alla proprietà ed allo stato dell'arte di tale manufatto, venga definita o quanto meno venga individuato un percorso amministrativo a tal fine. 2. la destinazione finale delle acque meteoriche derivanti dalle nuove aree in progetto sarà un nuovo collettore da realizzarsi su C.so Romania fino a Str. Cebrosa a differenza di quanto previsto nei procedimenti precedentemente valutati da questa Direzione che prevedeva la realizzazione di un collettore lungo C.so Giulio Cesare. A tal proposito si ritiene che debba 	<p>Cfr. Valutazione scenari alternativi – PARTE 2, Cap.6 e rimandi ai documenti specialistici citati ai par. 6.13.</p> <p>Parte 1, par. 2.2.5</p>

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
		<p>essere individuato l'uso esclusivo per le sole acque meteoriche di tale nuovo collettore e indicato il recapito dello stesso.</p> <p>Inoltre, si ritiene che tutti gli approfondimenti che dovranno essere effettuati in termini di gestione delle acque meteoriche di dilavamento e di lavaggio delle aree esterne debbano tener conto dei disposti generali del nuovo Piano di Tutela delle Acque approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del Piemonte 2 Novembre 2021 n. 179-18293, con particolare riferimento all'art. 27 delle Norme di Piano. Si segnala nello specifico l'opportunità di chiedere all'impresa gli approfondimenti necessari secondo quanto indicato dal comma 2 del citato articolo in relazione alle "modalità gestionali del sistema viario finalizzate a garantire il corretto deflusso delle acque meteoriche e a ridurre il carico inquinante connesso agli eventi piovosi, quali ad esempio la regolazione delle portate meteoriche drenate, la riduzione delle superfici urbane impermeabilizzate e la previsione di sistemi di ritenzione, rilascio ritardato e infiltrazione superficiale nel suolo delle acque meteoriche".</p> <p>Per quanto riguarda la raccolta e immissione delle acque meteoriche delle singole superfici (priva e pubbliche) 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 alla rete di acque meteoriche prevista dell'intero intervento.</p> <p>Si ritiene inoltre utile, per le successive fasi procedurali, sottolineare la necessità di valutare la realizzazione delle infrastrutture interne 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>In relazione alla strategia di sostenibilità energetica si riscontra l'indicazione di carattere generale relativa all'intenzione di installazione di impianti di condizionamento aria aria. Si ritiene utile, ad ogni buon fine, segnalare che, qualora vengano altresì realizzati impianti di condizionamento con l'utilizzo di acqua di falda (con circuiti aperti), dagli stessi si originano scarichi di natura industriale soggetti a preventiva autorizzazione.</p>	

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
	BONIFICHE E QUALITÀ AMBIENTALE	<p>Nella relazione sulla qualità ambientale del sottosuolo sono descritti gli esiti analitici delle campagne di indagine ad oggi condotte in sito che hanno mostrato superamenti delle CSC di riferimento in relazione alla destinazione d'uso futura a "verde pubblico". Gli interventi in progetto sono di conseguenza condizionati all'approvazione del progetto di bonifica in corso di istruttoria ai sensi dell'art. 242 del D.lgs 152/2006, di competenza della Città di Torino. Si richiede pertanto che il RA analizzi la coerenza tra gli interventi previsti dal PEC in oggetto ed i contenuti del suddetto progetto di bonifica. A tal fine le analisi che verranno proposte nel RA dovranno essere accompagnate da una cartografia in cui si sovrapponga lo stato di fatto delle matrici ambientali, come risultante dagli esiti della caratterizzazione ambientale relativa al progetto di bonifica di cui sopra, con lo stato di progetto dell'area in cui dovranno essere indicate le opere in progetto, le destinazioni d'uso previste, nonché le relative quote di scavo.</p> <p>L'analisi di coerenza con il piano di bonifica andrà condotta anche in relazione alle modalità che si prevede di adottare per la gestione delle terre e rocce da scavo. Nelle more degli interventi di bonifica di cui sopra, il RA dovrebbe indirizzare le scelte del PEC verso il massimo riutilizzo e verso la minimizzazione del ricorso all'invio in discarica dei materiali da scavo in esubero che non verranno riutilizzati nell'ambito delle opere in progetto e che dovranno essere gestiti in accordo alla normativa di settore, D.P.R. n. 120/2017 - Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, qualora ne ricorrano le condizioni. Nel definire le modalità di gestione delle terre e rocce da scavo, il RA dovrà evidenziare eventuali criticità o incompatibilità all'utilizzo del terreno scavato in ragione delle caratteristiche geotecniche del terreno e di quanto definito nel progetto di bonifica ai sensi della normativa vigente (artt. 25-26 D.P.R. n. 120/2017). A tal fine è opportuno che il RA fornisca una prima quantificazione delle previsioni dei volumi di scavo ed individui sulla cartografia le zone in cui si prevede di riutilizzare tali volumi nell'ambito delle opere in progetto.</p>	cfr. Valutazione qualità ambientale del suolo – PARTE 2, Par. 5.3, in particolare 5.3.3, 5.3.4, Par. 7.4
	SOLUZIONI IMPIANTISTICHE VOLTE AL RISPARMIO ENERGETICO	Il RA dovrà sviluppare gli scenari alternativi ponendo a confronto più soluzioni impiantistiche e modalità costruttive volte a massimizzare il risparmio energetico e l'utilizzo di energia da fonti rinnovabili.	Cfr. Valutazione scenari alternativi – PARTE 2, par. 6.10
	SICUREZZA ED ACCESSIBILITA' CICLO-PEDONALE	Il parere motivato espresso per la Variante parziale n. 322 prescrive che "{.} al fine di ridurre gli impatti da 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 stalli per la ricarica di veicoli elettrici {...}"	Parte 1, par. 2.3.1, 4.7 + Allegato specialistico "Studio di Traffico" (part 2, par.5.5, 6.14, 7.10)

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
		<p>Considerato l'aumento del carico antropico che deriverà dalle attività economiche e commerciali di prossimo insediamento in aggiunta a quelle già insediate, è importante valutare e definire i necessari provvedimenti da adottare in tema di trasporto pubblico locale e di mobilità ciclo-pedonale.</p> <p>Occorre infatti considerare che le politiche di mobilità sostenibile in corso e di prossima attuazione (PUMS di Città Metropolitana di Torino) prevedono un incremento del ricorso a sistemi di trasporto pubblico collettivo che potrebbe ragionevolmente interessare l'area in esame. Il RA dovrà prendere in considerazione tutte queste politiche per definire scenari volti ad ottimizzare l'accessibilità all'area per l'utenza che usufruisce di forme di mobilità sostenibile.</p> <p>Il RA dovrà analizzare l'attuale situazione trasportistica, le previsioni dei flussi di utenza ciclo-pedonale e l'accessibilità all'area e dettagliare le soluzioni che si intendono proporre nel PEC per implementare ed agevolare il ricorso al trasporto pubblico locale, in aggiunta a quelle già richieste per il PEC riferito all'ambito 2.8/2 - 3.4 - sub ambito 1 (fermate TPL aggiuntive, istituzione servizio navetta da e verso Stazione Torino Stura, come richiesto ai punti 10 e 11 del rapporto istruttorio dell'Organo Tecnico Comunale allegato alla DD n. 4122 del 17/09/2021 relativa all'espressione del parere motivato di VAS).</p> <p>In particolare, si ritiene opportuno che nel Ra:</p> <ul style="list-style-type: none"> - venga indicata in planimetria l'ubicazione delle fermate del TPL esistenti, delle fermate TPL aggiuntive previste nel progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione del PEC per l'ambito 2.8/2 - 3.4 - sub ambito 1, delle fermate TPL per le quali il PEC in oggetto intende proporre una nuova localizzazione o l'implementazione, e delle fermate del servizio navetta dalla stazione Torino Stura che potrebbe essere prolungato fino a servire anche il PEC in oggetto; - vengano descritte soluzioni che rendano i percorsi pedonali e ciclabili sicuri e protetti, oltre che brevi, definendone i tracciati in modo da minimizzare il più possibile, per i percorsi pedonali, le distanze tra le fermate del TPL e gli accessi ai complessi edilizi; - vengano evidenziate le azioni volte ad incentivare l'utilizzo della bicicletta, indicando ad esempio soluzioni ottimali di realizzazione di stalli eventualmente coperti e sorvegliati, da localizzare in posizioni privilegiate rispetto agli accessi alle attività insediate; - vengano previste le colonnine di ricarica per le auto elettriche in numero adeguato studiandone la localizzazione in modo da favorire il più possibile l'accessibilità alle attività insediate. 	
	TRAFFICO	<p>Allegato parere prot. 213T.12 C.0 in data 04.03.2021</p> <p>Si evidenziano due ulteriori considerazioni di natura pianificatoria e programmatica da approfondire nel prosieguo dello sviluppo progettuale, più precisamente:</p>	cfr. VALUTAZIONE IMPATTO SUL TRAFFICO + Allegato specialistico "Studio di

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Conclusione fase di specificazione – Sintesi contributi	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
		<p>-stante l'immediata vicinanza della S.P. n. 11 e della S.P. n. 3, si dovranno valutare progettualmente gli effetti dell'incremento indotto in termini di flussi di traffico dall'intervento/interventi, provvedendo a programmare gli eventuali interventi di adeguamento migliorativo e funzionale, se necessari;</p> <p>- essendo delimitato ad est dal denominato "prolungamento della S.P. 03" - intervento n. 1 4.1 del TC2, in previsione quale collegamento tra corso Torino e l'innesto con la S.S. 11 "Padana Superiore" e in corso di riconferma nel Piano Territoriale Metropolitano, dovrà risultare compatibile e coerente con tale previsione.</p>	<p>Traffico" (part 2, par.5.5, 6.14, 7.10)</p>
	PIANO DI MONITORAGGIO	<p>Nel Piano di monitoraggio occorrerà definire i target e le soglie di compatibilità degli indicatori necessari a monitorare gli effetti delle trasformazioni urbanistiche introdotte dal PEC in oggetto. Occorrerà popolare gli indicatori proposti con i valori relativi allo stato di fatto e quelli ipotizzati con l'attuazione del PEC.</p> <p>Si riporta a tal fine quanto contenuto nel parere motivato espresso per la Variante parziale n. 322 riguardo alle prescrizioni a carico dei proponenti per il Piano di Monitoraggio: "b) che per ognuno dei criteri indicati sia assunto quale target quantomeno il livello "buono"; che sia tempestivamente avviata, con l'approvazione della Variante, e prima dell'approvazione degli elaborati per le successive fasi attuative, la caratterizzazione dello stato "O" al fine di monitorare nel tempo l'efficacia del raggiungimento degli obiettivi ambientali della Variante ovvero delle azioni di mitigazione previste; contestualmente alle attuazioni, in coordinamento con gli interventi sulla viabilità, dovrà essere implementato un sistema di monitoraggio in continuo del traffico, che sia integrato con i sistemi 5T, anche al fine di supportare politiche di gestione dinamica degli svincoli, e che sia in grado di rispondere ai livelli di servizio attesi"</p>	<p>Vedi piano di monitoraggio</p>

Al termine di ogni capitolo o paragrafo rilevante a tal fine, saranno riportate le prescrizioni riferibili al capitolo/paragrafo stesso, con l'esposizione dei relativi e puntuali riscontri.

1.3.5 Riscontro alla verifica di adeguatezza e completezza del Rapporto Ambientale rif. Verbale Seduta O.T.C. del 26.05.2022

In data 9-10.05.2022 si è proceduto al deposito del presente Rapporto Ambientale.

Si è dato quindi luogo, in data 26.05.2022, allo svolgimento della seduta dell'Organo Tecnico Comunale, in ordine alla verifica della completezza e dell'adeguatezza della documentazione ambientale.

Sono, in seguito, pervenute richieste di integrazione a cui si fornisce riscontro in questa sede.,

Nella tabella seguente si sintetizzano dette richieste: la colonna finale riporta a tal fine il riferimento puntuale alle analisi e valutazioni sviluppate e presenti nel RA e negli allegati.

La seguente tabella, pertanto, rappresenta in forma sintetica e di efficace lettura una lista di controllo con il riscontro e rimando alle diverse sezioni del rapporto ambientale dove verranno approfondite le richieste di analisi.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022

Tabella 2: Sintesi delle richieste di cui al Verbale Seduta OTC del 26.05.2022

Soggetto di riferimento o Contributo tecnico	Tematica	Verbale Seduta OTC 26.05.2022	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
OTC – Organo Tecnico Comunale	STATO ATTUALE DELLE AREE	l'area ha subito interventi di demolizione e modellamenti morfologici superficiali con stesa di materiale detritico. Non viene indicato in base a quale titolo abilitativo siano state svolte le lavorazioni. Dovranno essere forniti gli esiti della campagna di monitoraggio della fase di cantiere attinenti alle lavorazioni finora eseguite, secondo quanto indicato dal piano di monitoraggio della Variante 322 e dal piano di monitoraggio presentato. Si richiede di indicare l'eventuale provenienza esterna del materiale utilizzato per i modellamenti e la verifica di conformità rispetto alle CSC di riferimento. Inoltre, è necessario che venga attestato il conferimento come rifiuto presso impianti di recupero/smaltimento esterni autorizzati dei materiali derivanti dalla demolizione dei manufatti preesistenti (quantificati indicativamente in circa 12.570 mc), come previsto dalle relazioni ambientali.	Cfr. Stato attuale dell'ambito ZUT 3.1. par. 2.1.2
	ANALISI DELLE ALTERNATIVE	la valutazione delle tre alternative proposte si basa su tre criteri ricavati dal protocollo ITACA (suolo, permeabilità e effetto isola di calore) e forniscono lo stesso punteggio ITACA. La performance rispetto all'effetto isola di calore è maggiore nelle due soluzioni intermedie, mentre quella della permeabilità è leggermente superiore per lo stato di progetto. Non sono presenti considerazioni conclusive relativamente alla valutazione delle alternative che, in base ai valori degli indicatori e di eventuali criteri di pesatura, permetta di creare un ordinamento e di selezionare lo scenario caratterizzato da migliori prestazioni. Inoltre, non sono stati sviluppati scenari alternativi rispetto ai temi di bonifica, gestione delle terre e rocce da scavo, sicurezza ed accessibilità ciclo-pedonale, ma viene indicato come lo scenario prescelto sia il migliore, senza informazioni quantitative di supporto. Ad esempio, per quanto riguarda le bonifiche viene dichiarato che "non esistono scenari alternativi proponibili che conseguono sostenibilità ambientale maggiore di quello proposto", ma non è stata presa in esame la bonifica del sito in alternativa alla MISP con capping permeabile.	Cfr. Analisi delle alternative Cap. 6 – Cfr. Analisi delle alternative Cap. 6 –Par. 6.10 Valutazione delle alternative relative alle strategie energetiche Cfr. Analisi delle alternative Cap. 6 –Par. 6.11 Valutazione delle alternative in materia di bonifica Cfr. Analisi delle alternative Cap. 6 – Par. 6.14 Valutazione delle alternative in materia di sicurezza ed accessibilità ciclopedonale
	ALTERNATIVE ENERGETICHE	l'analisi degli scenari energetici riportata nella Tabella di pag. 102 e 103 del rapporto ambientale deve essere supportata da una valutazione contestuale delle varie alternative evidenziando in modo quantitativo o semi-quantitativo i vantaggi e gli svantaggi delle varie ipotesi. Dalla letteratura scientifica in contesti diversi, ma in qualche modo associabili a quelli in progetto, sembrerebbero emergere	Cfr. Analisi delle alternative Cap. 6

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Verbale Seduta OTC 26.05.2022	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
		considerazioni costi/benefici/impatti ambientali differenti, soprattutto per le valutazioni a medio-lungo termine. Si fa presente che i consumi energetici dell'impianto geotermico sono solitamente inferiori in quanto è presente il contributo termico del sottosuolo o della falda e che il ricorso al geotermico non preclude la possibilità di avvalersi di fonti di approvvigionamento da energia con garanzia di origine certificata	
	MONITORAGGIO SCARICO IN SNIA	si ribadisce l'importanza di prevedere un monitoraggio sul numero di attivazioni dello sfioro dalla rete fognaria verso il canale SNIA, individuando le portate ed il valore di pioggia associato. Questo in considerazione delle incertezze sui valori di portata provenienti dal bacino a monte di Strada Cascinette e stante la possibilità di reflusso delle acque per incapacità della rete fognaria presente in Strada Cebrosa di gestire tutte le portate in arrivo	Cfr. Allegato Relazione di verifica Invarianza Idraulica par. 4.3. Cfr. Verifica della corretta gestione delle acque meteoriche e dell'invarianza idraulica par. 7.7.
	DEFLUSSI SUPERFICIALI	Si richiede di prevedere o di fornire un approfondimento volto a individuare le direzioni di scorrimento superficiale delle acque meteoriche, in particolare sulla rete stradale, scongiurando che vi siano allagamenti indotti da criticità/rigurgiti della rete fognaria, da inefficacia del sistema di caditoie o da depressioni e avvallamenti. In particolare, detto approfondimento si dovrà incentrare sull'area in corrispondenza della rotatoria posta lungo il margine orientale del lotto dove è prevista la confluenza di reti fognarie e scarse pendenze delle tubazioni, estendendo l'analisi verso lo stabilimento Michelin. L'approfondimento dovrà fornire le caratteristiche (quote, sezioni e pendenze) della rete di fognatura bianca interna al lotto. Nel caso vi sia una ridotta pendenza delle tubazioni, si chiede di incrementare la frequenza manutentiva al fine di garantire la corretta efficienza nel tempo	Cfr. Allegato Relazione di verifica Invarianza Idraulica cap. 3 Cfr. Verifica della corretta gestione delle acque meteoriche e dell'invarianza idraulica par. 7.7.
	COERENZA INTERNA	non è stata sviluppata l'analisi di coerenza interna, si richiede di produrre tale approfondimento avvalendosi ad esempio di una matrice per l'analisi di coerenza tra le azioni e gli obiettivi del piano.	Cfr. Analisi coerenza interna par. 4.10
	CONSUMO DI SUOLO	la planimetria del consumo di suolo e quella della permeabilità non sono coerenti. Le aree in cui sono presenti i filari di alberi dovranno essere classificate come suolo non consumato o come consumato in maniera reversibile.	Cfr. Consumo di suolo dello stato di fatto par. 5.3.2
	PARCHEGGI	la tabella di pagina 9 dell'Elaborato A Studio Unitario d'Ambito riporta in una colonna la dicitura parcheggi interrati che non sono in realtà previsti da progetto	Cfr. Contenuti della proposta di Piano Esecutivo – Servizi pubblici e parcheggi pertinenziali par. 2.2.1

Soggetto di riferimento - Contributo tecnico	Tematica	Verbale Seduta OTC 26.05.2022	Approfondimento rif. Sez. Rapporto Ambientale
	ACCUMULO PER IRRIGAZIONE	gli elaborati non riportano l'ubicazione delle vasche a scopo irriguo descritte a pag. 168-169 del Rapporto Ambientale parte 2 "...in vasche di raccolta per essere riutilizzate a scopo irriguo" della capacità di circa 200 mc	Aggiornata tabella di pagina 9 dell'Elaborato A Studio Unitario d'Ambito

1.3.6 Rapporto Ambientale del PEC

Il presente Rapporto Ambientale è stato redatto in accordo con quanto dettato dalla Direttiva Europea 2001/42/CE e il D.Lgs. 152/2006 s.m.i..

Inoltre, per la procedura in oggetto il presente elaborato reca, oltre che la compiuta disamina dei temi di rilevanza e pertinenza alla Valutazione Ambientale del Piano, altresì una dettagliata ed esaustiva analisi dei profili oggetto delle richieste di approfondimento emerse nella fase di Scoping riportati nella Tabella 1, ed altresì indicate a seguito della seduta dell'OTC in data 26.05.2022, elencate nella Tabella 2.

1.4 Inquadramento urbanistico e procedurale

1.4.1 Premessa

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.

1.4.2 Le prospettive di riqualificazione complessiva del quadrante: il PRUSA e le determinazioni urbanistiche conseguenti

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, è stato approvato il perimetro e il connesso 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.**

Al contempo, la delibera ha previsto ed ammesso che parti del processo di riqualificazione potessero essere anticipate, rispetto all'approvazione della variante generale al PRG, tramite l'approvazione di varianti parziali e specifiche.

Ciò è esattamente quanto si è provveduto a disporre, con le successive varianti n. 311 e 3422 al PRG.

1.4.3 L'approvazione della Variante 311: i nuovi Ambiti ZUT 2.8/1, 2.8/2, 3.4 e 3.6

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 s.m.i.

La **Variante n. 311** al PRGC vigente ha anticipato, per le aree che ne hanno formato oggetto, la definizione dell'assetto urbanistico 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.

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

1.4.4 Il PEC del Sub Ambito 1 e l'approvazione del Masterplan

Con delibera GC n. 970/21 in data 30.9.2021, è stato approvato il primo PEC, relativo al Sub ambito 1, localizzato nella zona nord delle aree di trasformazione in affaccio su Corso Romania, ed è stato sia definito il quadro generale dell'attuazione della variante 311 (con l'approvazione del SUA), sia determinato con puntualità il contesto urbanizzativo relativamente ad opere (quali soprattutto l'ampliamento di Corso Romania e il sistema di smaltimento delle acque meteoriche) la cui continuazione costituisce parte integrante del PEC qui in oggetto.

Al PEC approvato è stato, peraltro, allegato un Masterplan complessivo, che concerne anche l'ambito oggetto della presente valutazione.

Il masterplan è stato redatto in quanto la scheda dell'Ambito 2.8/2 della variante 311, infatti, prevede che *"il progetto di trasformazione dovrà tenere conto della rifunzionalizzazione dell'asse di corso Romania e coordinarsi, nella progettazione e nella realizzazione, con il complesso delle trasformazioni delineate dal P.R.U.S.A., limitando la frammentazione dei bordi lungo il corso Romania"*. A tal fine, in allegato alla proposta di PEC, è stato elaborato un apposito Masterplan, che meglio rappresenta la proposta di trasformazione, che ambisce a presentarsi come una trasformazione unitaria. Ciò, anche in considerazione del fatto che la Variante 322, con particolare riferimento alla scheda normativa dell'Ambito 3.1. Michelin qui in oggetto, prescrive anch'essa 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". Per tali motivi, in accordo tra il proponente e il Comune, si è determinato di opportuno estendere l'analisi del Masterplan anche alle aree oggetto della variante n. 322.

A quanto esposto consegue che l'intervenuta approvazione, unitamente al PEC della variante 311, del Masterplan unitario, pur senza vincolare formalmente i contenuti degli atti di pianificazione attuativa dell'ambito oggetto della variante 322, segna oggettivamente una condivisione esplicita da parte dell'Amministrazione agli elementi unitari ed integrati di impostazione progettuale, che, per essere efficaci, presuppongono necessariamente che vi si conformino anche gli ulteriori atti di pianificazione attuativa.

1.4.5 L'approvazione della Variante 322: i nuovi Ambiti ZUT 3.1. Michelin e 3.2 Cebrosa

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.)¹ e minimo 20% Eurotorino². È 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.

L'azonamento urbanistico definito con le Varianti 311 e 322 è riportato nel seguente stralcio cartografico (Figura 1).

¹ Ai sensi dell'art. 3, punto 20 delle NUEA del PRG di Torino, la funzione "Attività di servizio alle persone e alle imprese (A.S.P.I.)" è costituita da un "Mix di funzioni comprensivo delle seguenti categorie: alberghi, pensioni, locande, residenze turistico alberghiere, pensionati, collegi (v. punto 2A); attività produttive minori e di artigianato purché non nocive o moleste (v. punto 3A1); attività commerciali al dettaglio, nei limiti e nel rispetto di quanto disposto nell'allegato C (v. punto 4A1), attività per la ristorazione e pubblici esercizi (v. punto 4A2); attività artigianali di servizio (v. punto 4A3); uffici privati e pubblici (studi professionali, laboratori sanitari, agenzie turistiche, immobiliari, assicurative, sportelli bancari, uffici postali, ...) (v. punto 5A1-5A2), attività per lo spettacolo, il tempo libero, l'istruzione, il culto e la pratica sportiva (v. punto 5A3), attività associative e culturali (v. punto 5A4); attrezzature di interesse comune: servizi sociali, assistenziali, sanitari, centri civici e sedi amministrative decentrate, sedi per l'associazionismo, politiche, sindacali, attrezzature culturali e per il culto (v. punto 7 lettera a)".

² Ai sensi dell'art. 3, punto 21 delle NUEA del PRG di Torino, la funzione "Eurotorino" è un Mix di funzioni comprensivo delle seguenti categorie: Centri di ricerca (v. punto 8); attività produttive e innovative (v. punto 3A1, 3A2, 3B); attività ricettive, (v. punto 2A); attività terziarie (v. punto 5A, 5B e 6A); attività espositive e congressuali (v. punto 6A); università (v. punto 7 lettera u).



Figura 1: Stralcio della modifica di PRGC proposta con la Variante n. 311 e la Variante n. 322

Richiamata la già intervenuta approvazione del PEC del Sub Ambito 1 degli Ambiti 2.8/2 parte e 3.4 parte oggetto della Variante 311 (cfr. delibera Giunta Comunale n. 970 del 30.09.2021) , lo strumento urbanistico esecutivo oggetto di valutazione rappresenta la prima attuazione della Variante n. 322, relativamente al Subambito 2.

Al PEC è annesso lo Studio Unitario d'Ambito (SUA) contenente anche le indicazioni relative anche ai Subambiti 1 e 3.

Per tali motivi, la VAS considererà, come è proprio della sua natura strategica, l'intero Ambito della ZUT 3.1 Michelin.

1.4.6 Il telaio viabilistico

Per supportare la trasformazione prevista è stato ridefinito un disegno 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 Cebroza e strada Torino nel Comune di Settimo Torinese;
- la sistemazione della viabilità di collegamento esistente tra Corso Romania e Strada delle Cascinette posta al confine tra gli ambiti 2.8/1 Romania Ovest e 2.8/2 Romania Est;
- 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 Michelin;

- d) 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 Torinese.

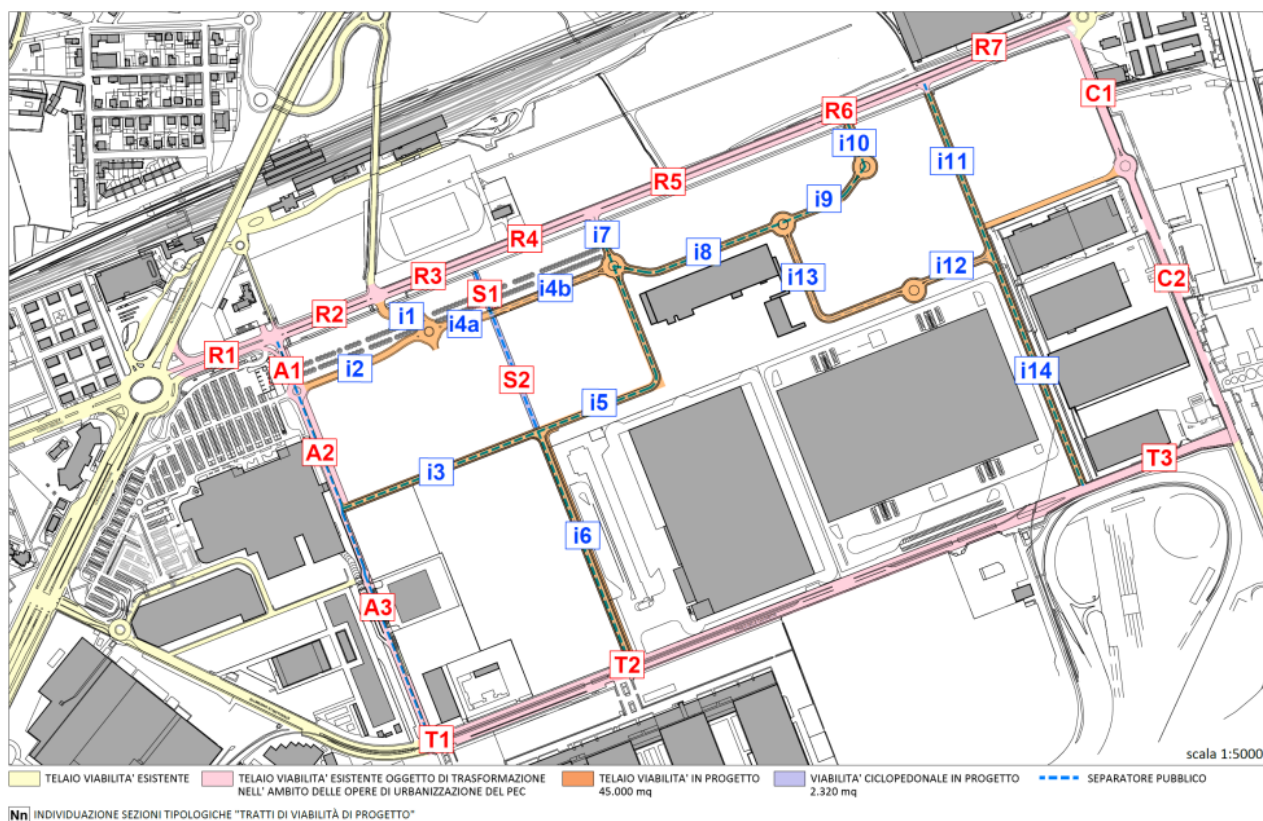


Figura 2: Telaio viabilità – progetto su planimetria di rilievo

Tali opere hanno già formato oggetto, con procedura annessa al PEC in attuazione del Sub Ambito 1 della Variante 311, di verifica di assoggettamento a VIA, conclusasi con Determinazione Dirigenziale n. 132/A2009A/2021 del 14 giugno 2021, recante provvedimento di non assoggettamento a VIA.

Tra le opere indicate, per quella descritta sub lettera d) è previsto che la relativa realizzazione intervenga a carico dell'attuazione dell'Ambito 3.2. – Cebrosa, avendo la verifica di VIA attestato la non necessità di tale opera per la compatibilità viabilistica dell'attuazione dell'Ambito 3.1. (oltre che del Sub Ambito 1 della Variante 311).

La realizzazione dell'opera di cui alla lettera a) (raddoppio Corso Romania) è prevista interamente (e salvo un primo tratto già in fase di progettazione esecutiva in connessione all'approvato PEC del Sub Ambito 1 della Variante 311) in correlazione all'attuazione del PEC, qui in oggetto, del Sub Ambito 2 dell'Ambito 3.1.

L'opera di cui alle lettere b) è attualmente in fase di progettazione esecutiva, in connessione all'approvato PEC del Sub Ambito 1 della Variante 311.

Le opere di cui alla lettera c) sono previste parte nel PEC qui in oggetto, parte nel PEC dei Sub Ambiti 1 e 3 del medesimo Ambito 3.1.

1.4.7 La 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. 17-7343 del 3 agosto 2018, infatti, è stato approvato l'Accordo di Programma per l'ampliamento della localizzazione urbano-periferica denominata L2 Corso Romania. L'Accordo di Programma è stato ratificato da parte del Consiglio Comunale della Città di Torino con Deliberazione del C.C. del 12.11.2018, mecc.2018-04493/016.

Si richiamano di seguito, per sommi capi, i contenuti dell'Accordo di Programma.

L'Accordo ha previsto l'ampliamento della localizzazione urbano-periferica denominata L.2 Corso Romania per la superficie complessiva pari a mq. 227.789, corrispondente alla somma della superficie territoriale delle aree di proprietà della Michelin S.p.A., pari a circa mq 175.000, e delle aree di proprietà della Società RomaniaUno S.r.l. con superficie territoriale pari a circa mq. 52.789.

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 prescrizioni:

- contenute nei pareri allegati all'Accordo di Programma e dei contenuti degli "Indirizzi generali e criteri di programmazione urbanistica per l'insediamento del commercio in sede fissa" vigenti;
- contenute nell'Accordo di Programma approvato con DGR n. 13-1894 del 27.07.2015 ove compatibili e applicabili all'Accordo e non ancora attuate.

L'Accordo di Programma di cui alla DGR n. 13-1894 del 27.07.2015 è quello che ha approvato il primo ampliamento della localizzazione L2 in argomento, in funzione delle previsioni urbanistiche poi dedotte dalla Variante 311.

Tale Accordo prevedeva le prescrizioni che – atteso il richiamo ad esse contenuto nell'Accordo del 2018 in oggetto – sono di seguito riportate:

- 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. 322 al PRG (si veda il par. 1.4.5), in attuazione della quale è proposto il progetto in esame.

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.

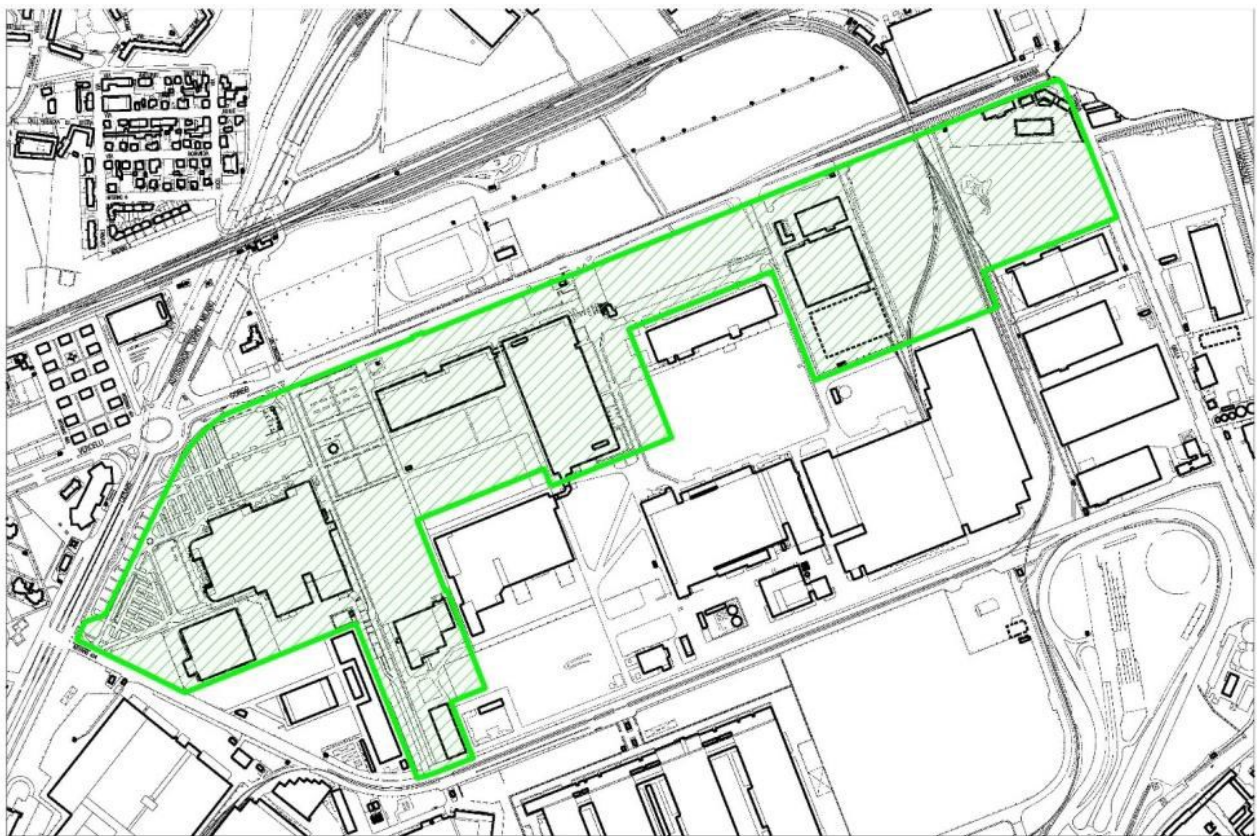


Figura 3: Perimetro ampliamento L2– Accordo di Programma D.G.R. n.17-7343 del 3.08.2018 – Allegato 1

1.5 Rapporto con la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA)

Per il progetto oggetto di valutazione sono state individuate 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 s.m.i.:

- 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.

Le sopracitate tipologie corrispondono alle seguenti categorie 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.

Sarà quindi attivata specifica procedura di competenza regionale.

Per completezza si reputa inoltre importante sottolineare come, all'interno della procedura di VAS della Variante parziale n. 322 al PRGC vigente già citata, 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.

Coerentemente a tale prescrizione, in connessione al PEC della variante 311 è stata svolta procedura di verifica di assoggettamento a VIA, conclusasi con Determina Dirigenziale n. 132/A2009A/2021 del 14.06/2021, che ha sancito l'esclusione dalla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (V.I.A.) del progetto di "Realizzazione di fabbricati a destinazione commerciale e relative pertinenze in attuazione del piano esecutivo convenzionato z.u.t. 2.8/2 parte e 3.4 parte (sub ambito 1) e opere infrastrutturali connesse (riqualificazione Corso Romania e Strada della Cebrosa)".

La verifica di VIA ha riguardato l'intero progetto di riqualificazione di Corso Romania, non solo, quindi, la parte che si prevede di realizzare nell'ambito del PEC della variante 311, ma anche il restante tratto, funzionalmente connesso all'attuazione della variante 322, ed altresì le opere di riqualificazione di Strada Cebrosa, pur non connesse all'attuazione dell'Ambito 3.1.

Per quanto esposto, il PEC qui in oggetto, nella parte in cui prevede – quale opera infrastrutturale principale - il completamento della riqualificazione di Corso Romania, è da ritenersi già completamente validato, sotto il profilo ambientale, a livello di progetto di fattibilità tecnico - economica.

Al contempo, le modalità esecutive del progetto risultano definite, nel contesto del PEC della variante 311, in termini dettagliati: le medesime modalità saranno pertanto riprese nel progetto del tratto ulteriore, da eseguirsi correlativamente al PEC qui in oggetto.

2 Obiettivi e contenuti del PEC

2.1 Inquadramento dell'area oggetto del PEC

Prima di procedere alla descrizione di obiettivi e contenuti del PEC 322, sub. 2 si riporta una breve descrizione finalizzata ad inquadrare l'ambito oggetto della valutazione nel complessivo ZUT 3.1. Tale descrizione si rende necessaria in quanto il PEC, qui in oggetto, relativo al Sub Ambito 2 dell'Ambito 3.1., attuativo della Variante 322, costituisce un tassello centrale della complessiva e organica riorganizzazione delle aree che si attestano lungo Corso Romania.

2.1.1 Sviluppo storico dell'Ambito ZUT 3.1

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 Abbadia 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.

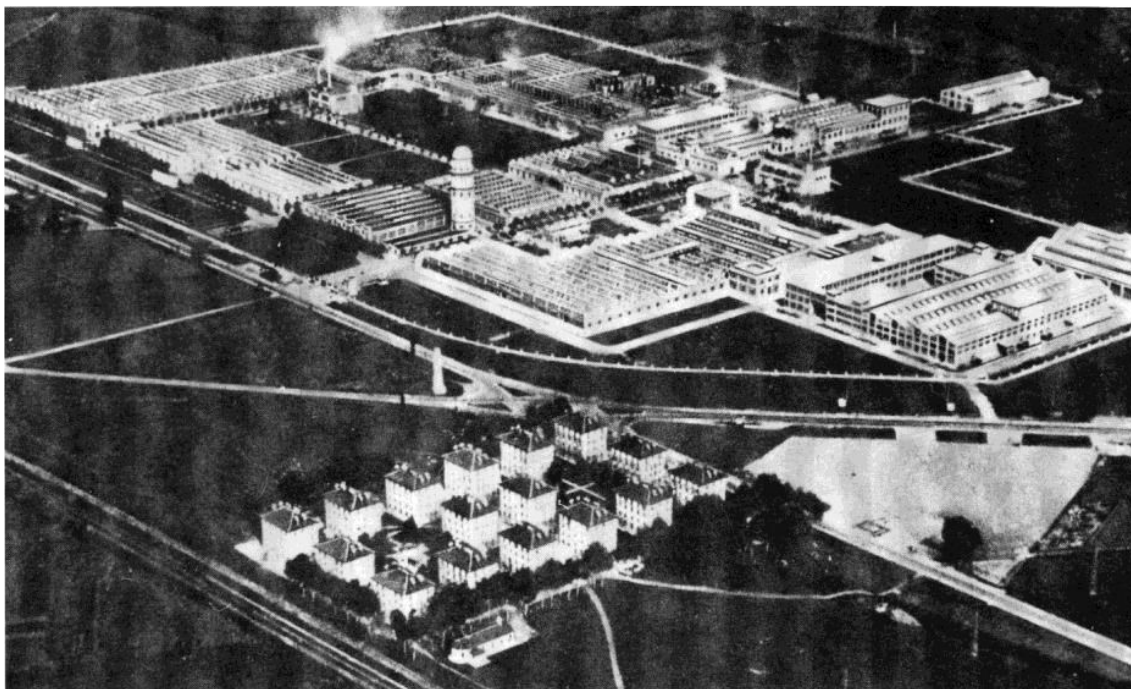


Figura 4: Immagine storica dello stabilimento SNIA Viscosa di Abbazia di Stura.

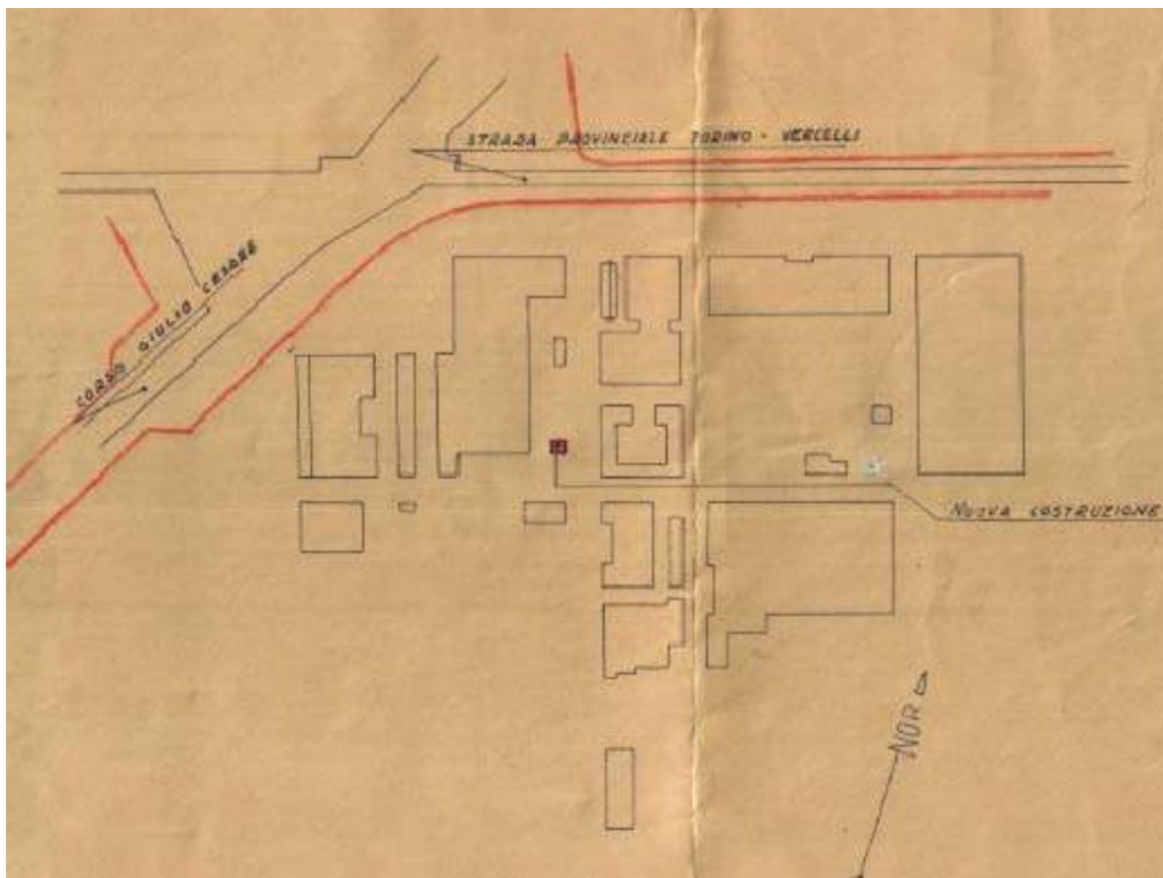


Figura 5: Planimetria catastale 1941 (Fonte dati Archivio Città di Torino)

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022

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.

Il compendio produttivo Michelin S.p.A., dall'avvio delle attività nel 1973 in seguito all'acquisizione di una vasta superficie appartenente al comprensorio industriale della SNIA Viscosa, ha prodotto principalmente pneumatici per autovettura, ma ha accolto anche produzioni di pneumatici per scooter oltre alla fabbricazione di prodotti ausiliari e semifiniti destinati a stabilimenti europei ed extraeuropei. Sull'area furono inizialmente costruiti nuovi fabbricati ed impianti, a partire dal nucleo centrale originario e dal 2005 il sito di Corso Romania ospita oggi gli uffici amministrativi centrali, con la sede legale della Michelin Italia S.p.A.

2.1.2 Stato attuale dell'ambito ZUT .3.1 (AGGIORNATO IN SEGUITO A VERBALE SEDUTA O.T.C. DEL 26/05/2022)

Per quanto esposto al paragrafo precedente, l'intera area di intervento si configura come area industriale dismessa di rilevanza strategica per lo sviluppo della città, storicamente oggetto, nella sua destinazione industriale, di trasformazioni per la realizzazione sia di superfici infrastrutturate sia di superfici urbanizzate, a discapito di usi agricoli o naturali.

Tali connotazioni appaiono ulteriormente inverte dalle più recenti traiettorie di trasformazione del compendio ex SNIA ed ora in gran parte ex Michelin, avviate anticipatamente rispetto alle direttive di riqualificazione sancite, nel 2019, dalla Variante 322 richiamata al Capitolo precedente (e costituenti, in effetti, attuazione del precedente regime urbanistico del sito), ma conclusesi, ancora in parte, in fasi recentissime e ben successive allo stesso inoltro del PEC qui in oggetto.

Di tali vicende si dà atto, in questa sede, per completezza e per raccordo con lo stato fattuale dei luoghi al momento della redazione definitiva del RA, dato peraltro atto che, ai fini del PEC e delle relative valutazioni ambientali, lo "scenario 0" è costituito dallo stato di fatto rilevato al momento del deposito dell'istanza (dicembre 2020).

Ciò premesso, e per comprendere appieno tali sviluppi, occorre ricordare che Michelin Italiana S.p.A. aveva, a partire dal 2017, manifestato l'intenzione di ottimizzare la propria presenza sul territorio torinese attraverso la demolizione di tutti i capannoni esistenti all'interno del proprio comparto produttivo/logistico e la contestuale ricostruzione, a parità di SLP, di nuovi fabbricati localizzati nella porzione sud del comparto con affaccio verso Strada Cascinette.

In data 30.05.2017 ha presentato istanza di permesso di costruire per demolizione e ricostruzione a parità di volumetria, procedura conclusasi con il rilascio del Permesso di Costruire n. 336/2017 del 29 dicembre 2017.

I lavori sono iniziati in data 8 gennaio 2018 e attraverso una serie di varianti in corso d'opera - che hanno anche goduto della proroga di 3 anni di cui all'art. 10 comma 4 D.L. 76/2020 del 16.07.2020 convertito nella L. 120/2020 del 11.09.2020 - hanno portato alla costruzione dei 2 fabbricati a destinazione logistica localizzati nella porzione sud dell'area (quella attestata su Strada Cascinette), all'ampliamento del fabbricato produttivo già esistente e localizzato nel tassello a destinazione produttiva della porzione nord dell'area e alla demolizione di gran parte dei fabbricati localizzati nella parte nord.

Allo stato attuale sono state presentate due dichiarazioni di fine lavori parziali, con relative segnalazioni certificate di agibilità, per i nuovi fabbricati logistici e la fine lavori parziale del 26.04.2022 per la demolizione dei vecchi fabbricati localizzati verso il corso Romania (si allega alla presente idonea documentazione fotografica estratta dallo studio unitario d'ambito e dal progetto planivolumetrico del PEC del sub ambito 2).

Si fa presente che la procedura urbanistica sin qui esposta è stata effettuata in attuazione delle disposizioni che nel PRG regolavano il compendio in quanto incluso nell'area normativa IN, secondo, quindi, il regime giuridico antecedente la Variante 322.

Il permesso di costruire n. 336/2017 è stato in effetti rilasciato in data 29.12.2017, mentre la variante urbanistica 322 è stata approvata in data 29 luglio 2019.

I lavori di demolizione dei fabbricati localizzati nell'attuale Sub Ambito 2 dell'Ambito 3.1. Michelin sono stati iniziati a partire dal febbraio 2022 e completati con la comunicazione di fine lavori del 26.04.2022.

I lavori di demolizione e di movimentazione delle terre connesse alla demolizione dei fabbricati non sono pertanto da considerarsi come opere incluse nella procedura urbanistica del Sub Ambito 2 dell'ambito 2.1 Michelin.

Ai fini del PEC e relativa VAS, le attività di cantiere e il bilancio delle terre non tengono conto di tali lavorazioni quanto già effettuate.

Di seguito per completezza si riportano le procedure edilizie legate al permesso di costruire n. 336/2017

permesso di costruire	2017-1-10285	336/2017	29.12.2017
permesso di costruire	2018-12772	276/2018	18.12.2018
SCIA	2019-9-14563		05.07.2019
permesso di costruire	2019-1-26697	44/2021	10.03.2021
SCIA	2019-9-24577		22.11.2019
SCIA	2020-9-23237		22.12.2020
SCIA	2021-9-5626		16.03.2021
SCIA	2022-9-3866		21.02.2022

Allo stato attuale l'area del Sub Ambito 2 si presenta livellata come nella documentazione fotografica riportata in seguito, sono stati demoliti i fabbricati preesistenti previa bonifica della presenza di amianto e conferimento come rifiuto delle macerie presso idonei impianti esterni autorizzati.

Sono state rimosse le pavimentazioni stradali preesistenti e livellati eventuali ondulazioni del terreno determinate dalla rimozione di manufatti come fondazioni e locali tecnici interrati

In particolare, all'interno del Sub Ambito 2 è stato demolito il fabbricato che ospitava gli uffici amministrativi della Sede Michelin Italiana S.p.A., il fabbricato che accoglieva gli spazi di guardiania per vigilare gli accessi all'intero complesso produttivo e le porzioni di aree destinate a parcheggio pertinenziale delle costruzioni originariamente esistenti e gli spazi di piazzale destinati alla movimentazione dei mezzi.

I materiali da demolizione provenienti dalla rimozione di tali preesistenti manufatti, non sottoposti a trattamento di frantumazione *in situ*, sono quantificabili indicativamente in circa mc. 12.570, e sono stati

regolarmente conferiti come rifiuto presso impianti di recupero/smaltimento esterni autorizzati. Non è stato necessario prevedere riporto di materiale inerte dall'esterno del cantiere delle demolizioni.

Nonostante, quindi le attività descritte – che non hanno costituito attuazione della Variante 322 – non abbiano formato oggetto del monitoraggio prescritto dalla VAS della medesima Variante 322, costituisce dato di fatto comprovato che le attività di demolizione si sono svolte in condizioni di perfetta conformità alle normative in materia ambientale per operazioni consimili.

Ciò premesso, si precisa che lo stabilimento industriale in cui vengono prodotte tele tessili calandrate e dissoluzioni di intonaci (miscele di talco e acqua), sito all'esterno del comparto di PEC e di cui è prevista la conferma in loco, non è stato oggetto delle attività di demolizione.

Le attività direzionali proprie della sede centrale di Michelin per l'Italia sono tuttora svolte in sito, ma – a seguito della demolizione del fabbricato ad uffici – sono attualmente ubicate in costruzioni temporanee, in attesa di essere trasferite definitivamente negli appositi spazi a disposizione previsti nel nuovo edificio previsto dal progetto del PEC del Sub Ambito 2 qui in oggetto.

Il soggetto attuatore ha infatti rinunciato ad avvalersi della SLP aggiuntiva (mq. 7.000) che la Scheda di PRG dell'Ambito 3.1. avrebbe consentito di utilizzare per realizzare una sede Michelin separata dal contesto.

Da ciò deriva, tra l'altro, l'urgenza di consentire quanto prima l'inizio dei lavori di edificazione nel PEC in oggetto, per ridurre il più possibile il tempo di disagio che deriva a Michelin dall'utilizzo di uffici provvisori.

Per altro verso, si sottolinea inoltre come, in luogo dei fabbricati demoliti in aree non incluse nel PEC a sud, sia stato realizzato un insediamento di logistica, già attivo.

Relativamente a tali edifici a destinazione logistica localizzati nella porzione sud del comparto Michelin, la relativa realizzazione è stata assentita con Permesso di costruire n. 336/2017 del 29 dicembre 2017 e con la successiva Variante n. 276/2018 del 18 dicembre 2018.

Gli edifici, però, sono attualmente in diverse fasi di avanzamento realizzativo:

- il Lotto 1, che contiene le attività logistiche della Michelin Italia, è già stato completato ed è attualmente già operativo;
- il Lotto 2, oggi completato, la cui conformazione definitiva è quella documentata nell'istanza di Permesso di Costruire in Variante al P.d.C. 336/2017 prot. 2019-1-26697 del 24.12.2019.

Per inquadrare al meglio l'area di intervento si riportano di seguito:

- riprese fotografiche delle aree precedentemente alle operazioni di demolizione che rappresentano il riferimento per le valutazioni in corso; si conferma infatti che lo stato di partenza del rapporto ambientale e del Progetto Planivolumetrico assume proprio a riferimento la situazione ante variante 322, conformemente a quanto rilevabile al momento della presentazione del PEC;
- riprese fotografiche delle aree al termine delle operazioni di demolizione concluse nel mese di aprile 2022.

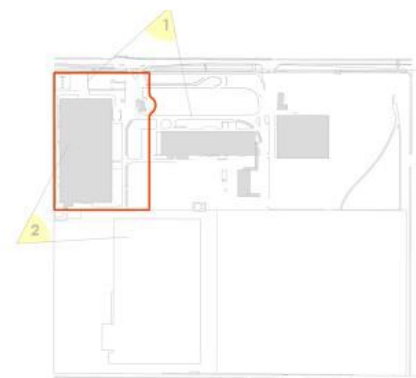


Figura 6: PEC ZUT 3.1 Michelin S.p.A. – Stato di fatto aree ante operazioni di demolizione - Edifici ad uso uffici

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022



Figura 7: PECZUT 3.1 Michelin S.p.A. – Stato di fatto aree ante operazioni di demolizione - Parcheggio localizzato all'interno dell'area produttiva lungo Corso Romania



Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022

Figura 8: PEC ZUT 3.1 Compendio Michelin S.p.A. – Edificio per la produzione di tele tessili calandrate



Figura 9: Stato di fatto aree post operazioni di demolizione



Figura 10: Stato di fatto aree post operazioni di demolizione

2.1.3. Conclusione – Rapporto tra PEC e Variante 322

Per quanto esposto, nell'ambito della trasformazione complessiva prevista nella scheda dell'Ambito 3.1. Michelin approvata con la Variante 322 in data 29 luglio 2019, il Piano Esecutivo Convenzionato relativo al Sub Ambito 2, oggetto della presente valutazione, rappresenta – dopo il più volte citato PEC della variante 311 (Subambito 1) - il secondo intervento urbanistico in avvio volto a modificare sensibilmente l'impianto di una porzione di territorio cittadino che, già destinata ad accogliere attività produttive (prima SNIA, successivamente Michelin), a seguito delle grandi trasformazioni avviate negli anni Venti del secolo scorso, già sul finire del secolo stesso ha assistito al progressivo tramonto della manifattura industriale, sostituita da attività più prossime alla filiera dello scambio (attività di logistica e, come nel compendio qui in oggetto, terziario – commerciali).

Oggetto del PEC è la porzione dell'Ambito 3.1. Michelin localizzata nelle immediate adiacenze del confinante Ambito 3.4 Cascinette Est e dell'Ambito 2.8/2 Corso Romania Est, la cui trasformazione urbanistica è legata a quella di tali ultimi Ambiti, dell'Ambito 2.8/2 Corso Romania Est, per i quali è già stato approvato, come sottolineato, il relativo Piano Esecutivo Convenzionato – Sub Ambito 1. L'area oggetto del PEC è individuata nell'immagine che segue da perimetro giallo.

Il presente strumento attuativo concerne aree di proprietà Michelin S.p.A., delle quali è promissaria acquirente ANTEA RE, che assume la qualifica di soggetto attuatore del PEC.

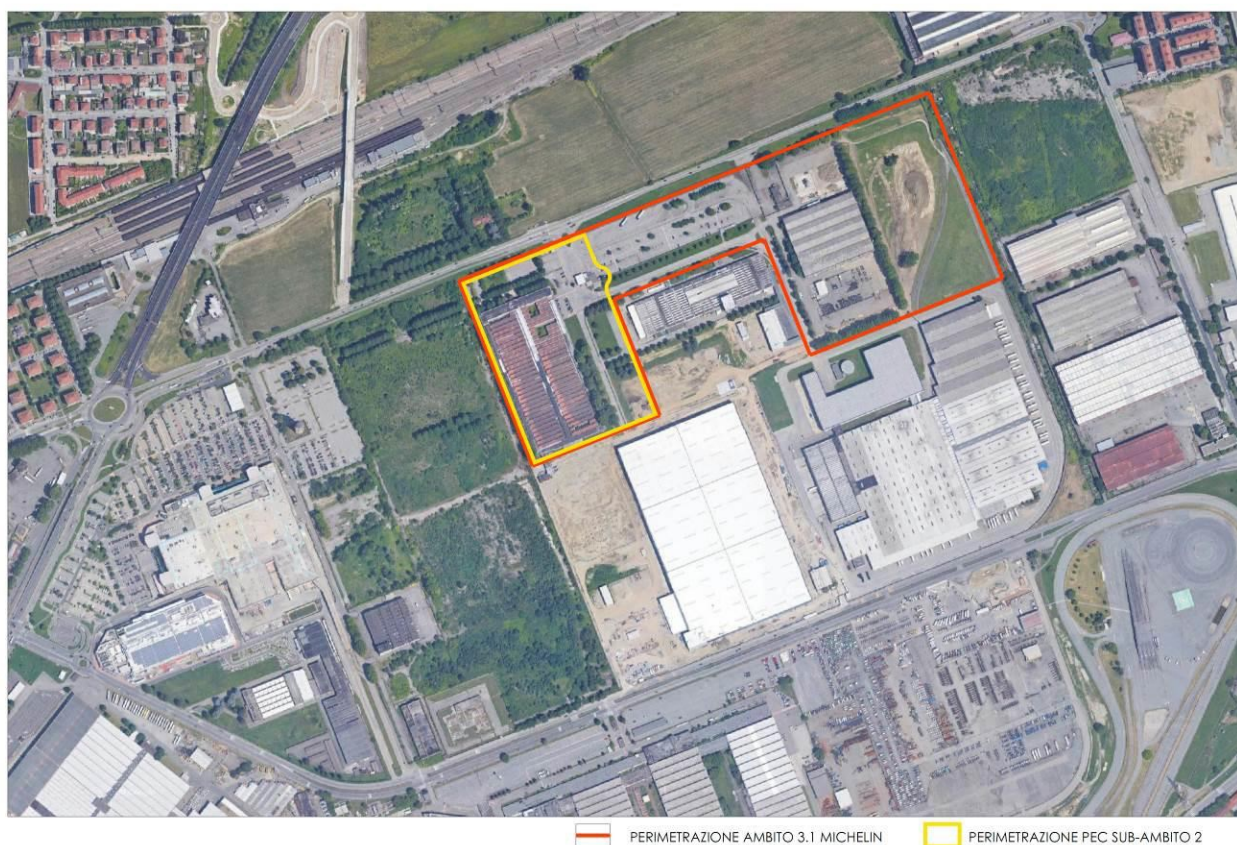


Figura 11: ZUT Ambito 3.1 Michelin – In giallo il Perimetro dell'area PEC Sub ambito 2 (Elaborazione Studio 421)

2.1.4. Scenario complessivo di trasformazione per l'ambito ZUT .3.1: il masterplan

Come precedentemente enunciato, il PEC 322, sub 2 costituisce un tassello centrale della complessiva e organica riorganizzazione delle aree che si attestano lungo Corso Romania. Si riporta quindi la descrizione dello scenario previsto e approvato per la trasformazione complessiva dell'ambito ZUT .3.1

La Variante 322 preordinata l'attuazione della trasformazione, 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.

Lo studio unitario è costituito da un Masterplan complessivo, già approvato unitamente al PEC della variante 311 – Subambito 1, ai cui contenuti si coerenza la proposta di PEC qui in oggetto.

La trasformazione prefigurata dal Masterplan, 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..

Nell'immagine che segue è mostrata l'area interessata dal Masterplan.



Figura 12 Ortofoto, Perimetro di individuazione dell'area del Masterplan per lo Studio unitario di insieme ambiti prospicienti Corso Romania (Elaborazione Studio Rolla)

Nell'immagine che segue è mostrata l'articolazione in sub ambiti dell'area interessata dal Masterplan.

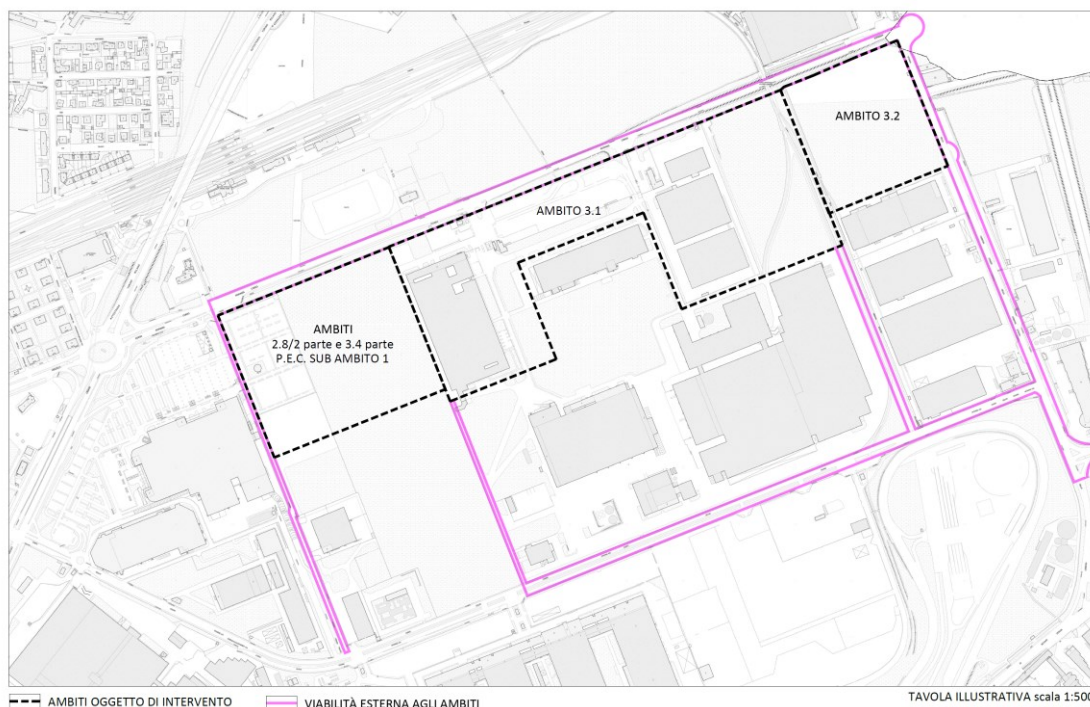


Figura 13: Individuazione ambiti di intervento e viabilità esterna agli ambiti su carta tecnica (Elaborazione Studio 421)

Nell'immagine che segue è mostrata l'assetto proprietario dei sub ambiti in cui è articolata l'area del Masterplan.

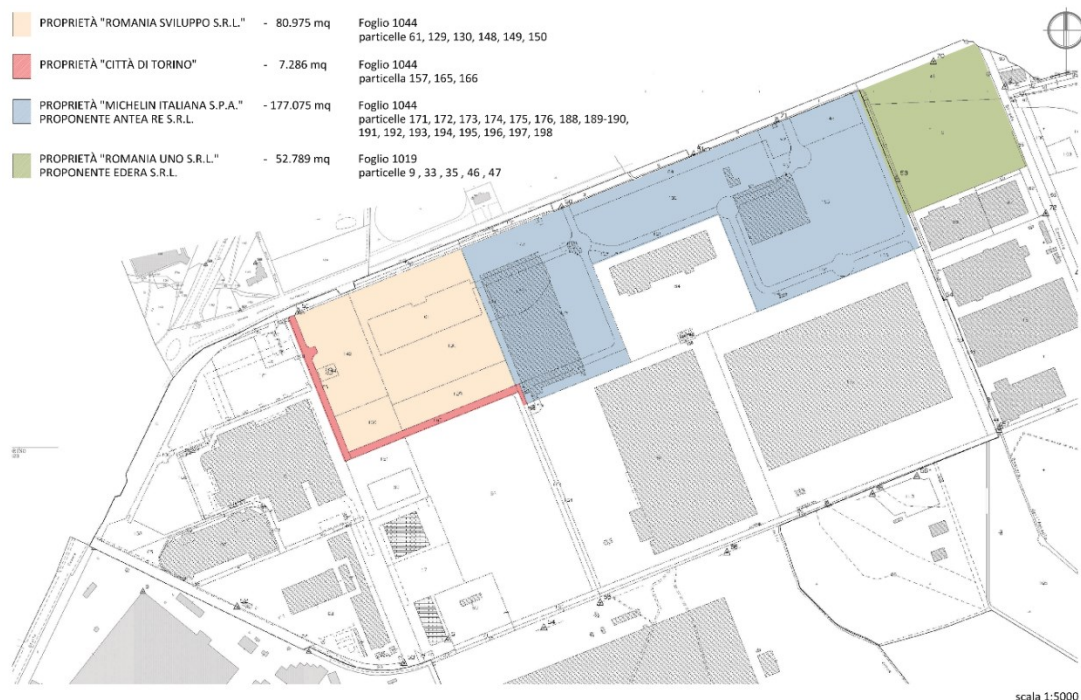


Figura 14: Planimetria catastale con indicazione delle proprietà Elaborazione Studio 421)

Il disegno urbanistico dell'area prevede la localizzazione di attività di ristorazione e pubblici servizi, di attività direzionali e di un'attività turistico-ricettiva. Prevede inoltre 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;
- 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).

Scendendo alla scala edilizia, in un disegno che ha comunque valore indicativo, si prevede:

- la realizzazione di alcuni complessi edilizi e, come si accennava, una viabilità carrabile e ciclopedonale pubblica che separa tra loro gli ambiti. Le strutture contenenti gli esercizi commerciali e le attività di intrattenimento saranno realizzate ad una quota tale da consentire la costruzione di gran parte delle aree a parcheggio necessarie per il soddisfacimento degli standard pubblici, privati e commerciali in struttura sotto l'impronta del fabbricato stesso. Una quota delle aree a parcheggio sarà comunque realizzata a raso;
- l'asse di Corso Romania si chiude infine, nell'Ambito 3.2 Cebrosa con due grandi strutture commerciali di vendita al dettaglio con caratteristiche già definite nella scheda normativa dell'Ambito 3.2 Cebrosa che saranno soggette al rilascio del Permesso di Costruire Convenzionato;
- la sede amministrativa della Michelin Italiana S.p.A, originariamente prevista nella variante isolata e localizzata all'interno del sub ambito 1 dell'ambito 3.1 è nel progetto attuale sita all'interno della trasformazione del Sub Ambito 2 qui in oggetto, che costituisce il primo oggetto di attuazione dell'ambito 3.1.

L'immagine che segue riporta il Planivolumetrico indicativo Masterplan.

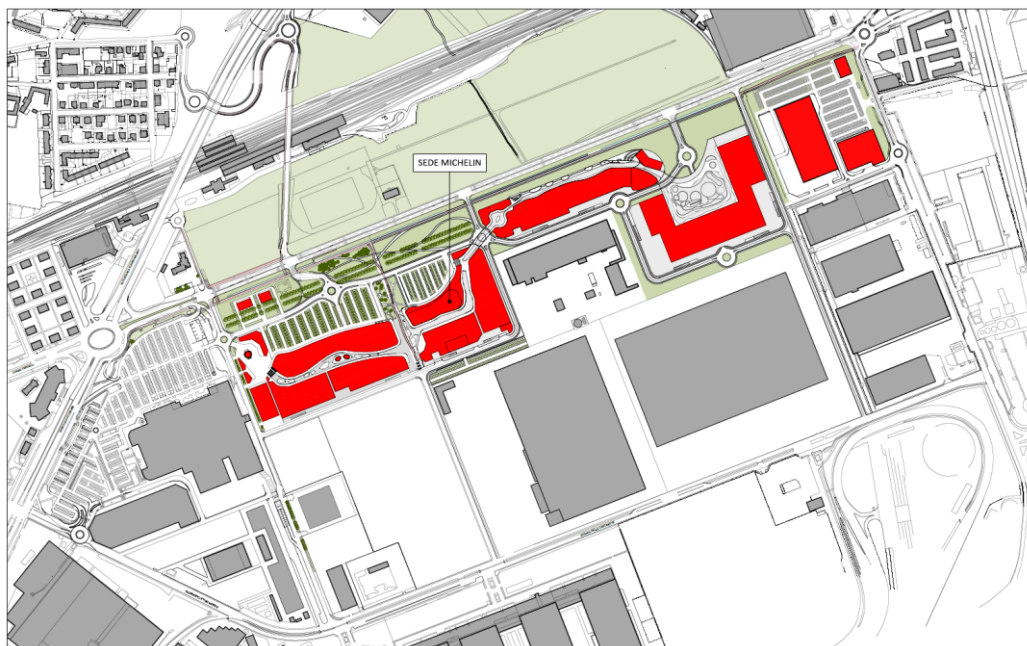


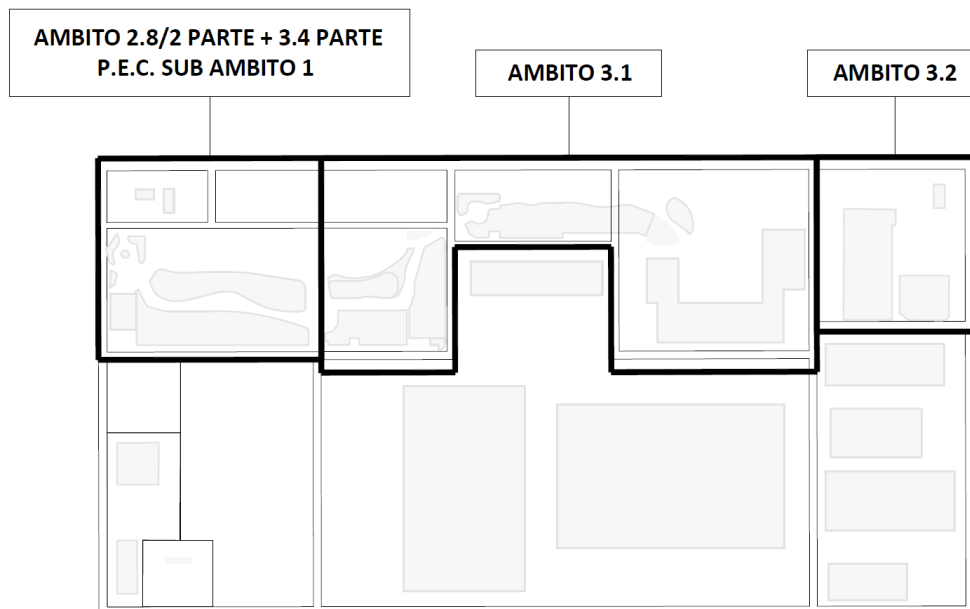
Figura 15: Planivolumetrico indicativo Masterplan – Studio unitario di insieme ambiti prospicienti Corso Romania (Elaborazione Studio 421):

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.

Consistenza urbanistica prevista dal Masterplan

L'immagine che segue riporta l'articolazione in sub ambiti previsti dal Masterplan.



Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022

RIEPILOGO

Superficie territoriale (Sub ambito 1+Ambito 3.1+Ambito 3.2)	mq	318.125
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 catastale	mq	177.317
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 16: Dati generali Masterplan – Studio unitario di insieme ambiti prospicienti Corso Romania (Elaborazione Studio 421)

2.2 Contenuti della proposta di Piano Esecutivo Convenzionato ZUT Ambito 3.1 Sub Ambito 2

Il PEC del Sub Ambito 2 interessa una Superficie Territoriale di mq 60.066 di dimensioni leggermente maggiori rispetto alla superficie territoriale di mq 58.500 stimata nella scheda relativa all'intero Ambito 3.1. Michelin, con una SLP massima di mq 23.300.

In questo caso, stanti comunque le quantità massime e minime previste di SLP a destinazione A.S.P.I. ed Eurotorino, non sono imposti limiti per le destinazioni comprese all'interno del Sub Ambito 2.

La progettazione dell'intera trasformazione ha portato a riperimetrare i sub ambiti previsti nella Scheda 3.1. Michelin, senza tuttavia modificare i limiti complessivi previsti.

Dall'analisi dei parametri urbanistici previsti si riscontra come è prevista una dotazione di servizi comunque superiore al fabbisogno generato dalla realizzazione della SLP massimo complessiva realizzabile nel Sub Ambito 2.

Trattandosi di una trasformazione unitaria eventuali dotazioni in esubero rispetto al fabbisogno previsto saranno utilizzate per garantire i fabbisogni negli altri sub ambiti. Questo principio sarà applicato per:

- il fabbisogno di aree per servizi pubblici;
- il fabbisogno di parcheggi pubblici e privati;
- il fabbisogno di verde pubblico;
- la verifica dei parametri relativi al Consumo del Suolo.

Il progetto di piano deve essere valutato in uno sguardo d'insieme a quanto previsto nel Piano Esecutivo Convenzionato degli Ambiti 2.8/2 Corso Romania Est e 3.4 Cascinette Est relativo al Sub Ambito 1. Nell'immagine che segue è riportato il perimetro del Sub Ambito 2 in rapporto a quello del PEC approvato, in continuità con il quale si pongono le previsioni di progetto.

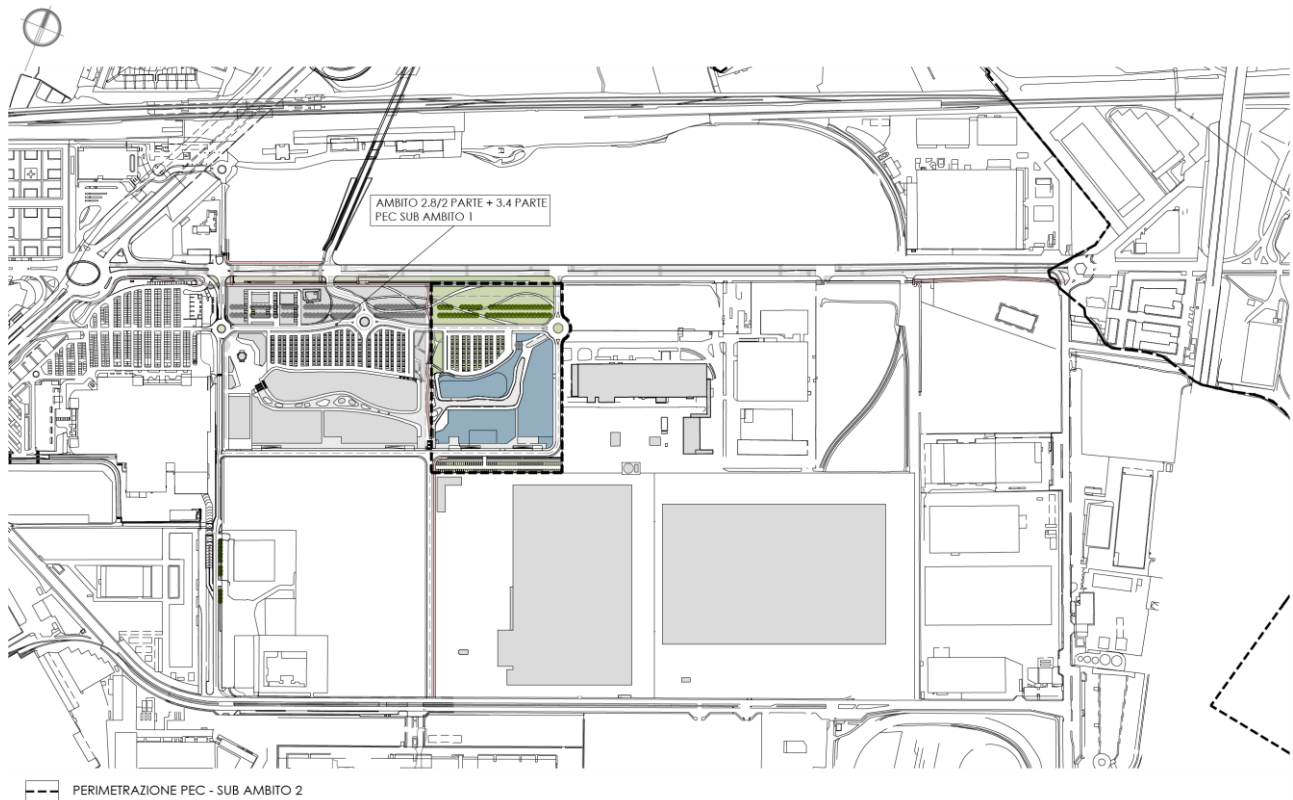


Figura 15: Inquadramento territoriale planivolumetrico proposta di PEC (Elaborazione Studio 421)

Le due aree sono confinanti e costituiscono due di una complessiva iniziativa di riqualificazione urbanistica, che prevede la realizzazione di due insediamenti commerciali ed A.S.P.I., separati da un separatore di viabilità pubblica, con caratteristiche autonome e differenziate.

Il Masterplan prevede la realizzazione di una fascia di “protezione ambientale” destinata a verde prevalentemente pubblico di dimensione variabile posta in fregio al Corso Romania, a sud della Bealera esistente. La porzione ricadente nel P.E.C. del sub Ambito 2 ha una dimensione costante.

Nell’immagine che segue si riporta la porzione di Masterplan ricadente nel P.E.C. del sub Ambito 2, si evidenzia in particolare la fascia verde e l’organizzazione di spazi e funzioni previste.

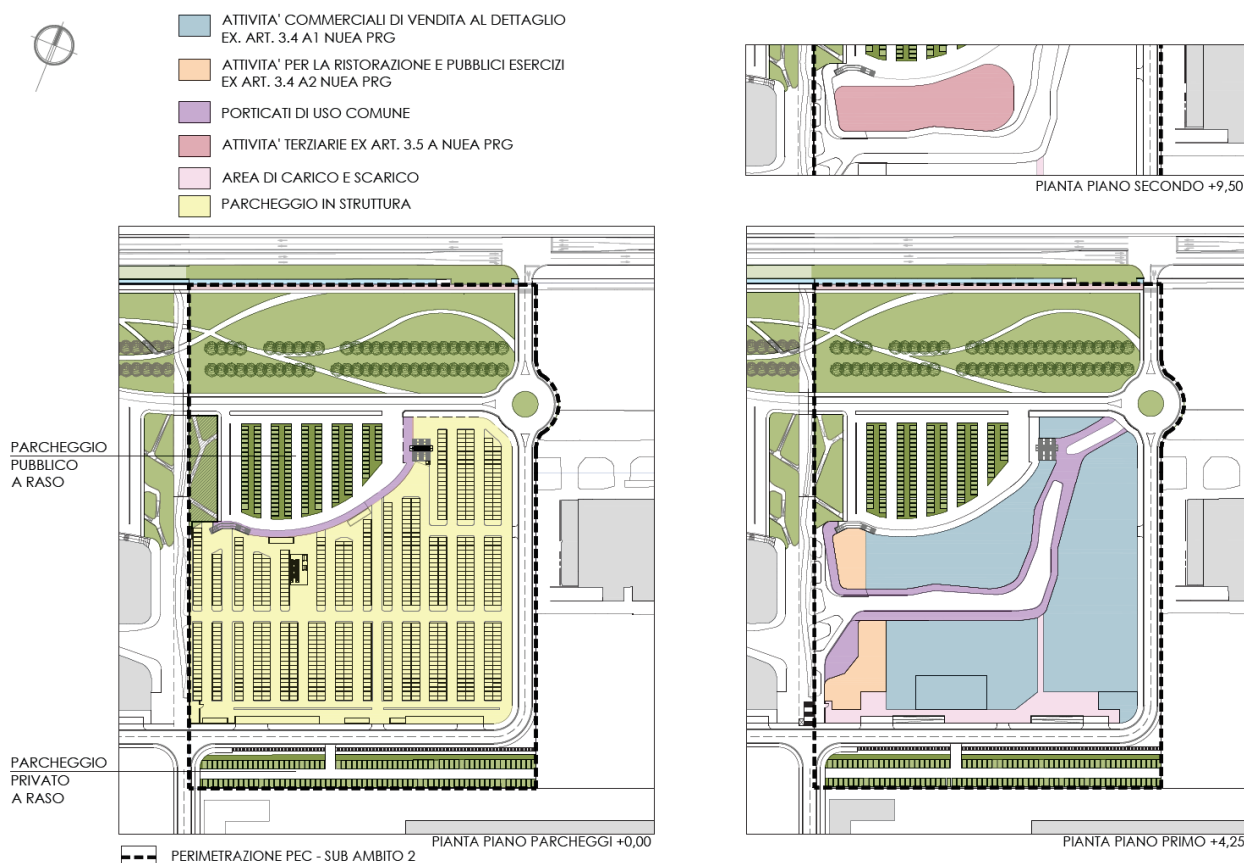


Figura 17: Contenuti progettuali e tipologie edilizie

A partire dal sedime del Corso Romania possiamo trovare, nell'ordine da nord verso sud:

- una fascia verde ricompresa nelle aree già destinate dal P.R.G. a viabilità pubblica (quindi esterna all'ambito 3.1. Michelin) in una porzione destinata a proteggere il condotto SNAM, per il trasporto di gas ad alta pressione localizzato nel sottosuolo nell'area attualmente di proprietà della Michelin Italiana S.p.A.;
- la bealera esistente, per la quale sono previste opere di manutenzione che non modifichino il tracciato attuale, nell'ambito della realizzazione delle opere di urbanizzazione fuori ambito ricomprese nel PEC in oggetto. La bealera suddetta si presenta attualmente come un canale parzialmente dismesso con tracciato rettilineo per quasi mille metri di lunghezza, fino al confine con l'Ambito 3.2 Cebrosa;
- un marciapiede con pista ciclabile annessa a doppio senso di marcia per garantire il traffico ciclo-pedonale parallelo al corso Romania;
- una fascia verde contenente percorsi pedonali e spazi per lo svago e il tempo libero, di dimensioni comunque ragguardevoli. La porzione compresa nel Sub Ambito 2 è corrispondente ad un'area di mq 11.957 di superficie con una profondità di ml 65 per una lunghezza di ml 190;
- superata la fascia di protezione la cui esatta conformazione sarà rappresentata in parte nel progetto di fattibilità tecnico economica, ma soprattutto nel progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione - il progetto prevede la realizzazione di un tratto di viabilità pubblica parallela al Corso Romania, con la funzione di semplificare la circolazione del traffico sulla viabilità

principale e garantire l'utilizzo dell'area verde, del parcheggio pubblico e quindi degli immobili privati. La viabilità interna sarà comunque realizzata secondo le caratteristiche dei tracciati di viabilità pubblica, sebbene la stessa sarà patrimonialmente trattata come area privata assoggettata all'uso pubblico e come tale realizzata a cura e spese delle opere di urbanizzazione. Questo tratto di viabilità risulta connesso con il Corso Romania mediante la realizzazione di una nuova intersezione con lo stesso posta al confine tra il Sub Ambito 2 e il Sub Ambito 1;

- dalla viabilità pubblica (comunque connessa con la porzione già prevista nel PEC del sub-ambito 1 degli Ambiti 2.8/2 Corso Romania Est e 3.4 Cascinette Est) si accede al parcheggio alberato a raso di circa mq 6.366, anch'esso privato assoggettato all'uso pubblico;
- il parcheggio alberato è progettato in continuità con un parcheggio in struttura, posto alla medesima quota del parcheggio alberato e localizzato nella sagoma dell'edificio a destinazione ASPI/Eurotorino;
- al di sopra del parcheggio in struttura, ad una quota posta indicativamente a ml 4,25 rispetto al piano sistemato in progetto, il progetto prevede un piano primo a destinazione prevalentemente A.S.P.I. (in particolare commerciale, per l'insediamento di un GCC2). L'edificio in progetto si compone di due corpi di fabbrica principali, il primo con affaccio verso il parcheggio alberato a nord ed il secondo affacciato verso sud. I due corpi di fabbrica suddetti presenteranno altezze e dimensioni articolate con l'obiettivo di costituire un nuovo isolato "urbano" nel quale siano riconoscibili le nuove attività insediate, che potranno essere destinate ad ospitare commercio di vendita al dettaglio (piccole, medie o grandi strutture), pubblici esercizi e ristorazione (tutte categorie ricomprese nella destinazione A.S.P.I.), ma anche attività terziarie e per il tempo libero (ricomprese nella destinazione Eurotorino).
- Il piano secondo sarà parzialmente edificato per accogliere attività terziarie, tra le quali, nel corpo di fabbrica localizzato verso il parcheggio, il trasferimento dell'attuale sede amministrativa della sede Michelin Italia ed altresì attività per l'intrattenimento. Quanto previsto all'allegato 21 del progetto planivolumetrico e nelle Norme Tecniche di Attuazione consente un'edificazione nelle aree di concentrazione da 0 a 3 piani fuori terra con un'altezza massima di ml 18,66.

La porzione sud del Sub Ambito 2 risulta delimitata da aree destinate a viabilità pubblica, collegate al resto del nuovo tracciato di viabilità pubblica. Tale viabilità riveste, come già accennato, funzione di separatore pubblico rispetto alle attività commerciali previste nel Sub Ambito 1 degli Ambiti 2.8/2 Corso Romania Est e 3.4 Cascinette Est parte. Relativamente al confinante Sub Ambito 1, dato atto che non vi sono previste attività commerciali, non vi è necessità di assicurare tale funzione, che sarà invece svolta, rispetto alle attività commerciali previste nel Sub Ambito 3, da separatore posto tra questo e il Sub Ambito 1.

La stessa viabilità, realizzata come viabilità pubblica ceduta alla Città di Torino si connette infine con il nuovo separatore pubblico di viabilità di collegamento tra il Corso Romania e la Strada Cascinette, che nella prima parte (realizzata nel PEC del sub Ambito 1 degli Ambiti 2.8/2 Corso Romania Est e 3.4 Cascinette Est) ha un utilizzo ciclo-pedonale e che nella parte sud (da realizzare nell'ambito della trasformazione del PEC Sub Ambito 1 degli Ambiti 2.8/2 Corso Romania Est e 4.3 Cascinette Est) ha un ruolo di collegamento non solo con la Strada Cascinette ma anche con le attività produttive e logistiche realizzate o potenzialmente realizzabili nelle aree confinanti con la stessa viabilità. A sud della viabilità è prevista la realizzazione di un parcheggio privato alberato.



Figura 18: Inserimento ambientale

Riassumendo il progetto prevede nel complesso l'atterraggio di un massimo di mq 23.300 a destinazione mista A.S.P.I. ed Eurotorino, che nel progetto attuale indicativo (comunque ampliabile sino al limite di mq 25.000) prevedono destinazioni d'uso per, complessivamente:

- Attività commerciali di vendita al dettaglio = mq 17.300
- Attività di ristorazione = mq 2.400
- Attività terziarie di intrattenimento = mq 2.100
- Attività terziarie per la sede di Michelin = mq 1.500

Il dimensionamento della quantità di parcheggi garantisce i fabbisogni richiesti che verranno esplicitati nella fase di presentazione dell'istanza, secondo quanto previsto dalla normativa vigente in tema di urbanistica commerciale regionale, come meglio esplicitato nel paragrafo che segue.

Come emerge da quanto precedentemente descritto, la viabilità pubblica è una componente importante della trasformazione:

- sia quella principale esistente soprattutto all'esterno dell'ambito, della quale è previsto il potenziamento;
- sia quella di nuovo impianto che determina un nuovo reticolo viario, comunque importante nella gestione del traffico esistente, ma anche di quello di nuova formazione.

Il ridisegno del telaio viabilistico esistente si completa attraverso le seguenti principali modifiche, solo parzialmente completate all'interno della trasformazione prevista nel presente Piano Esecutivo Convenzionato, come meglio descritto negli allegati grafici allegati.

In particolare, come più volte sottolineato, il PEC prevede l'integrale realizzazione dell'opera di raddoppio da due a quattro corsie del tratto di Corso Romania, compreso tra il tratto che dovrà essere realizzato

nell'ambito della trasformazione degli Ambiti 2.8/2 Corso Romania Est e 3.4 Cascinette Est e la Rotonda posta all'incrocio tra Corso Romania, strada Cebrosa e strada Torino nel Comune di Settimo (gli ultimi metri del Corso sono localizzati nel Comune di Settimo).

2.2.1 Servizi pubblici e parcheggi pertinenziali privati (AGGIORNATO IN SEGUITO A VERBALE SEDUTA O.T.C. DEL 26/05/2022)

La dotazione di aree per servizi pubblici dovrà essere reperita in misura almeno pari a quanto disposto dall'art. 21 della L.R. 56/77.

Per l'effetto, nel PEC in esame il fabbisogno di aree per servizi pubblici è pari a mq 23.300, di cui almeno la metà (mq. 11.650) da destinarsi a parcheggio.

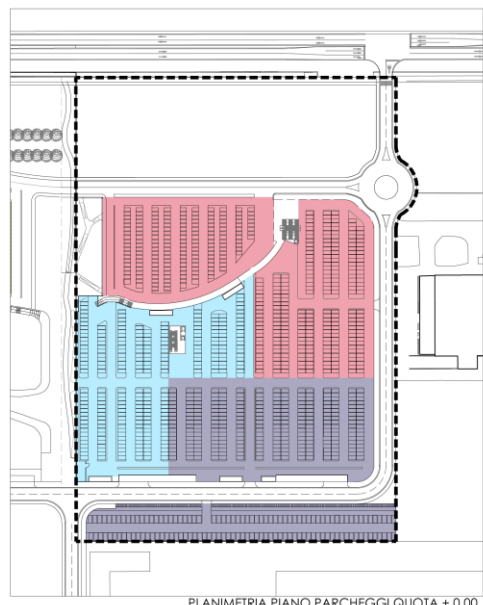
La dotazione di aree per servizi pubblici previste dal PEC è di mq 26.881, maggiore dei mq 23.300 dovuti ai sensi della normativa citata.

Della dotazione in progetto:

- mq. 13.015 sono per aree a verde di uso pubblico;
- mq. 13.866 (> mq. 11.650) sono per aree a parcheggi di uso pubblico, collocati:
- per mq. 6.366 a raso;
- per mq. 7.500 in struttura (al piano terra degli edifici).

Il fabbisogno di parcheggi pertinenziali ex L.122/89 è pari a mq 8.155 (= mq 23.300 x ml 3,5 /10).

La dotazione di parcheggi privati in previsione è pari a mq 8.870. (v. Figura 19)



SLP MAX (destinazione ASPI / Eurotorino)	mq	23.300
FABBISOGNO PARCHEGGI PUBBLICI ex art. 21 L.U.R. 56/77 e s.m.i. 100% SLP = 23.300 mq (totale standard urbanistici) di cui: MINIMO 50% SLP a parcheggio pubblico	mq	11.650
DOTAZIONE PARCHEGGI PUBBLICI	mq	13.866 > mq 11.650
FABBISOGNO PARCHEGGI PRIVATI ex L. 122/89 (23.300 mq x 3.5)/10	mq	8.155
DOTAZIONE PARCHEGGI PRIVATI PERTINENZIALI	mq	8.870 > mq 8.155
DOTAZIONE DI PARCHEGGI AGGIUNTIVI PER IL SODDISFACIMENTO DEGLI STANDARD COMMERCIALI ex DCR 59-10831 (cfr. pag 25)	mq	12.965

--- PERIMETRAZIONE PEC - SUB AMBITO 2

Figura 19: Dimostrazione del fabbisogno e della dotazione dei parcheggi pubblici e privati ai sensi dell'art. 21 della l.r. 56/77 e della l.122/89

Tali dotazioni si sono dimostrati insufficienti per rispondere a quanto richiesto dall'art. 25 della DGR 563-13414 per le trasformazioni di natura commerciale. Il progetto aggiunge pertanto una dotazione suppletiva (pari a mq. 12.965), finalizzata ad assolvere le dotazioni dovute in base alla vigente normativa regionale sul commercio.

La dotazione di parcheggi aggiuntivi, infatti, garantisce il reperimento di eventuali fabbisogni aggiuntivi di parcheggi commerciali determinati dalle norme di cui all'art. 25 della D.C.R. 563-13414 e dal regolamento della Città di Torino n. 329 "Regolamento per l'esercizio delle attività di Somministrazione di alimenti e bevande degli esercizi pubblici", da verificarsi ed adempiersi in sede di Permesso di Costruire e di Autorizzazione Commerciale, determinando successivi assoggettamenti delle aree private all'uso pubblico.

In merito, si dà peraltro atto che, a seguito della seduta in data 8.3.2022 della Conferenza dei servizi ex art. 9 D. Lgs. n. 114/98, è stata emessa Deliberazione prot. n. 2779/A2009B del 13.04.2022, recante parere favorevole al rilascio dell'autorizzazione amministrativa, di cui all'istanza presentata dalla Società Antea Re S.r.l., relativa all'attivazione di un centro commerciale sequenziale tipologia G-CC2, settore merceologico extralimentare, ubicato all'interno di una localizzazione urbano periferica L2, riconosciuta con la Variante parziale n. 322, in corso Romania n. 546 nel Comune di Torino, per la superficie di vendita complessiva del centro commerciale sequenziale extra-alimentare G-CC2 pari a mq. 11.194.

Relativamente al centro commerciale così autorizzato, il fabbisogno dei parcheggi afferenti alla tipologia di struttura distributiva prevista, calcolati altresì i parcheggi dovuti per la funzione direzionale, è definito come segue:

fabbisogno *posti auto* 974,80 *(p.a. x 28) = mq* 27.294,40 (cfr. Figura 18)

Il PEC considera peraltro le potenzialità di ampliamento di tale autorizzazione, e perciò contempla, cautelativamente quale scenario di maggior impatto, quello recante superficie di vendita complessiva pari a mq. 12.194, con incidenza di superficie per grande struttura incrementata parimenti di mq. 1.000.

Per tale articolazione, le dotazioni di posti auto dovute, in osservanza della tabella di cui all'art. 25, comma 3 e ss. Deliberazione del Consiglio Regionale 29.10.1999, n. 563-13414 e s.m.i. (in particolare D.C.R. 20.11.2012, n. 191 – 43016), ed in rapporto alle SLP conseguentemente in progetto, sono le seguenti:

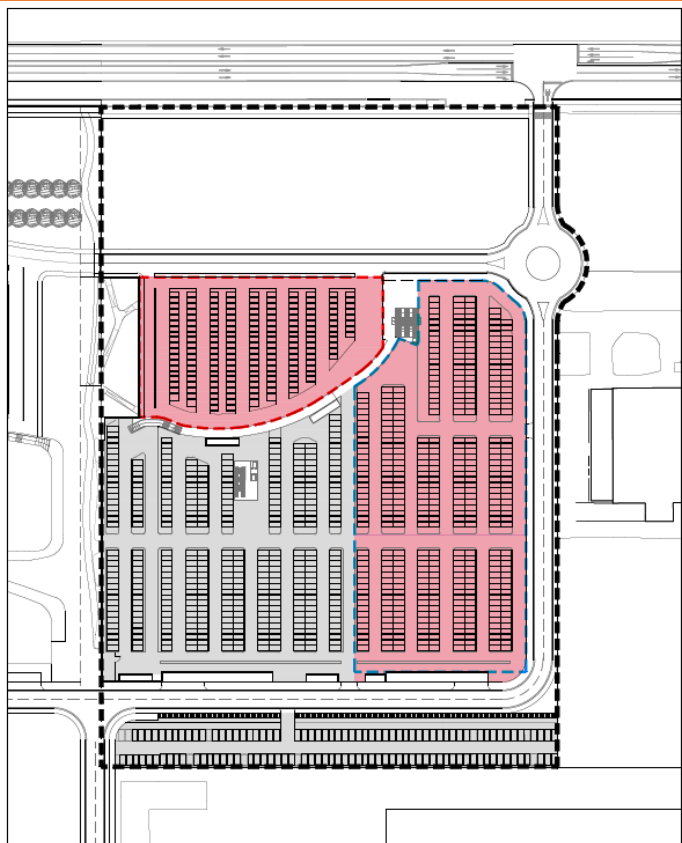
fabbisogno *posti auto* 1.070,25 *(p.a. x 28) = mq* 29.967,00 (cfr. Figura 19)

A fronte di tale dotazione, il P.E.C. prevede quanto segue:

dotazione *posti auto* 1.080 *mq* 35.701

Questi fabbisogni dovranno essere soddisfatti in sede di Permesso di Costruire e di Autorizzazione Commerciale e potranno determinare successivi assoggettamenti delle aree private all'uso pubblico.

Per quanto esposto, si attesta che la dotazione di parcheggi prevista in progetto assicura il rispetto dei minimi dovuti con una "riserva" limitata (meno di 10 posti auto), che deve necessariamente tenere conto delle riduzioni di posti auto che usualmente si determinano nella fase di progettazione esecutiva.



- PARCHEGGIO PUBBLICO A RASO
- PARCHEGGIO PUBBLICO IN STRUTTURA
- PERIMETRAZIONE PEC - SUB AMBITO 2

ATTIVITA' COMMERCIALI AL DETTAGLIO SLP mq 15.543
SUPERFICIE DI VENDITA SV mq 11.194

TIPOLOGIA DELLE STRUTTURE DISTRIBUTIVE	SV	COEFF.	POSTI AUTO COMMERCIALI
Media struttura extralimentare > mq 400	2.900	0,045	130,5
Media struttura extralimentare < mq 400	258	0,12	30,96
Negozi di vicinato	1.533	0,12	183,96
Grande struttura di vendita extralimentare	6.503	40+ 0,08 (SV - 900)	456,24
FABBISOGNO		totale	801,66

ATTIVITA' PER LA RISTORAZIONE E PUBBLICI ESERCIZI SLP mq 1.670
ATTIVITA' PER INTRATTENIMENTO E SVAGO SLP mq 2.951
ATTIVITA' DIREZIONALI (SEDE MICHELIN) SLP mq 1.780
TOTALE mq 21.944 < 23.300

In ottemperanza di quanto disposto dall' art. 25 comma 4 della DCR 563-13414:
- la SLP per le attività di ristorazione e pubblici esercizi non necessitano di dotazione supplementare di aree per parcheggi essendo in misura pari al 20% della superficie di vendita del Centro Commerciale;
- la SLP per attività per lo svago e l'intrattenimento nella quota che sommata alla SLP per attività di ristorazione eccede il 20% necessita di una dotazione supplementare di aree per parcheggio pari a 1 posto auto ogni 20 mq di SLP (n. 119,11 posti auto)
- la SLP per attività direzionali (sede Michelin) necessita di una dotazione di parcheggi pubblici ai sensi dell'art. 21 della L.R. 56/77 (mq 890 n. 31,78) e di parcheggi privati ai sensi della L. 122/89 (mq 623 n. 22,25) Totale mq 1.512,84 n. 54,03 p.a.

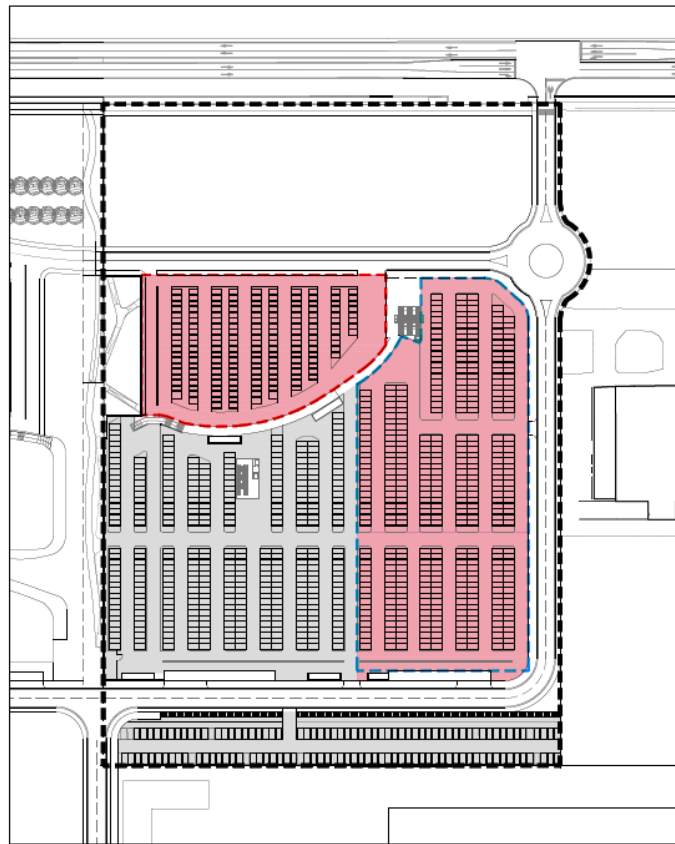
TOTALE FABBISOGNO n. 974,80 mq 27.294,40
(801,66+119,11+31,78+22,25)

TOTALE DOTAZIONE n. 1.080 mq 35.701

- DOTAZIONE PARCHEGGI PUBBLICI mq 18.610 > mq 14.799 (n.1.003,50/2 x mq 28+ mq 750)
- DOTAZIONE PARCHEGGI PRIVATI mq 17.091 > mq 14.574 (n. 1.003,50/2 x mq 28+mq 525)

Figura 20: Scenario relativo ad autorizzazione commerciale prot. N. 35795 del 15.12.2021 approvato con delibera n. 2779 del 13.04.2022. Verifica della dotazione e del fabbisogno di parcheggi commerciali pubblici e privati.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022



PLANIMETRIA PIANO PARCHEGGI QUOTA + 0.00

- PARCHEGGIO PUBBLICO A RASO
- PARCHEGGIO PUBBLICO IN STRUTTURA
- PERIMETRAZIONE PEC - SUB AMBITO 2

NOTA: i fabbisogni e le dotazioni riportati sono da considerarsi indicativi e dovranno essere verificati puntualmente in sede di autorizzazione commerciale

ATTIVITA' COMMERCIALI AL DETTAGLIO
SUPERFICIE DI VENDITA

SLP	mq 17.300
SV	mq 12.194

TIPOLOGIA DELLE STRUTTURE DISTRIBUTIVE	SV	COEFF.	POSTI AUTO COMMERCIALI
Media struttura extralimentare > mq 400	2.900	0,045	130,5
Media struttura extralimentare < mq 400	258	0,12	30,96
Negozi di vicinato	1.533	0,12	183,96
Grande struttura di vendita extralimentare	7.503	40+ 0,08 (SV - 900)	576,24
FABBISOGNO		totale	921,66

ATTIVITA' PER LA RISTORAZIONE E PUBBLICI ESERCIZI	SLP	mq 2.400
ATTIVITA' PER INTRATTENIMENTO E SVAGO	SLP	mq 2.100
ATTIVITA' DIREZIONALI (SEDE MICHELIN)	SLP	mq 1.500
TOTALE		mq 23.300

In ottemperanza di quanto disposto dall' art. 25 comma 4 della DCR 563-13414:

- la SLP per le attività di ristorazione e pubblici esercizi non necessitano di dotazione supplementare di aree per parcheggi essendo in misura pari al 20% della superficie di vendita del Centro Commerciale;
- la SLP per attività per lo svago e l'intrattenimento nella quota che sommata alla SLP per attività di ristorazione eccede il 20% necessita di una dotazione supplementare di aree per parcheggio pari a 1 posto auto ogni 20 mq di SLP (n. 103,06 posti auto)
- la SLP per attività direzionali (sede Michelin) necessita di una dotazione di parcheggi pubblici ai sensi dell'art. 21 della L.R. 56/77 (mq 750 n. 26,78) e di parcheggi privati ai sensi della L. 122/89 (mq 525 n. 18,75) Totale mq 1.275 n. 45,53 p.a.

TOTALE FABBISOGNO
(921,66+103,06+26,78+18,75)

n. 1.070,25 mq 29.967,00

TOTALE DOTAZIONE

n. 1.080 mq 35.701

- DOTAZIONE PARCHEGGI PUBBLICI mq 18.610 > mq 14.799 (n.1.003,50/2 x mq 28+ mq 750)
- DOTAZIONE PARCHEGGI PRIVATI mq 17.091 > mq 14.574 (n. 1.003,50/2 x mq 28+mq 525)

Figura 21: Possibile scenario relativo al futuro ampliamento dell'autorizzazione commerciale. Verifica della dotazione e del fabbisogno di parcheggi commerciali pubblici e privati.

2.2.2 Opere di urbanizzazione

Le opere da realizzare si suddividono in:

Opere interne all'ambito:

- Viabilità interna a scomputo (VI2, VI3);
- Viabilità interna assoggettata a cura e spese (VI1);
- Parcheggi assoggettati a cura e spese (PK1, PK2);
- Area a parco assoggettata (PA1).

Opere extra ambito a scomputo:

- a) Corso Romania (e relativo by-pass provvisorio per la fase di cantiere) (VE1, VE6).

All'interno delle opere di urbanizzazione sono inoltre comprese tutte le reti infrastrutturali a servizio dell'area.

Di seguito si riporta lo schema planimetrico con l'individuazione delle aree.

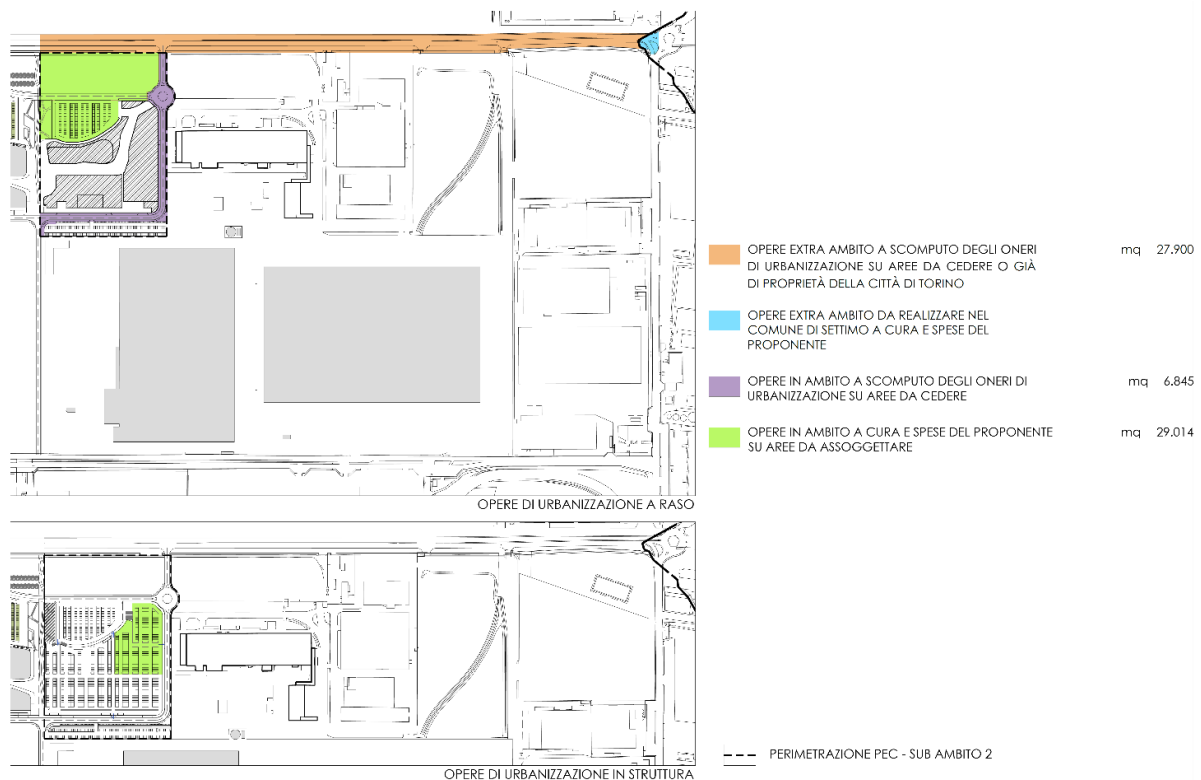


Figura 22: Suddivisione aree del sub-ambito 3.1/2 e aree esterne di intervento

2.2.3 Opere di urbanizzazione: riorganizzazione della viabilità

Corso Romania e relativo by-pass provvisoriale (non a scomputo) (VE1, VE6).

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

- Tratto 1, che si sviluppa dal raccordo alla variante 311 fino all'attuale rilevato stradale necessario a superare lo scatolare sottostante Corso Romania
- Tratto 2, che si estende dall'attuale rilevato stradale fino all'imbocco sulla rotatoria di Strada Cebrosa.

Nel primo tratto, di lunghezza pari a circa 500 m, il progetto prevede la completa riorganizzazione della sede stradale esistente mediante lo sfruttamento delle attuali aree verdi e pista ciclabile intercluse tra la carreggiata esistente e l'ambito di intervento. La nuova viabilità rimodulata presenterà una larghezza complessiva pari a 18,20 m (rispetto agli attuali 8,60 m circa).

In particolare, saranno previste due semi carreggiate centrali di larghezza complessiva pari a 7,50 m costituite da due corsie per senso di marcia (una delle quali di larghezza pari a 3,50 m per consentire il passaggio degli autobus) con relative banchine laterali di larghezza pari a 0,50 m; in centro è previsto uno spartitraffico rialzato di larghezza pari a 1,70 m ove saranno ubicati i pali di illuminazione.

Lato autostrada A4 MI-TO è prevista la costruzione di un marciapiede di larghezza pari a 1,50 m. Lato sud è prevista invece in successione un'area verde con relativa giacitura della condotta SNAM esistente, il Canale Adacquatore esistente, una pista ciclabile di larghezza pari a 3,00 m ed un marciapiede di larghezza pari a 2,00 m.

Tale configurazione sarà realizzata fino al raccordo con la viabilità interna, successivamente proseguiranno l'area verde ed il Canale Adacquatore esistente.

A inizio intervento è presente una centrale del gas di proprietà Snam. Questa verrà protetta da un guard-rail di lunghezza conforme alle lunghezze di omologazione delle barriere di sicurezza presenti sul mercato. Sarà inoltre predisposta un'apposita piazzola di manovra per i tecnici dell'Ente incaricati.

Lungo la viabilità in progetto su Corso Romania sono inoltre presenti:

- due intersezioni semaforizzate
- un incrocio a T in corrispondenza del lotto costruttivo della var. 322 con obbligo di svolta a destra su Corso Romania.

Nel secondo tratto è prevista la demolizione dell'attuale rilevato stradale di superamento dello scatolare esistente (e la sua relativa demolizione) con conseguente raccordo altimetrico della viabilità alle quote esistenti nel tratto precedente verso Torino e in quello successivo in approccio alla rotatoria su Strada Cebrosa.

Dal punto di vista stradale la sezione di Corso Romania si svilupperà in analogia al tratto precedente conservando inalterata la medesima distribuzione delle corsie di marcia e dei marciapiedi laterali: tale configurazione subirà leggere rimodulazioni in funzione dei cigli esterni esistenti di Corso Romania per adattarsi alle configurazioni delle intersezioni in progetto e per l'innesto sulla rotatoria esistente di Strada Cebrosa.

L'ingresso alla rotatoria sarà organizzato su due corsie di larghezza totale pari a 6,50 m mentre l'uscita dalla rotatoria avverrà su un'unica corsia di larghezza pari a 4,50 m secondo i dettami del Decreto Ministeriale del 19 Aprile 2006 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali".

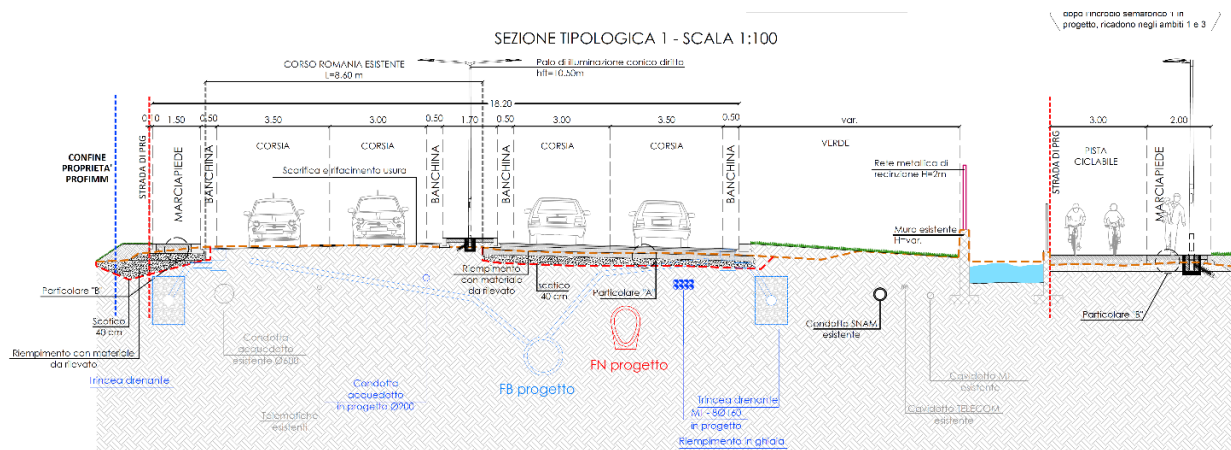


Figura 23: Sezione tipo Corso Romania Adeguamento

By-pass provvisoria (non a scampo)

Nelle fasi costruttive di Corso Romania si prevede, al fine di mantenere l'operatività della viabilità attuale di collegamento da Torino a Settimo Torinese, la realizzazione di una viabilità "by-pass" temporanea. Tale viabilità verrà fruita dall'utenza per un periodo temporale coincidente con le operazioni di demolizione del cavalcavia esistente e della relativa ricostruzione del nuovo sedime stradale, pari a circa 6 mesi.

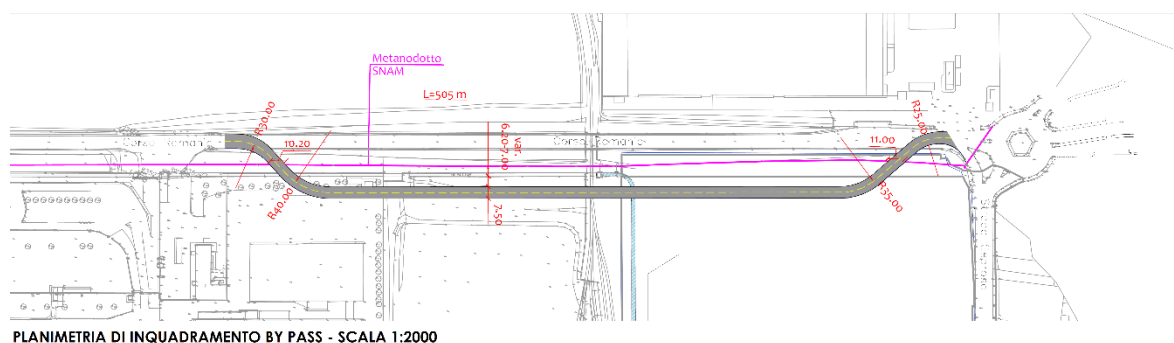
Il suo sviluppo sarà pari a circa 500 m. Si distaccherà da Corso Romania in corrispondenza dell'inizio dell'attuale rampa esistente lato Torino e si ricollegherà alla carreggiata esistente in prossimità dell'intersezione a rotatoria con Strada Cebrosa, attraversando il canale adacquatore esistente, il metanodotto Snam e sfruttando le aree attualmente in fase di trasformazione urbana.

Si prevede una sezione tipologica di 7,50 m di larghezza, composta da una corsia per senso di marcia di 3,50 m e una banchina per lato di 0,25 m.

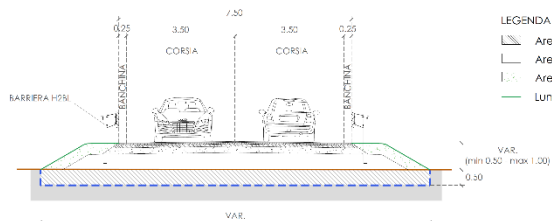
L'altimetria della viabilità sarà variabile in funzione dell'andamento del terreno esistente e della quota altimetrica di progetto delle opere di futura realizzazione. Su tutta la sezione si prevede uno scivolo di 50 cm.

Vista la provvisorietà dell'opera e le aree di cantiere limitrofe, si prevederà una diminuzione della velocità di percorrenza dei veicoli con apposita segnaletica orizzontale e verticale.

Inoltre, nel corso delle lavorazioni, sarà collocata segnaletica atta a consentire la fruizione di Corso Romania ai soli autoveicoli. Al termine delle lavorazioni sopra descritte il "by-pass" sarà smantellato e l'utenza verrà reindirizzata sul nuovo sedime di Corso Romania.



PLANIMETRIA DI INQUADRAMENTO BY PASS - SCALA 1:2000



SEZIONE TIPOLOGICA - SCALA 1:100

LEGENDA:

- Area media scotico 6,50 m²
- Area media rialzata 5,50 m²
- Area media terreno vegetale 1,50 m²
- Lunghezza media inerbimento 5,50 m

VAR.

(min 0,50 max 1,00)

0,50



PACCHETTO DI PAVIMENTAZIONE - SCALA 1:20

Figura 24: Viabilità provvisoria bypass

Viabilità interne a scomputo (VI2, VI3)

All'interno dell'ambito è prevista la realizzazione di una rotatoria e di una serie di viabilità di interconnessione tra Corso Romania e gli edifici in progetto. Trattasi nello specifico dei settori VI2 e VI3.

La rotatoria in progetto presenta le seguenti caratteristiche:

- diametro esterno di larghezza pari a 35,00 m
- corona giratoria di larghezza complessiva pari a 10,00 m con banchina interna pari a 1,00 m e banchina esterna pari a 0,50 m
- bracci di ingresso di larghezza pari a 4,50 m
- bracci di uscita di larghezza pari a 5,50 m

Le viabilità interne sono invece caratterizzate dalle seguenti geometrie:

- una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m
- una banchina per senso di marcia pari a 0,50 m
- un marciapiede per senso di marcia pari a 2,00 m

Viabilità interna assoggettata a cura e spese (VI1)

Oltre a quanto sopra descritto nelle opere a scomputo, si prevede la realizzazione di una viabilità interna a cura e spese nel settore VI1 di collegamento dalla rotatoria sopra descritta verso l'ambito di trasformazione della Variante 311.

La viabilità interna è caratterizzata dalle seguenti geometrie:

- una corsia per senso di marcia di larghezza pari a 3,75 m
- una banchina per senso di marcia pari a 0,50 m
- un marciapiede per senso di marcia pari a 2,00 m

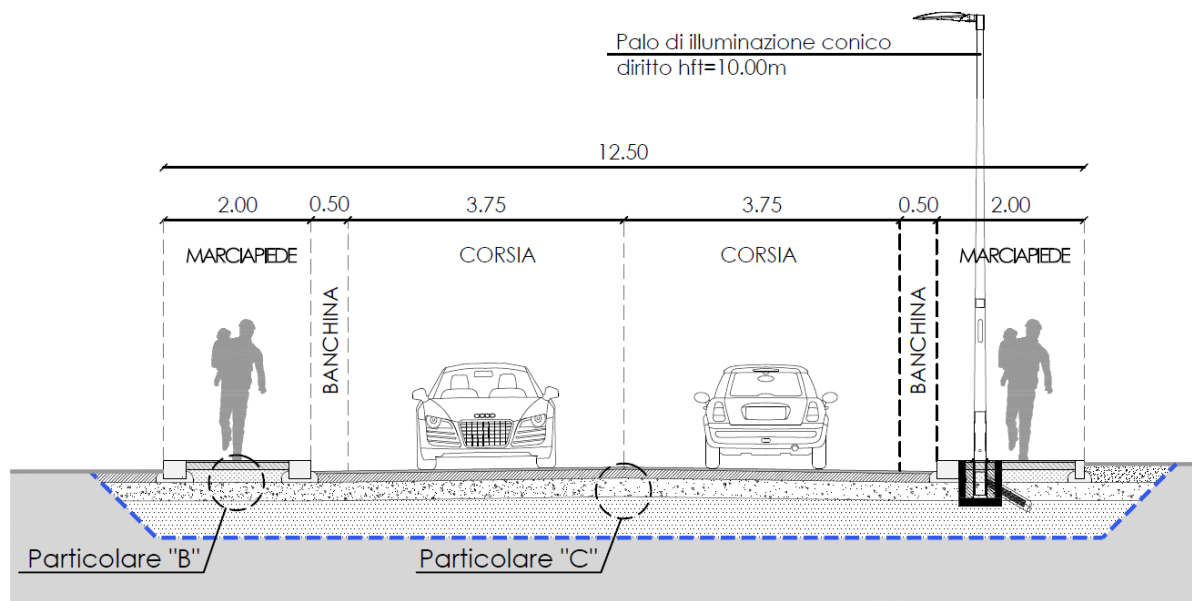


Figura 25: Sezione tipo viabilità interne

Parcheggi assoggettati a cura e spese (PK1, PK2);

All'interno delle opere a cura e spese, in particolare nel settore PK1, sarà realizzato un parcheggio assoggettato all'uso pubblico di superficie pari a circa 5500 m² in cui è garantita una capacità di parcheggio complessiva pari a 183 posti auto con 4 stalli riservati alla sosta delle persone disabili.

Dal punto di vista geometrico sono previsti corselli di manovra di larghezza pari a 6,00 m e stalli di dimensioni pari a 4,50 m x 2,50 m.

Gli stalli di sosta presenteranno un corpo separatore centrale di larghezza pari a 2,70 m in terrapieno con diverse specie arboree e arbustive e saranno dotati di finitura superficiale permeabile attraverso l'impiego di autobloccanti forati alternati ad autobloccanti pieni posati su uno strato di sabbia.

L'area verde centrale interposta tra gli stalli di sosta risulta rialzata di 5 cm rispetto ai posti auto adiacenti attraverso cordoli di dimensione 30x25 cm, in modo da consentire alle vetture di posizionarsi anche eventualmente a cavallo di essa per ricavare i rimanenti 50 cm necessari alla sosta di un autoveicolo.

Il sistema prevede pendenze trasversali adeguate alla raccolta delle acque piovane.

La viabilità di accesso principale al parcheggio, organizzata su una corsia di ingresso e una corsia di uscita, presenta una larghezza pari a 12,50 m mentre la viabilità secondaria atta solo all'uscita dal parcheggio presenta una larghezza pari a 5,00 m.

Specie arbustive:

- Cm *Cornus mas*
- Cr *Crataegus monogyna*
- Vi *Viburnum lantana*

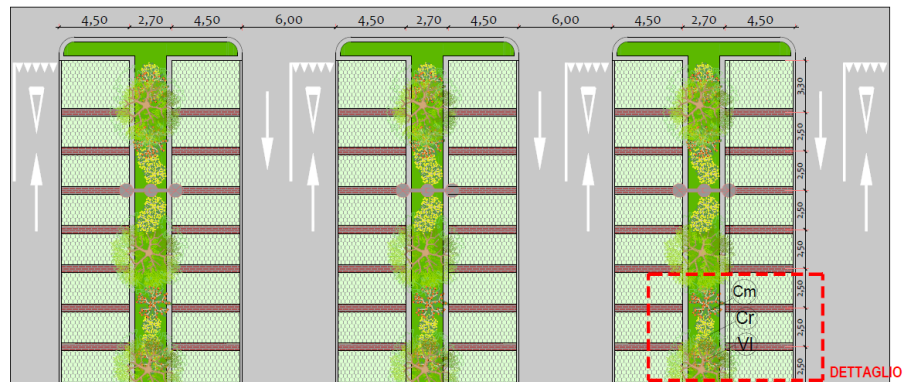
Specie arboree



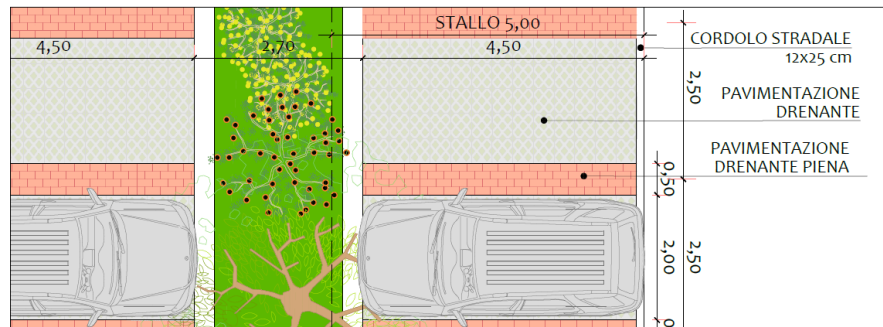
Ac *Acer campestre*



Tc *Tilia cordata 'Greenspire'*



STRALCIO PLANIMETRICO - SCALA 1:200



DETTAGLIO - SCALA 1:50

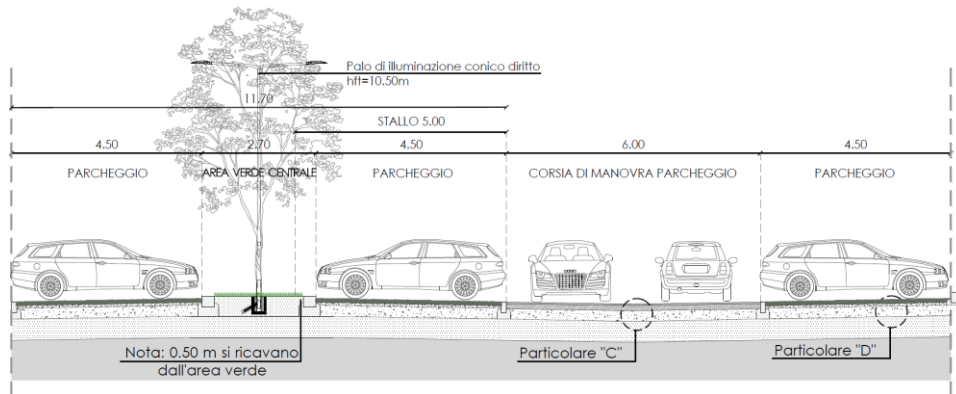


Figura 26: Planimetria di dettaglio e sezione tipologica parcheggio

Parcheggi assoggettati a cura e spese

In conformità con quanto disposto dall'art. 102 del Regolamento edilizio sarà prevista una dotazione di colonnine di ricarica per le auto elettriche nella misura del 10% della dotazione di parcheggi.

Come evidenziato negli elaborati del Piano Esecutivo Convenzionato allegato al presente, è prevista una dotazione di circa 1.080 posti auto, per cui si ipotizza una dotazione di colonnine elettriche, variamente distribuite nel parcheggio pubblico a raso a nord del Centro Commerciale, nel parcheggio privato a raso a sud del medesimo e nel parcheggio coperto.

La progettazione esecutiva degli stalli sarà orientata dalle *LINEE GUIDA REGIONALI per la installazione e la gestione di strutture per la ricarica di veicoli elettrici ad uso pubblico*, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale 12 ottobre 2018, n. 33-7698 e finalizzate a garantire l'interoperabilità delle colonnine per la ricarica elettrica con la piattaforma unica regionale della mobilità elettrica (PUR) e con la

piattaforma unica nazionale (PUN) nonché un servizio adeguato di informazione e fruizione della mobilità elettrica a tutti gli utenti.

2.2.4 Opere di urbanizzazione: 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 presenti. Per la realizzazione delle opere, quindi, verranno abbattute numerose piante (tigli, platani, pini, aceri).

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 dello Stabilimento Michelin che delimita il viale che costeggiava l'edificio industriale (edificio Direzione), sarà preservato ed oggetto di integrazione degli spazi vuoti. Inoltre, è prevista la sua estensione lungo tutto il Parco lineare del Sub Ambito. 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 filari per ombreggiare la pista ciclo-pedonale a nord del 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 particolare, è prevista la messa a dimora di n. 137 alberi e 541 arbusti come indicato nella tabella e planimetria seguenti.

Ambito	Tipo	Specie	Dimensioni all'impianto*	Q.tà	Sesto di impianto
Parco Lineare	Albero	<i>Acer campestre</i>	cfr 20-25, z	6	n.1 / 25mq (5x5)
	Albero	<i>Carpinus betulus</i>	cfr 20-25, z	2	
	Albero	<i>Populus alba</i>	cfr=20-25 z	4	
	Albero	<i>Quercus robur</i>	cfr 20-25, z	5	
	Albero	<i>Tilia cordata 'Greenspire'</i>	cfr 25-30, z	28	
	Albero	<i>Ulmus minor</i>	cfr=20-25 z	2	
	Albero	<i>Crataegus monogyna</i>	cfr=18-20 ha=2.20 z	31	Filare: n.1 /5ml
Terrapieno inclinato	Arbusto	<i>Amelanchier lamarckii</i>	h= 1,75-2,00 m, z	6	casuale
	Arbusto	<i>Hamamelis mollis</i>	h= 1,50-1,75 m, v50	7	
	Albero	<i>Pyrus calleryana</i>	cfr 20-25, z	10	
	Erbacee	Graminacee-Erbacee (<i>Sedum spectabile 'iceberg'</i> , <i>Phlomis Russeliana</i> , <i>Carex spp.</i> , <i>Santolina rosmarinifolia</i> , <i>Pennisetum alupecoroides</i> , <i>Muhlenbergia capilla</i>)	Vasetto (V1)	440 mq	n. 15 /mq
Verde infrastrutturale: filari parcheggi	Albero	<i>Acer campestre</i>	cfr 20-25, z	25	distanza media 5 m
Verde infrastrutturale: filari parcheggi	Albero	<i>Tilia cordata 'Greenspire'</i>	cfr 20-25, z	24	

Ambito	Tipo	Specie	Dimensioni all'impianto*	Q.tà	Sesto di impianto
Verde infrastrutturale: siepe parcheggi	Arbusto	<i>Cornus mas</i>	h=1.00-1.25, z	176	n. 3 / ml
Verde infrastrutturale: siepe parcheggi	Arbusto	<i>Crataegus monogyna</i>	h=0.80-1.00, r=3, z	176	
Verde infrastrutturale: siepe parcheggi	Arbusto	<i>Viburnum lantana</i>	h=1.00-1.25, r=3, z	176	
*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					

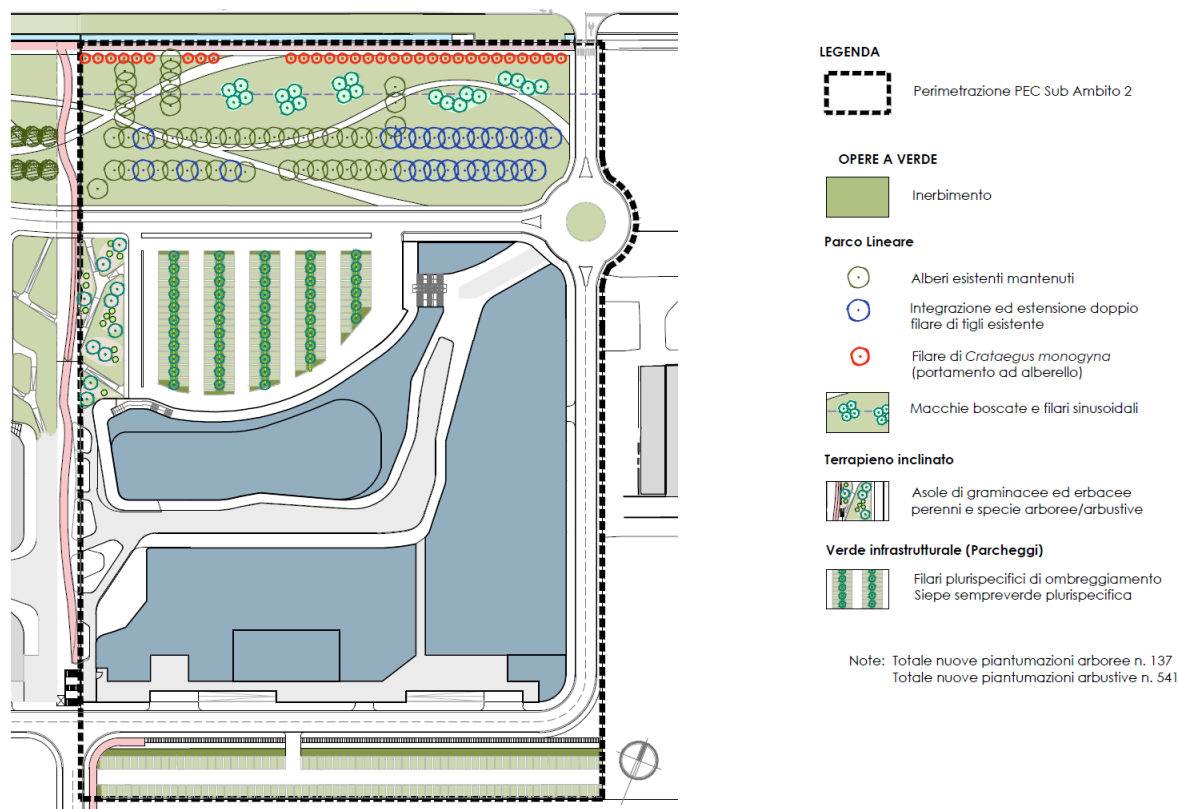


Figura 27: Planimetria progetto del verde

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").

Sul lato nord dell'ambito, le aree attualmente destinate a parcheggi, verranno trasformate in un'area verde che 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 ed edifici in progetto a chi percorre il corso stesso.

In quest'area molte delle alberature presenti verranno mantenute, come il viale di tigli che costeggia l'edificio Direzione che sarà anche oggetto di integrazione degli spazi vuoti presenti e di estensione fino alla rotatoria ad est del subambito.

Lungo la pista ciclo-pedonale sarà realizzato un filare con funzione di ombreggiamento, caratterizzato da biancospini (*Crataegus monogyna*) con portamento ad alberello. Verranno inoltre create macchie arboree caratterizzate da un impalcato alto con lo scopo di garantire la visibilità delle attività che si svolgono nel centro commerciale e, allo stesso tempo, la sicurezza. Le specie in progetto sono: acero campestre (*Acer campestre*), carpino bianco (*Carpinus betulus*), pioppo bianco (*Populus alba*), farnia (*Quercus robur*), tiglio (*Tilia cordata 'Greenspire'*), olmo campestre (*Ulmus minor*). Il parco sarà pertanto riconosciuto come area che incrementa la funzionalità ecologica del complesso e contribuisce a

potenziare il gradiente di naturalità dell'intervento. Il verde in oggetto è inteso come principale elemento di raccordo con il contesto territoriale, in relazione con il sistema e memoria storica del paesaggio.

Ad est dei parcheggi è presente un'area verde caratterizzata da una modesta inclinazione denominato "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 pero corvino nord-americano (*Amelanchier lamarckii*), amamelide della Cina (*Hamamelis mollis*).

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 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 scelte sono: corniolo (*Cornus mas*), biancospino (*Crataegus monogyna*), viburno lantana (*Viburnum lantana*).

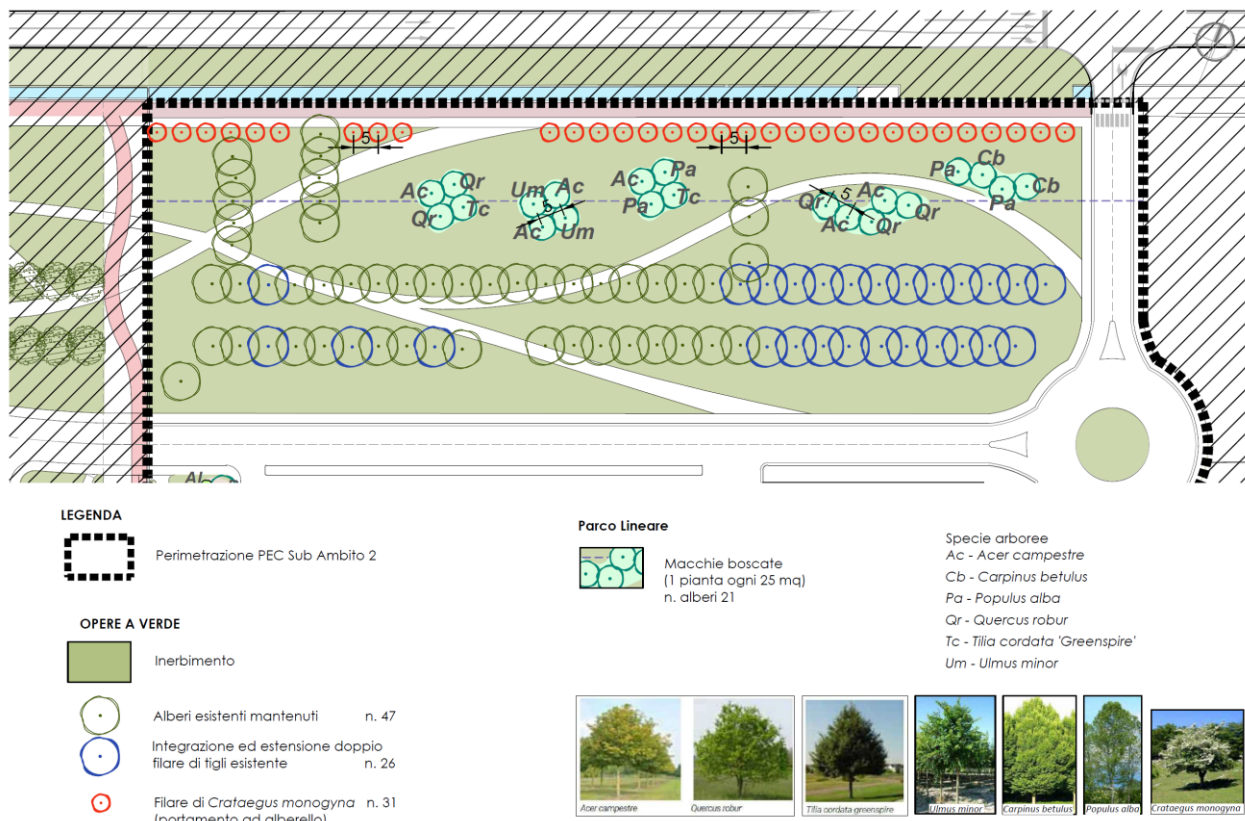


Figura 28: Planimetria parco lineare



Figura 29: Planimetria Verde infrastrutturale

2.2.5 Opere di urbanizzazione: progetto delle reti

Rete smaltimento acque nere a scomputo

Come già più volte evidenziato, l'area in oggetto non è storicamente servita da infrastrutture progettate per la raccolta esclusiva di reflui; negli anni il canale Snia, infatti, ha fatto da recapito anche per le acque nere. Le uniche reti nere ad oggi presenti sono quelle situate lungo Strada Cebrosa.

Il progetto prevede la posa di un collettore di acque nere lungo un tratto di Corso Romania. In questa condotta scaricheranno, mediante un impianto di sollevamento privato, le acque provenienti dalla rete interna all'area.

La tubazione (ovoidale in c.a. 60x90) che verrà posata sotto il sedime di corso Romania si svilupperà fino alla rotonda all'incrocio con Strada Cebrosa. Da questo punto, la tubazione devierà verso sud fino ad allacciarsi alla condotta esistente.

Il tratto su Strada Cebrosa non è compreso nel presente progetto ma sarà realizzato nell'ambito di un altro intervento.

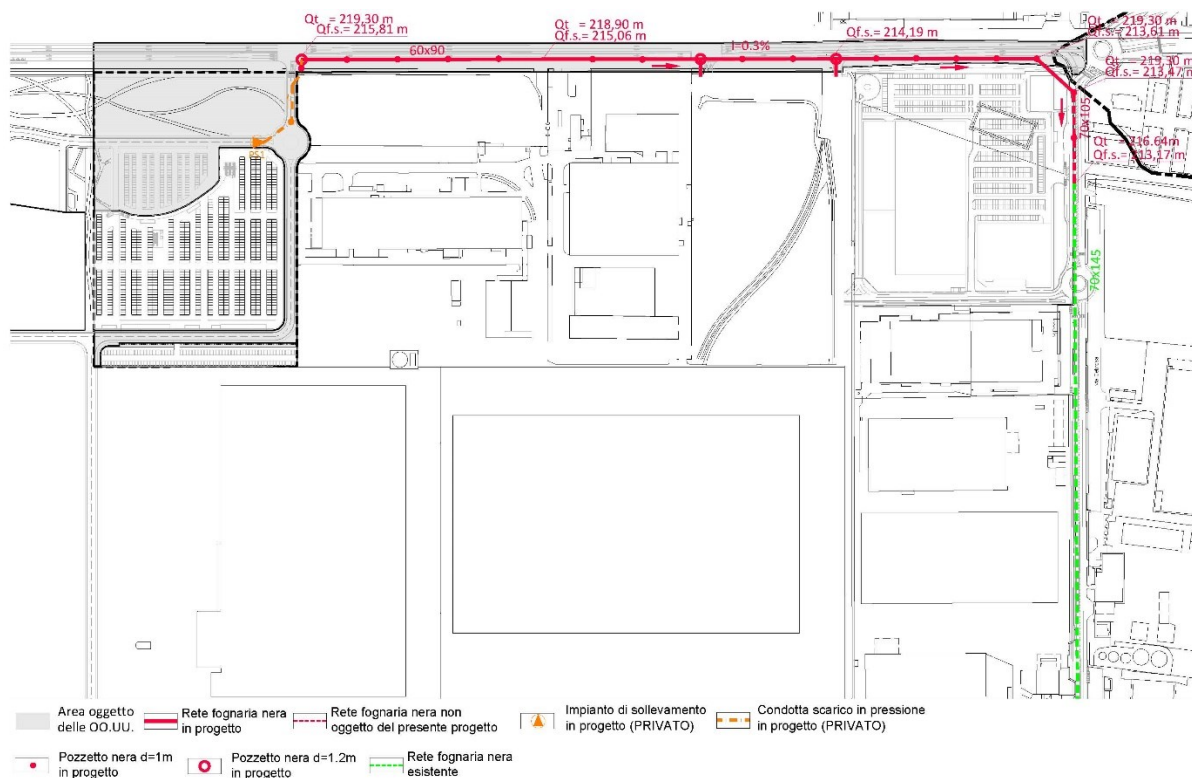


Figura 30: Rete smaltimento acque nere

Rete acquedottistica a scomputo

L'area in oggetto non è attualmente sufficientemente servita da una rete di acquedotto.

Sono comunque previsti interventi di ampliamento della rete relativi al PEC del Subambito 1 ubicato ad ovest del presente intervento. Il progetto prevede l'ampliamento della rete esistente mediante la posa di nuovi tratti a servizio del presente lotto che si collegheranno con le opere previste nel Subambito 1. Nello specifico si prevede la posa di una tubazione in ghisa diametro 200 mm lungo l'adeguamento di Corso Romania a Nord. Il sistema verrà completato nell'attuazione dei futuri lotti di realizzazione.

Lungo Corso Romania risulta essere presente una condotta di adduzione DN600 in ghisa. Tale tubazione è posata sotto il sedime stradale dell'attuale viabilità. L'eliminazione del sovrappasso ferroviario prevista in progetto con conseguente modifica della livelletta stradale comporta la demolizione e rimozione di circa 450m di tale condotta ed il riposizionamento di una nuova tratta sotto la livelletta del nuovo sedime stradale. Si riporta di seguito uno stralcio della planimetria con la rete in progetto, con evidenziato l'intervento afferente a corso Romania.

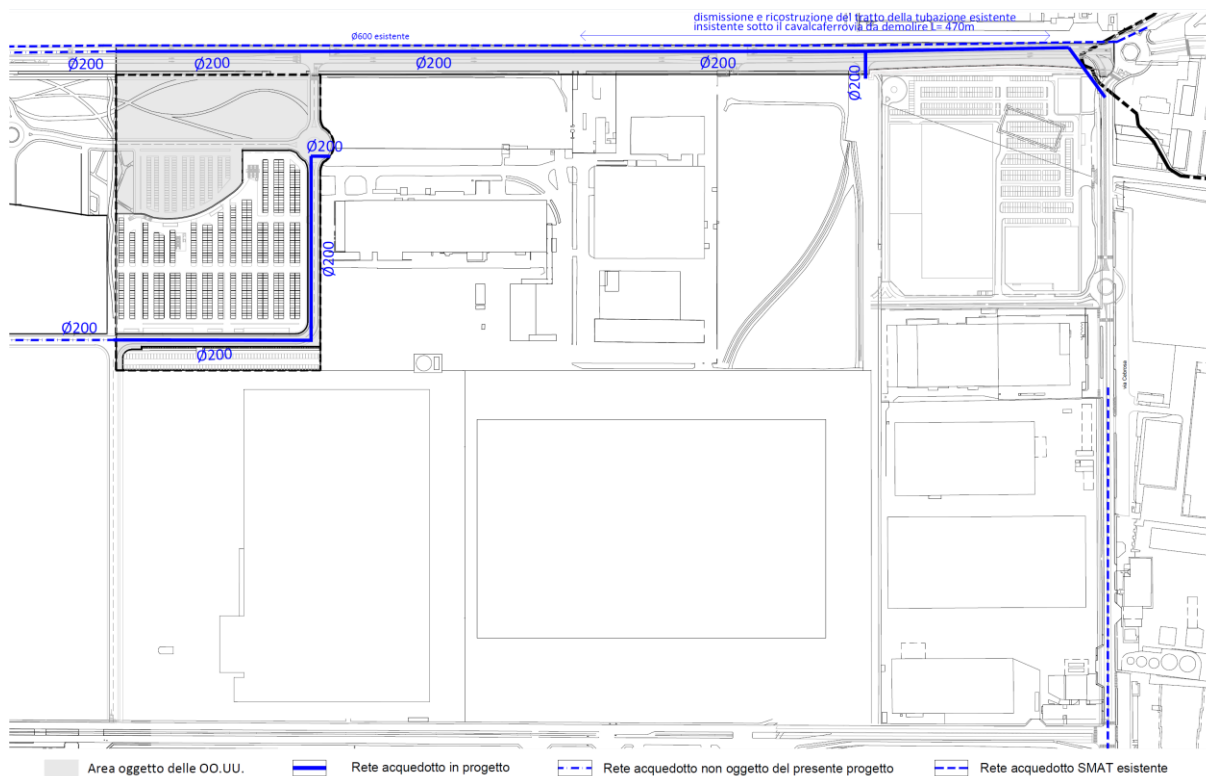


Figura 31: Rete acquedottistica

Rete di smaltimento acque meteoriche

L'intera area Michelin, delimitata a nord da Corso Romania, a sud dal Torrente Stura di Lanzo, a est da Strada Settimo/Strada della Cebrosa e ad ovest da Corso Giulio Cesare, è attualmente servita da una rete di smaltimento delle acque meteoriche privata il cui collettore principale è il canale SNIA. Il canale 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.

Altro collettore principale dell'area è 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.

A servizio del Sub Ambito 1 esiste, inoltre, una rete secondaria di fognatura bianca lungo strada Vicinale delle Cascinette, ad ovest dell'area in oggetto ed una rete di fognatura mista a Est: la prima si innesta nel Canale SNIA, mentre la seconda scarica nel canale Iveco.

Il sistema di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche in progetto prevede infrastrutture atte a laminare ed invasare le portate di pioggia e a rilasciare in rete una portata laminata pari a 20 l/ per ettaro di superficie impermeabile, con recapito nella condotta prevista nel PEC relativo agli ambiti 2.8/2 Corso Romania e 3.4, ad ovest del presente progetto.

Tale condotta addurrà a sua volta le acque nel previsto collettore di Strada Delle Cascinette, che scaricherà nella rete esistente presente sotto Strada Della Cebrosa, e ciò in coerenza a specifica indicazione di SMAT, condivisa dalla Città, ed espressa nell'ambito delle procedure di approvazione del PEC del Sub Ambito 1 degli Ambiti 2.8/2 parte e 3.4 parte, che ha sostituito la precedente indicazione di indirizzare il recapito, nella fase a regime, verso una futura condotta da realizzarsi lungo Corso Giulio Cesare.

Lo Studio Unitario d'Ambito (SUA) dell'Ambito 3.1. Michelin, a tali finalità, individua la nuova condotta sotto Strada delle Cascinette, da realizzarsi in correlazione ai Sub Ambiti 1/3. Tuttavia, data l'importanza di tale infrastruttura per il funzionamento dello schema idraulico, il SUA obbliga il soggetto attuatore ad anticiparne la realizzazione, rispetto alla stessa approvazione del PEC dei Sub Ambiti 1/3 cui afferisce quale opera a scomputo.

La rete di smaltimento delle acque meteoriche in progetto, per l'ambito in esame, 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;
- Collettore sotto strada Nord-Sud al confine est dell'area d'ambito;
- tratto del Nuovo Collettore da realizzare sotto Corso Romania in continuità del precedente lotto, fino al collegamento alla tubazione esistente sotto Via Cebrosa; per il drenaggio della carreggiata di Corso Romania è previsto un sistema di smaltimento con trincee drenanti.

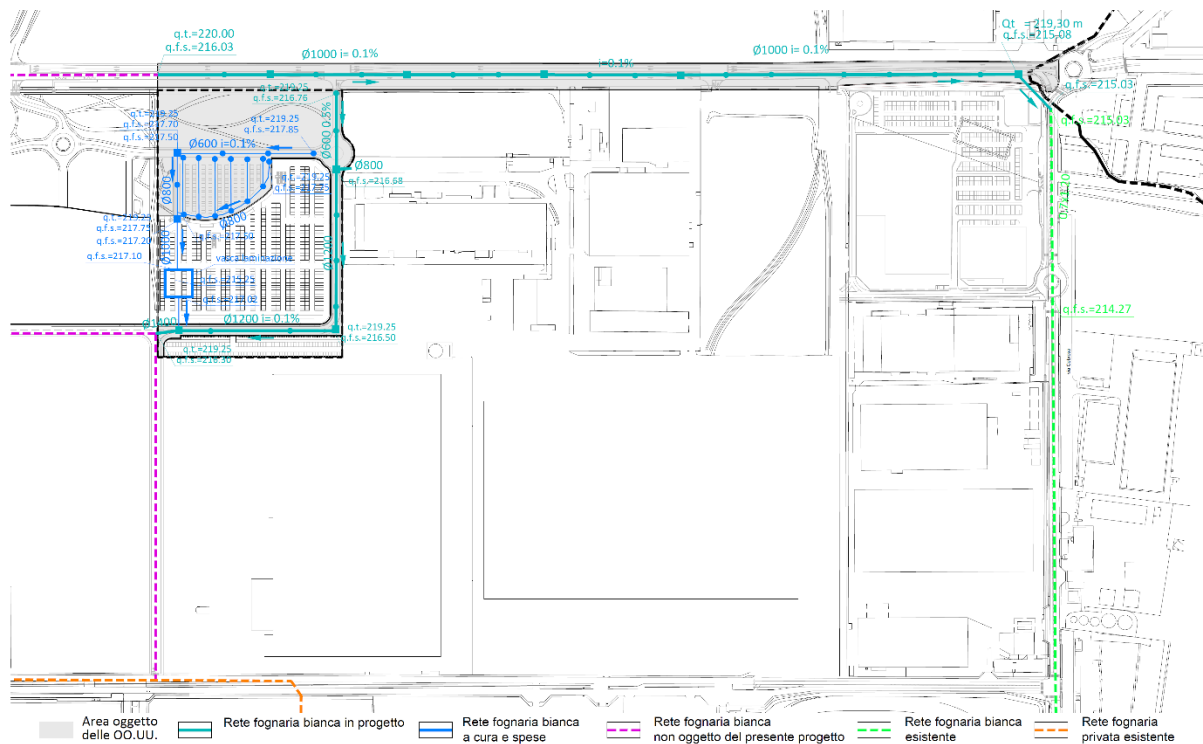


Figura 32: Rete smaltimento acque meteoriche

Impianti telematici a scomputo

Sono da realizzare tutti gli impianti tecnologici, completi in ogni loro parte, necessari per l'intervento:

- Impianto di illuminazione pubblica
- Rete MT/BT
- Rete impianti telematici

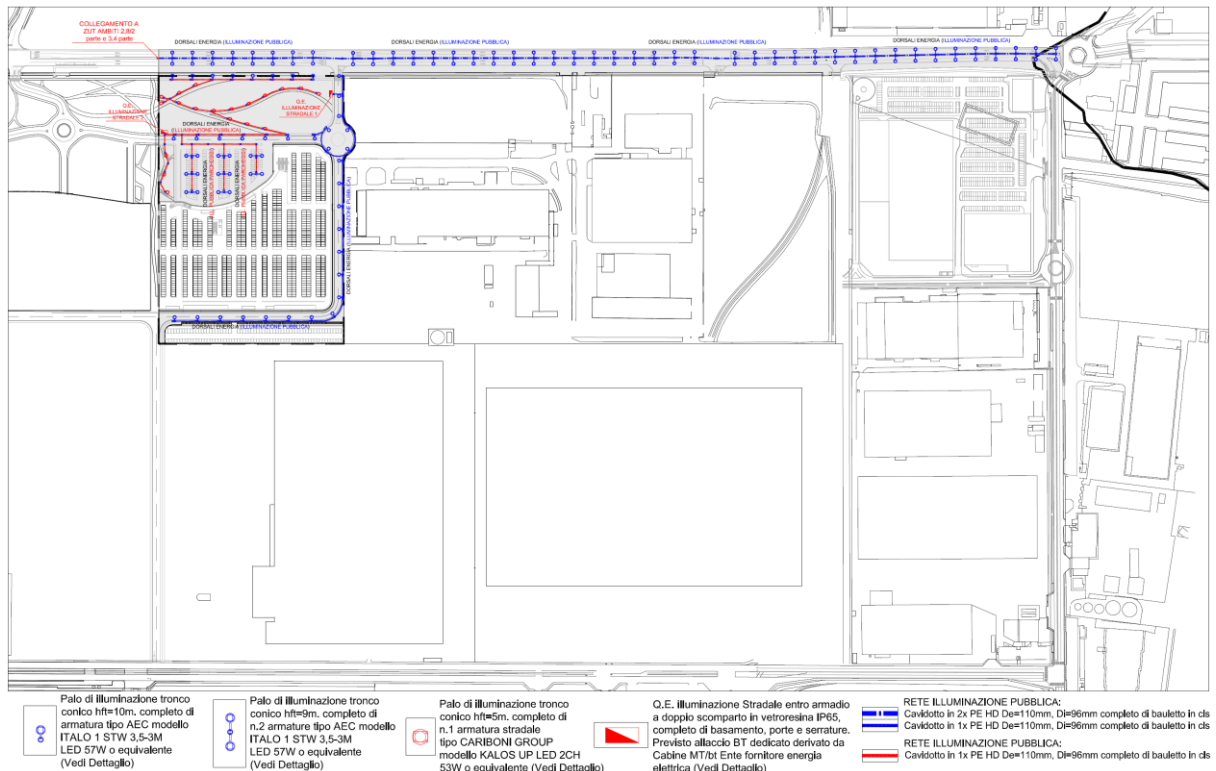


Figura 33: Rete illuminazione pubblica

Reti tecnologiche interne

Il progetto prevede l'ampliamento della rete acquedottistica interna esistente mediante la posa di nuovi tratti a servizio del presente lotto che si collegheranno con le opere previste nel Subambito 1. Nello specifico si prevede la posa di una tubazione in ghisa diametro 200 mm lungo la nuova viabilità Nord-Sud ed Est-Ovest. Il sistema verrà completato nell'attuazione dei futuri lotti di realizzazione.

La rete di raccolta acque meteoriche interna a servizio della viabilità in progetto sarà così articolata:

- caditoie in ghisa sferoidale 40x40 cm classe C250 ubicate ai 2 lati delle carreggiate stradali e allacciate ai collettori principali;
- collettori principali di raccolta in c.a. rivestiti internamente in resina (da Ø600 a Ø1400,) che assolveranno anche alla funzione di vaso temporaneo;
- pozzetti d'ispezione ordinaria a sezione circolare ubicati sulle condotte a distanza di circa 50 m;
- vasca di laminazione a cui affluiscono le acque provenienti dalla rete interna all'ambito;
- regolatore di portata a monte dell'allaccio sul collettore Nord-Sud (collettore non oggetto del presente progetto) posizionato in una camera di ispezione e manutenzione di adeguate dimensioni.

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, ad esclusione della viabilità est ovest (ubicata a sud del lotto) e di quella nord sud (ubicata ad est del lotto). Il volume

complessivo della vasca è pari a 2100 mc ed è stato determinato considerando sia le aree private (centro commerciale) che quelle assoggettate ad uso pubblico (viabilità, parcheggi, aree verdi).

2.2.6 CAM Criteri Ambientali Minimi applicati alle opere di urbanizzazione

In merito agli obiettivi di sostenibilità ambientale, in relazione a quanto previsto dalla normativa, si ritengono applicabili i CAM per le opere pubbliche previste nell'ambito del PEC.

I Criteri Ambientali Minimi (CAM) sono i requisiti ambientali volti a individuare la soluzione progettuale o il prodotto migliore sotto il profilo ambientale lungo il ciclo di vita, tenuto conto della disponibilità di mercato.

Si analizzano di seguito i CAM, per le categorie ad oggi in vigore, applicabili al progetto in oggetto:

- ARREDO URBANO;
- ILLUMINAZIONE PUBBLICA;
- VERDE PUBBLICO;
- RACCOLTA, DEPURAZIONE E RIUSO DELLE ACQUE METEORICHE;
- EDILIZIA.

2.2.6.1 Arredo urbano

Rif. "Acquisto di articoli per l'arredo urbano", approvato con DM 5 febbraio 2015.

Articoli di arredo urbano destinati al contatto diretto con le persone (Rif. Art. 4 "Acquisto di articoli per l'arredo urbano")

Gli elementi di arredo urbano destinato al contatto diretto con le persone, ovvero ove sia probabile un contatto cutaneo diretto del pubblico durante la vita di impiego del bene, nel caso in oggetto riguardano unicamente le sedute/panchine posizionate lungo i percorsi pedonali e a contorno delle aree verdi. Tali sedute rispetteranno i seguenti criteri minimi:

- 4.2.3 Ecodesign: disassemblabilità: Le sedute saranno realizzate in elementi prefabbricati facilmente smontabili ed eventualmente recuperabili.
- 4.2.4 Manutenzione dell'area attrezzata: Verranno fornite le indicazioni per la corretta manutenzione del prodotto nelle fasi successive. La manutenzione verrà effettuata a cadenza almeno annuale.
- 4.2.5 Requisiti dell'imballaggio: Nel caso in cui vi sia un imballaggio, questo sarà costituito, se in carta o cartone, per almeno l'80% in peso da materiale riciclato e se in plastica per almeno il 60%.
- 4.2.1 Indicazioni per la progettazione degli spazi ricreativi e criteri ambientali dei materiali impiegati

Articoli di arredo urbano non destinati al contatto diretto con le persone (Rif. Art. 5 "Acquisto di articoli per l'arredo urbano")

Gli elementi di arredo urbano non destinato al contatto diretto con le persone, ovvero ove sia improbabile un contatto cutaneo diretto del pubblico durante la vita di impiego del bene, nel caso in oggetto riguardano i seguenti articoli.

- 1) Rastrelliera portabiciclette.
- 2) Cestino porta rifiuti.

2.2.6.2 Illuminazione pubblica

Per questi elementi progettuali si farà riferimento a: *“Acquisizione di sorgenti luminose per illuminazione pubblica, l’acquisizione di apparecchi per illuminazione pubblica, l’affidamento del servizio di progettazione di impianti per illuminazione pubblica”*, approvato con DM 27 settembre 2017.

2.2.6.3 Verde pubblico

Per questi elementi progettuali si farà riferimento a: *“Criteri ambientali minimi per l’affidamento di servizi di progettazione e lavori per nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici”*, approvato con DM 11 ottobre 2017.

Conformemente al DM dell’11 Ottobre 2017 alle aree a verde pubblico verranno applicate le specifiche tecniche di seguito descritte.

Il progetto del verde prevederà una selezione delle specie arboree e arbustive da mettere a dimora, tenendo conto della funzione di assorbimento delle sostanze inquinanti in atmosfera, e di regolazione del microclima. Inoltre si utilizzeranno specie che presentano le seguenti caratteristiche:

- ridotta esigenza idrica;
- resistenza alle fitopatologie;
- assenza di effetti nocivi per la salute umana (allergeniche, urticanti, spinose, velenose etc.).

Nella scelta delle piante sono seguite le seguenti indicazioni:

- utilizzare specie autoctone con pollini dal basso potere allergenico; nel caso di specie con polline allergenico da moderato a elevato, sono favorite le piante femminili o sterili;
- favorire le piante ad impollinazione entomofila, ovvero che producono piccole quantità di polline la cui dispersione è affidata agli insetti;
- evitare le specie urticanti o spinose o tossiche;
- non utilizzare specie arboree note per la fragilità dell’apparato radicale, del fusto o delle fronde che potrebbero causare danni in caso di eventi meteorici intensi.

In ogni caso si dovrà escludere l’utilizzo di specie esotiche invasive inserite nelle Black list regionale (approvate con DGR 46-5100 del 18 dicembre 2012, aggiornate con la D.G.R. 27 maggio 2019, n. 24-9076).

2.2.6.4 Raccolta, depurazione e riuso delle acque meteoriche

Per questi elementi progettuali si farà riferimento a: *“Criteri ambientali minimi per l’affidamento di servizi di progettazione e lavori per nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici”*, approvato con DM 11 ottobre 2017.

Il progetto prevede la realizzazione di una rete separata per la raccolta delle acque meteoriche. Le acque provenienti da superfici scolanti non soggette ad inquinamento (marciapiedi, aree e strade pedonali o ciclabili, giardini, coperture edifici, ecc..) saranno convogliate direttamente alla rete di acque meteoriche e poi in vasche di raccolta per essere riutilizzate a scopo irriguo. Le acque provenienti da superfici scolanti

soggette a inquinamento (strade carrabili, parcheggi) saranno preventivamente convogliate in sistemi di depurazione e disoleazione prima di essere immesse nella rete di acque meteoriche.

Per l'irrigazione del verde è previsto un sistema di irrigazione automatico con acqua proveniente dalle vasche di raccolta delle acque meteoriche.

2.2.6.5 Edilizia

Per quanto concerne la progettazione e realizzazione di viabilità e parcheggi si farà riferimento a "Affidamento di servizi di progettazione e lavori per la nuova costruzione, ristrutturazione e manutenzione di edifici pubblici", approvato con DM 11 ottobre 2017, con particolare riferimento ai paragrafi 2.2.8.1 e paragrafo 2.5.

Occorre ottemperare a quanto previsto al paragrafo 2.2.8.1 sulla progettazione viaria, ovvero: "Ogni qualvolta si intervenga con la sostituzione di una pavimentazione e non sia praticabile l'impiego di superfici a verde, si devono impiegare pavimentazioni di tipo «freddo», scelte tra prato armato, laterizio, pietra chiara, acciottolato, ghiaia, legno, calcare e optare per gli autobloccanti permeabili.

Le zone destinate a parcheggio o allo stazionamento dei veicoli devono essere ombreggiate attenendosi alle prescrizioni:

- almeno il 10% dell'area lorda del parcheggio sia costituita da copertura verde con alberatura idonea per tale tipo di aree;
- il perimetro dell'area sia delimitato da una cintura di verde di altezza non inferiore a 1 metro e di opacità superiore al 75%;
- le eventuali coperture devono essere realizzate con pensiline fotovoltaiche a servizio dell'impianto di illuminazione del parcheggio;
- devono essere presenti spazi per moto, ciclomotori e rastrelliere per biciclette, rapportati al numero di addetti/utenti/potenziabili abitanti del quartiere.

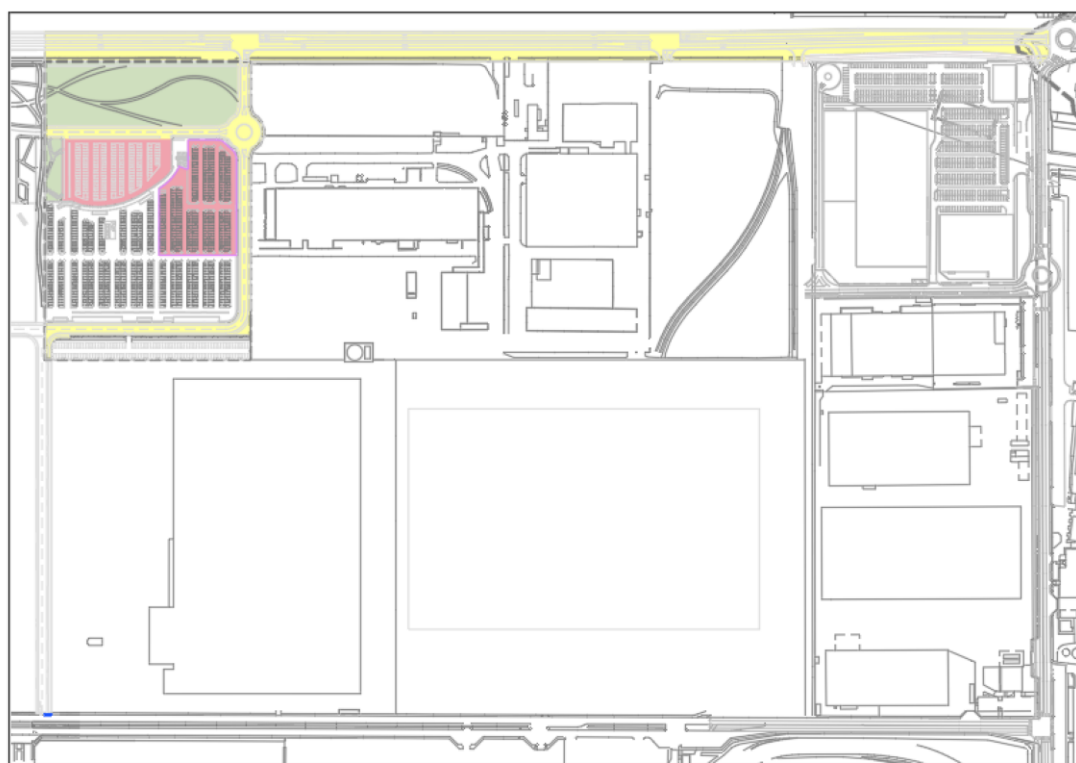
Inoltre, per quanto concerne la cantierizzazione, occorre ottemperare al paragrafo 2.5, il quale fornisce i criteri minimi da rispettare nelle demolizioni e rimozioni dei materiali, nell'utilizzo dei materiali in cantiere, nelle prescrizioni ambientali da rispettare, sulla formazione del personale in cantiere e sull'esecuzione di scavi e rinterri.

Si specifica che per la progettazione e i lavori per la nuova costruzione e manutenzione di strade è attualmente in via di definizione una normativa apposita da parte del Ministero della Transizione Ecologica. La stessa però non risulta ancora disponibile.

2.2.7 Cronoprogramma delle opere di urbanizzazione

Il cronoprogramma delle opere di urbanizzazione è schematizzato nel seguente grafico per un totale complessivo di 10 mesi.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022



PIANTA PIANO TERRA

LOTTE	MENSILITÀ														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
VIABILITÀ	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■			
VERDE									■	■					
PARCHEGGI A RASO E IN STRUTTURA	■	■	■			■	■			■					

Nello specifico i cantieri per la realizzazione delle opere stradali avranno uno sviluppo temporale presumibile così come di seguito articolato:

Corso Romania Tratto 1 – Tratto 2 – Area ZUT 2.8/2 e 3.4 (oggetto di valutazione) 540 gg;

ID	Nome attività	Durata	11 01 03 05 07 09 11 01 03 05 07 09 11 01 03 05 07 09 11
1	ZUT 2.8/2 e 3.4 (Sub-ambito 1) - AREA 311	540 g	
2	VIABILITA'	540 g	
3	Corso Romania	480 g	
4	movimenti terra	120 g	
5	infrastrutturazioni	180 g	
6	opere stradali	90 g	
7	raccordo provvisorio a sezione esistente	40 g	
8	finiture	150 g	
9	Viabilità interna	240 g	
10	movimenti terra	60 g	
11	infrastrutturazioni	120 g	
12	opere stradali	90 g	
13	finiture	120 g	
14	PARCHEGGI A RASO	270 g	
15	movimenti terra	60 g	
16	infrastrutturazioni	120 g	
17	opere stradali	90 g	
18	finiture	90 g	
19	SEPARATORE	180 g	
20	terrapieno	60 g	
21	opere di finitura e completamento	120 g	
22	OPERE A VERDE	90 g	

Le lavorazioni legate al primo tratto di corso Romania non presentano elementi di particolare criticità, in quanto si tratta esclusivamente del rifacimento dello strato superficiale della pavimentazione e del rifacimento segnaletica orizzontale.

Le lavorazioni relative al secondo tratto, finalizzate alla realizzazione della seconda corsia, avverranno al di fuori della viabilità attuale.

Una volta realizzate le due nuove corsie verranno aperte al traffico, in sostituzione di quelle attuali, sulle quale si effettueranno le lavorazioni di completamento della riqualificazione.

Ciò premesso, verrà sempre garantita almeno una corsia per senso di marcia.

Corso Romania Tratto 3 – Tratto 4 – Area ZUT 3.1 480 g

23	ZUT 3.1 - AREA 322	480 g	
24	VIABILITA'	480 g	
25	Corso Romania	480 g	
26	<u>Prima fase (chiusura traffico e realizzazione pista provvisoria con una corsia per senso di marcia)</u>	120 g	
27	smantellamento cavalcaferrovia e rampe	60 g	
28	movimenti terra	40 g	
29	pavimentazione pista provvisoria	20 g	
30	<u>Seconda fase (traffico su pista provvisoria con una corsia per senso di marcia)</u>	380 g	
31	completamento movimenti terra	100 g	
32	infrastrutturazioni	160 g	
33	opere stradali	150 g	
34	finiture	90 g	
35	Viabilità interna	270 g	
36	movimenti terra	60 g	
37	infrastrutturazioni	90 g	
38	opere stradali	60 g	
39	finiture	120 g	
40	PARCHEGGI	270 g	
41	a raso	150 g	
42	in struttura	120 g	
43	OPERE A VERDE	90 g	

Per quanto riguarda il cantiere stradale e la relativa interferenza con la normale circolazione, le lavorazioni relative al terzo tratto, finalizzate alla realizzazione della seconda corsia, avverranno al di fuori della viabilità attuale. Una volta realizzate le due nuove corsie verranno aperte al traffico, in sostituzione di quelle attuali, sulle quale si effettueranno le lavorazioni di completamento della riqualificazione.

La cantierizzazione del quarto tratto, corrispondente alla demolizione dell'attuale sovrappasso ferroviario abbandonato, rendono necessario, per un periodo limitato a circa 120 giorni, la chiusura totale di corso Romania nel tratto di circa 500 metri compreso tra l'attuale accesso all'area Michelin e la rotonda di strada della Cebrosa sud.

In funzione soprattutto di tale periodo, è stata prevista la realizzazione del *by pass* che garantisce comunque la transitabilità di Corso Romania su corsia provvisoria.

2.3 Aspetti di sostenibilità considerati per la definizione dei contenuti progettuali del PEC

2.3.1 Le strategie relative alla mobilità sostenibile

L'area oggetto di trasformazione è allo stato attuale già dotata di un sistema di trasporto pubblico potenziale ottimale. Risulta infatti localizzata nelle immediate adiacenze della Stazione Ferroviaria di Torino Stura, inserita all'interno della rete del Servizio Ferroviario Metropolitano che connette con relativa semplicità il sistema delle stazioni ferroviarie di Torino e della Cintura Metropolitana.

Il P.E.C. del Sub Ambito 1 degli Ambiti 2.8/2 parte 3.4. parte (approvato con delibera GC n. 970 n data 30.9.2021), in merito, già prevede l'apprestamento, a cura e spese del soggetto attuatore, di un servizio di collegamento tramite navetta tra l'insediamento commerciale e la stazione Torino Stura del SFM. Di tale collegamento potrà fruire anche il limitrofo insediamento oggetto della presente VAS.

Allo stato attuale, inoltre, sul Corso Romania è già prevista la realizzazione, nel primo tratto (oggetto di urbanizzazione da realizzarsi nel corso della trasformazione già in fase di esecuzione di cui al P.E.C. degli ambiti 2.8/2 parte e 3.4 parte) di due fermate (una per semicarreggiata), localizzate in prossimità del collegamento con la Falchera.

Sono inoltre ancora previste - sebbene attualmente meno utilizzate a causa del trasferimento dell'accesso allo stabilimento Michelin dal Corso Romania alla Strada Cascinette - le due fermate (una per senso di marcia) localizzate in prossimità del vecchio accesso al suddetto stabilimento.

Nella planimetria allegata alla presente sono individuate le possibili localizzazioni di due nuove fermate (una per semicarreggiata) che potrebbero con profitto sostituire le due fermate ormai inutilizzate. La loro nuova localizzazione è funzionale al futuro assetto della viabilità e degli insediamenti previsti nel corso della trasformazione complessiva, e, in particolare, in quanto la loro localizzazione, intermedia tra le nuove fermate del primo tratto di Corso Romania e quelle esistenti sulla Via Torino in Settimo Torinese, risulta baricentrica e garantirebbe un secondo accesso comodo all'area.

Il Regolamento Edilizio di Torino, con le modifiche introdotte nell'agosto del 2021, con particolare riferimento all'incremento di dotazioni di parcheggi per biciclette (art. 82 incremento dalla dotazione del 1% rispetto alla SLP di progetto), ha ulteriormente concentrato l'attenzione degli operatori sulla necessità di potenziare la rete ciclabile della Città di Torino, cercando nel contempo di migliorarne la relativa sicurezza.

La trasformazione di cui alla presente VAS non si sottrae a quanto richiesto dalla norma. La progettazione ha anzi cercato, in continuità con quanto già previsto dal PEC del Sub Ambito 1 degli Ambiti 2.8/2 e 3.4. parte, per quanto possibile di migliorare l'accesso ciclo pedonale all'area, prevedendo:

- il prolungamento degli itinerari disponibili, con la realizzazione della di pista ciclabile a doppio senso di marcia che si collega con il naturale proseguimento su via Torino in Settimo Torinese;
- la realizzazione nella fascia di verde pubblico di percorsi ciclopedonali collegati direttamente con il parcheggio veicolare coperto, da realizzarsi sotto la struttura del futuro centro commerciale;
- la realizzazione di almeno mq 1.165 di parcheggi per biciclette, di cui mq 650 all'interno del suddetto parcheggio coperto e mq 515 nel parcheggio privato a raso localizzato a sud del centro

commerciale, direttamente in connessione con la futura pista ciclabile che è in fase di realizzazione.

Il sistema ciclabile, inoltre, si pone in continuità con la viabilità ciclo pedonale (costituente separatore pubblico), prevista per collegare Corso Romania con Strada Cascinette, e costituente opera di urbanizzazione del PEC del Sub Ambito 1 degli Ambiti 2.8/2 e 3.4. parte, unitamente alla viabilità veicolare.

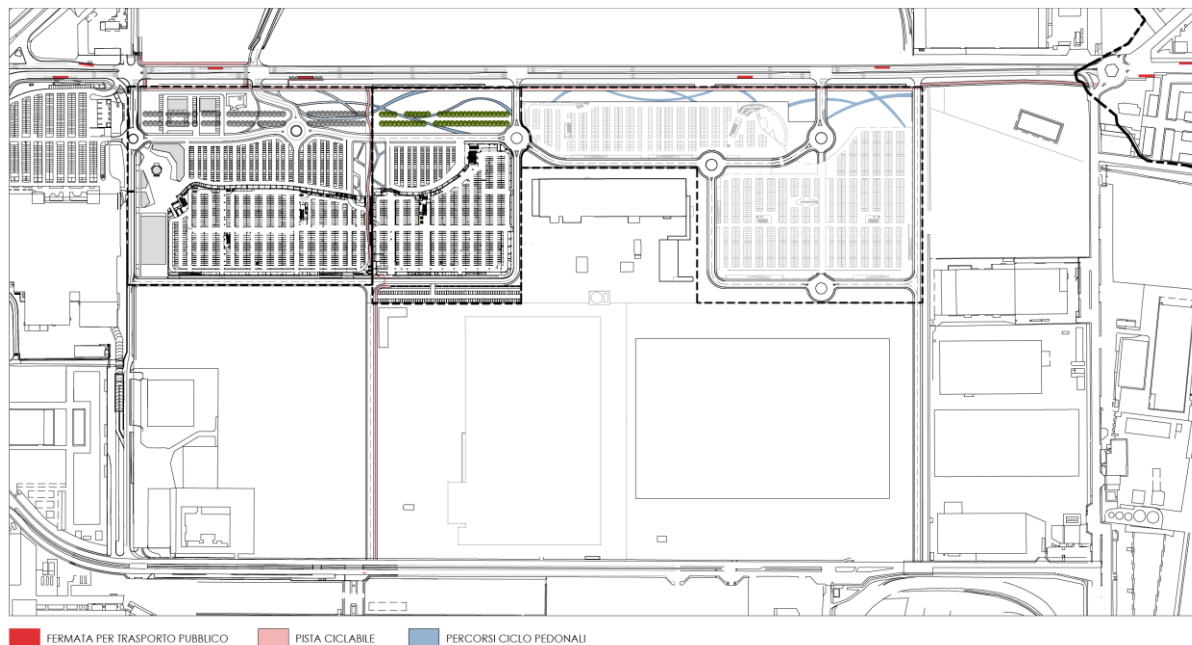


Figura 34: Planimetria generale rete mobilità sostenibile

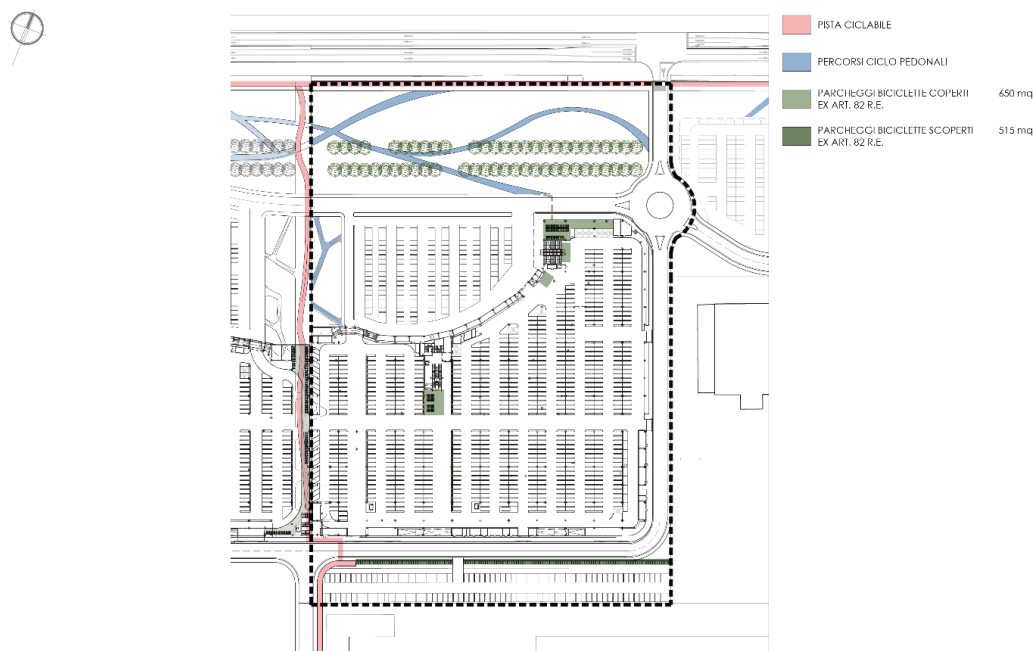


Figura 35: Planimetria rete mobilità sostenibile

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022

2.3.2 Le strategie energetico ambientali per il costruito (AGGIORNATO IN SEGUITO A VERBALE SEDUTA O.T.C. DEL 26/05/2022)

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

- **Basso impatto ambientale:** con l'utilizzo di fluidi frigoriferi a basso GWP e ODP=0, ed utilizzando anche dei sistemi di rilevamento di perdite dei gas;
- **Riduzione dei costi di gestione:** con l'utilizzo di sezioni di free-cooling termico e/o entalpico per l'ottimizzazione dei consumi in ciclo medio stagionale, l'adozione recupero di calore sull'aria espulsa di tipo termodinamico, ad altissima efficienza per il miglioramento del funzionamento sia in ciclo estivo che invernale; altresì con l'impiego di un controllo in ambiente del tasso di affollamento e di inquinamento e con immissione di aria esterna modulante in funzione delle reali necessità;
- **Riduzione dei costi energetici:** con l'adozione di ventilatori e di sistemi di pompaggio dotati di motori ad altissima efficienza, di tipo autoadattante, con inverter oppure a riluttanza magnetica;
- **Flessibilità di utilizzo:** con utilizzo di pompe di calore aria/aria dedicate per le singole medie e macro-superfici ed utilizzando unità polivalenti per la produzione centralizzata dei fluidi delle piccole unità commerciali;
- **Efficienza energetica:** con l'impiego di sistemi di building automation and control system e di technical building management, che assicurino l'ottimizzazione energetica degli impianti oltre ad un monitoraggio continuo dei consumi e test di controllo per la riduzione delle risorse;
- **Riduzione dell'impatto sull'ambiente delle emissioni foto ossidanti e delle sostanze acidificanti, e relative all'effetto serra:** con impiego delle fonti rinnovabili, quali aeriforme e solare;
- **Facilità di manutenzione:** dando la possibilità in maniera indipendente ad ogni utente di raffrescare, riscaldare, ventilare il proprio ambiente;
- **Confort ambientale:** privilegiando l'utilizzo di impianti a tutt'aria e garantendo così una uniformità del gradiente termico ambiente e riduzione della contaminazione ambiente;
- **Qualità dell'aria ambiente:** con utilizzo di sezione di filtrazione supplementari di ultima generazione di tipo elettrostatico e/o elettronico, al fine di trattenere oltre alle polveri sottili e anche alcuni tipi di virus e microrganismi per venire incontro alle sopraggiunte esigenze di abbattimento;
- **Monitoraggio della qualità dell'aria ambiente interna:** mediante sonde per assicurare adeguato grado e garantire comfort e qualità soddisfacente agli utenti, mantenendo le concentrazioni di biossido di carbonio con livelli impostati;
- **Affidabilità del sistema:** con impiego di materiali ed apparecchiature di primarie marche sul mercato;
- **Indipendenza funzionale e gestionale:** per rendere flessibile ai singoli utenti la gestione del proprio clima con controllo mediante microprocessore che gestisca automaticamente il criterio di massima efficienza il funzionamento delle apparecchiature in campo, garantendo altresì all'utente una interfaccia semplice ed intuitiva
- **Cura dell'impatto estetico:** ovvero nella scelta degli impianti in relazione al progetto architettonico.

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.

Infatti, l'utilizzo del nuovo sistema di illuminazione a LED ha ridotto fortemente il carico termico dei singoli locali che sono quindi più legati oltre alle dispersioni o rientrate di calore per le strutture soprattutto all'affollamento cui si lega il trattamento dell'aria esterna di rinnovo che risulta essere superiore al parametro di 1 vol/h.

Pertanto, gli impianti richiedono flessibilità e garanzia, in maniera rapida, di riscaldare e raffrescare gli ambienti, anche con un funzionamento intermittente.

È per questa ragione che 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".

Tali esigenze risultano in oggettivo contrasto con l'adozione di sistemi impiantistici ad elevata centralizzazione o che comunque richiedano la centralizzazione come condizione per un efficace funzionalità.

In relazione agli assunti di cui sopra risulta che:

- l'impianto prevalentemente utilizzato risulta l'impianto a tutt'aria, cioè un impianto in cui il fluido vettore è l'aria;
- il rinnovo di aria esterna risulta essere molto importante e ha una ricaduta anche sui consumi energetici; conseguentemente saranno selezionate unità di recupero del calore ad altissima efficienza;
- l'indipendenza legata alla necessità di produzione del vettore caldo e del vettore freddo porta alla necessità di remotizzare gli impianti, ubicando ciascuno di essi il più possibile in prossimità dell'unità immobiliare da servire;
- la necessità di disporre in prossimità delle utenze la produzione dei fluidi termovettori degli impianti è conseguentemente subordinata all'esigenza di riduzione della componente distributiva, che incide fortemente sui consumi energetici.
- le elettropompe che fanno circolare il fluido alle varie utenze devono essere sempre in funzione, anche con l'utilizzo di impianti a portata variabile. Tale caratteristica comporterebbe, nel caso di impianti idronici convenzionali, consumi fissi involontari (come dalla norma UNI10200 sulle modalità di contabilizzazione) molto importanti, rispetto al reale consumo dell'utenza finale;
- nella fattispecie, l'insediamento si configura, in luogo della tipologia del centro commerciale, nella forma di un open mall, ovvero di una successione di esercizi articolati, perlopiù, su un solo piano raggruppati intorno a percorsi pedonali a cielo aperto. In una tale tipologia, e a differenza di quanto accade nel centro commerciale classico (edificio unico organizzato su galleria chiusa e climatizzata), non sono presenti zone condominiali con consumi fissi ed importanti.

In un impianto centralizzato, in effetti, è noto che le elettropompe, preposte a far circolare il fluido alle varie utenze, devono essere sempre in funzione, anche con l'utilizzo di impianti a portata variabile, e ciò comporta consumi elevati dovuti all'impiego delle apparecchiature ausiliarie.

La distribuzione idronica incide cioè fortemente sulla componente dei consumi involontari citati nella norma UNI 10200, con fabbisogni che risultano in genere molto importanti rispetto al reale consumo dell'utenza.

Chiaramente questi valori possono variare di caso in caso e dipendono dalle distanze necessarie; ma in edifici di grande ampiezza e dimensione come quello in progetto, tali valori in ciclo invernale incidono moltissimo sul consumo reale.

Per valutare tali impatti nello specifico è possibile per similitudine valutare le letture di altri interventi simili di pari sviluppo e ubicazione per rilevare che **il rapporto tra consumi volontari e involontari in ciclo invernale si attesta a valori tra il 30% e il 40%**.

Il ragionamento può essere esteso anche al ciclo estivo, ove tali valori sono legati maggiormente a parametri più variabili, quali l'affollamento, la gestione del comfort, le dimensioni degli ambienti di vendita e la tipologia di vendita che l'operatore adotta, ma pur sempre forieri di una discrepanza che può determinare un incremento del rapporto tra consumi volontari ed involontari intorno al 40%.

Si consideri che un parco commerciale, come quello in oggetto, rispetto ad un centro commerciale di tipo chiuso, non prevede zone condominiali con consumi fissi ed importanti.

Per le considerazioni sin qui esposte, basate sulle caratteristiche organizzative, distributive e funzionali specifiche per l'insediamento in progetto, 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/grandi superfici 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 tra loro omogenei, 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.

Pertanto, la soluzione preferita e adottata è stata quella di produrre il più possibile vicino alle utenze, i fluidi termovettori e di prevedere micro impianti dedicati a gruppi di negozi, anche in questo caso con la necessità di ridurre i costi energetici di distribuzione.

La soluzione adottata pertanto segue questa filosofia:

- Impianti a servizio delle medie superfici e delle ristorazioni, che hanno carichi molto fluttuanti, serviti da impianti a tutt'aria alimentati da pompe di calore aria/aria, dotate di recuperatori di calore sull'aria espulsa al fine di aumentare l'efficienza delle stesse apparecchiature.
- Impianti a servizio dei piccoli gruppi di negozi, serviti da pompe di calore aria/acqua per la produzione contemporanea dei fluidi termovettori caldo e refrigerato, da distribuire agli utenti. Dotazione di recuperatori aria/aria ad altissima efficienza, in grado di sopperire sia al carico sensibile che latente dell'aria esterna.

Il singolo operatore potrà in questo modo decidere di utilizzare i fluidi a lui resi disponibili sia realizzando un impianto a tutt'aria sia un impianto misto con aria primaria in funzione dei terminali scelti per il suo ambiente.

Nelle successive fasi di attuazione dell'intervento, in relazione alle caratteristiche dello stesso, si ritiene che le tecnologie che allo stato attuale consentono di aver un buon rapporto costo/beneficio risultino essere:

- Fotovoltaico per la produzione di energia elettrica;
- Energia aeraulica delle pompe di calore. In particolare, le tecnologie che saranno impiegate risultano le seguenti:
 - o Pompe di calore aria/acqua per la produzione di acqua calda sanitaria (fonte aeriforme);

- Pompe di calore aria/aria per la climatizzazione invernale ed estiva delle grandi e medie superfici (fonte aeriforme);
- Pompe di calore aria/acqua per la climatizzazione invernale ed estiva a gruppi dei piccoli negozi (fonte aeriforme);
- Recuperatore termodinamico aria/aria per il rinnovo forzato di aria esterna dei piccoli negozi (fonte aeriforme).

2.3.3 Le strategie per l'integrazione paesaggistica degli interventi

Tra gli obiettivi del PEC è previsto, in accordo con l'art. 39 comma 2) lettera a) delle Norme Tecniche di Attuazione del P.P.R., il perseguimento dell'integrazione paesaggistico-ambientale degli insediamenti terziari, commerciali. Tale integrazione è già stata attuata nel disegno complessivo degli insediamenti descritto nel seguito, a livello di localizzazione, aspetti dimensionali, costruttivi, di sistemazione dell'intorno, e sarà approfondito nelle successive fasi progettuali per quanto concerne la qualità della progettazione, in termini di armonizzazione delle nuove costruzioni con il tessuto edilizio consolidato al contorno, curandone l'aspetto compositivo (volumi e facciate) e architettonico (cromie, finiture ecc.).

Il PEC è coerente con le indicazioni presenti delle "Linee Guida per l'analisi e la tutela e la valorizzazione degli aspetti scenico percettivi del paesaggio" e degli "Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti - Buone Pratiche per la pianificazione locale e Buone Pratiche per la progettazione edilizia", formulate della Regione Piemonte. Tali linee guida saranno prese in considerazione anche nella successiva fase di progettazione degli interventi previsti dal PEC.

La priorità del progetto è la creazione di uno spazio pubblico qualificato che consenta la permeabilità pedonale e ciclabile del contesto urbano.

Il progetto garantisce un'ampia dotazione di aree a servizi di qualità, in regime pubblico ed assoggettato all'uso pubblico.

2.4 Obiettivi ambientali 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 e 322, tese a recuperare e valorizzare un'area considerata di grande complessità e rilevante per l'intero Quadrante nord est.

Si riportano di seguito gli obiettivi posti dalle varianti per l'area ed il contesto di valutazione:

- costruire un modello di insediamento compatto polifunzionale, diversificando l'offerta e confermando al contempo la vocazione 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 nuovi spazi recuperando in modo sostenibile gli spazi abbandonati;
- creare qualità dell'abitare marcata da caratteri di sostenibilità ambientale ed energetica;
- conseguire 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 ambientali specifici del PEC sono stati quindi formulati in riferimento:

- agli obiettivi specifici di valenza ambientale derivati dalle varianti,
- alle prescrizioni di compatibilità ambientale della Variante 322,
- alle strategie precedentemente descritte,
- alle strategie di settore emanate e assunte dalla Città di Torino.

Gli obiettivi ambientali specifici del PEC sono sintetizzabili come segue:

- massimizzare la permeabilità del suolo e perseguire l'invarianza idraulica;
- 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 mediante la verifica delle preesistenze arboree e l'impiego di specie vegetali autoctone;
- 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;
- 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.

Anche il PEC in esame deve confrontarsi con il tema dello sviluppo sostenibile che è ormai al centro delle aspirazioni della comunità globale, che richiede uno sviluppo del pianeta rispettoso delle persone e dell'ambiente, incentrato sulla pace e sulla collaborazione.

Per tradurre concretamente i desiderata nell'ambito della programmazione economica, sociale ed ambientale, l'Italia ha declinato i principi dell'Agenda 2030 di sviluppo sostenibile dell'Unione Europea e dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite (SDGs) promuovendo la Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS).

La Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS) disegna una visione di futuro e di sviluppo incentrata sulla sostenibilità, quale valore condiviso e imprescindibile per affrontare le sfide globali del nostro paese. Come documento di indirizzo è stata presentata al Consiglio dei Ministri il 2 ottobre 2017 e stata approvata dal CIPE il 22 dicembre 2017. La Regione Piemonte ha recentemente messo a punto (dicembre 2021) la seconda bozza di **Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (SRSvS)**.

In coerenza con le indicazioni a livello nazionale e regionale è possibile ricondurre le strategie di sviluppo e di sostenibilità definite per l'area di trasformazione e per il PEC ad una serie di obiettivi selezionati come pertinenti alla trasformazione all'interno della SNSvS. Nella tabella che segue si illustrano le relazioni tra riferimenti nazionali e regionali e gli obiettivi e azioni del PEC.

Tabella 3: Relazioni tra riferimenti della SNSvS/SRSvS e obiettivi ed azioni del PEC.

OBIETTIVI DELLA STRATEGIA NAZIONALE (e della Strategia Regionale)		OBIETTIVI DI PIANO	AZIONI DI PIANO
PIANETA			
GARANTIRE UNA GESTIONE SOSTENIBILE DELLE RISORSE NATURALI	Arrestare la diffusione delle specie esotiche invasive	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	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di percorso ciclopedonale lungo la Bealera lungo il fronte nord dell'intervento Realizzazione di verde infrastrutturale nelle aree a parcheggio a raso scoperte
	Integrare il valore del capitale naturale (degli ecosistemi e della biodiversità) nei piani, nelle politiche e nei sistemi di contabilità		
CREARE COMUNITÀ E TERRITORI RESILIENTI, CUSTODIRE I PAESAGGI E I BENI CULTURALI	Assicurare elevate prestazioni ambientali di edifici, infrastrutture e spazi aperti <i>(Ricerca equilibrio tra sostenibilità economica, risparmio di energia e materiali, input alla conversione del sistema produttivo)</i>	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	Applicazione di criteri di sostenibilità di natura nazionale, nello specifico il protocollo ITACA, e internazionale attraverso lo standard BREEAM International for New Construction 2016.
	Rigenerare le città, garantire l'accessibilità e assicurare la sostenibilità delle connessioni	realizzare soluzioni per la nuova viabilità che assicurino la sicurezza dei flussi pedonali e ciclabili	Realizzazione di percorso ciclopedonale lungo la Bealera lungo il fronte nord dell'intervento
	Garantire il ripristino e la deframmentazione degli ecosistemi e favorire le connessioni ecologiche urbano/rurali	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	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di verde infrastrutturale nelle aree a parcheggio a raso scoperte Realizzazione di percorso ciclopedonale lungo la Bealera lungo il fronte nord dell'intervento
	Assicurare lo sviluppo del potenziale, la gestione sostenibile e la custodia dei territori, dei paesaggi e del patrimonio culturale	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 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	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di verde infrastrutturale nelle aree a parcheggio a raso scoperte Realizzazione di percorso ciclopedonale lungo la Bealera lungo il fronte nord dell'intervento
PROSPERITA'			
DECARBONIZZARE L'ECONOMIA	Incrementare l'efficienza energetica e la produzione di energia da fonte rinnovabile evitando o riducendo gli impatti sui beni culturali e il paesaggio <i>(Promuovere le misure di efficienza energetica)</i>	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	Applicazione di criteri di sostenibilità di natura nazionale, nello specifico il protocollo ITACA, e internazionale attraverso lo standard BREEAM International for New Construction 2016.
	Aumentare la mobilità sostenibile di persone e merci <i>(Promuovere e facilitare la conversione dei trasporti e della mobilità in chiave più sostenibile)</i>	realizzare soluzioni per la nuova viabilità che assicurino la sicurezza dei flussi pedonali e ciclabili	Realizzazione di percorso ciclopedonale lungo la Bealera lungo il fronte nord dell'intervento
PARTNERSHIP			
LA SALVAGUARDIA DEL PATRIMONIO CULTURALE E NATURALE	Programmare e mettere a sistema progetti sperimentali orientati verso una maggiore conoscenza del patrimonio paesaggistico e naturale rivolte alle diverse categorie di pubblico da monitorare in un arco temporale da definire, per valutarne le ricadute e gli esiti	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 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	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di verde infrastrutturale aree a parcheggio a raso scoperte Realizzazione di percorso ciclopedonale lungo la Bealera lungo il fronte nord dell'intervento

2.5 Riscontro richieste degli Enti

In sede di approvazione dello Scoping della VAS del Sub Ambito 2 qui in oggetto (di cui alla Determinazione Dirigenziale DD n. 1573/2022 in data 11.4.2022 e relativi allegati), sono state formulate richieste di approfondimento, da assolversi in sede di Rapporto Ambientale, alle quali si fornisce riscontro in questa sede, per quanto di interesse al presente capitolo, sulla base dei dati in precedenza esposti.

Si premette che le indicazioni progettuali in materia di reti, mobilità sostenibile, parcheggi e strategie energetiche, pure oggetto di diverse richieste, saranno conclusivamente trattate nel Capitolo 6, in appositi paragrafi di riscontro.

2.5.1 Richieste dell'OTC in data 4.4.2022

Al **punto 8**, si richiede quanto segue: "impianti di ricarica di veicoli elettrici: si richiede di sviluppare il tema del numero e della tecnologia degli stalli elettrici necessari, secondo le linee guida di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale 12 ottobre 2018, n. 33-7698".

Con riferimento a quanto esposto al par. 2.2.3 Opere di urbanizzazione: riorganizzazione della viabilità., si precisa che il progetto si pone in conformità con quanto disposto dall'art. 102 del Regolamento edilizio, per cui sarà prevista una dotazione di colonnine di ricarica per le auto elettriche nella misura del 10% della dotazione di parcheggi.

La progettazione esecutiva degli stalli sarà orientata dalle *Linee Guida Regionali per la Installazione e la Gestione di strutture per la ricarica dei veicoli elettrici ad uso pubblico*, approvate con Deliberazione della Giunta Regionale 12 ottobre 2018, n. 33-7698 e finalizzate a garantire l'interoperabilità delle colonnine per la ricarica elettrica con la piattaforma unica regionale della mobilità elettrica (PUR) e con la piattaforma unica nazionale (PUN) nonché un servizio adeguato di informazione e fruizione della mobilità elettrica a tutti gli utenti.

Al **punto 9**, si richiede quanto segue: "utilizzo dei CAM: il rapporto ambientale dovrà essere coordinato con lo studio di fattibilità tecnico economica delle OO.UU., dando evidenza dell'applicazione dei CAM".

Per quanto esposto, si conferma che i progetti delle opere di urbanizzazione si conformano, e si conformeranno, a tutti i CAM applicabili, come saranno meglio individuati, in accordo con i competenti Uffici della Città in sede di progettazione esecutiva, con riferimento, allo stato, ai seguenti:

- ARREDO URBANO;
- ILLUMINAZIONE PUBBLICA;
- VERDE PUBBLICO;
- RACCOLTA, DEPURAZIONE E RIUSO DELLE ACQUE METEORICHE;
- EDILIZIA.

Si faccia riferimento al par. 2.2.6.

2.5.2 Richieste di ARPA (parere prot. n. 3043 del 8.4.2022)

Si richiede quanto segue: "Dovrà essere indicata la sequenza delle fasi di realizzazione del progetto, confrontandola con le fasi di realizzazione delle opere inerenti la rinnovata viabilità di Corso Romania".-

Tale richiesta è adempiuta con quanto precisato al par. 2.2.7 – *Cronoprogramma delle opere di urbanizzazione*.

3 Vincoli ed elementi di rilevanza ambientale

Per la presente valutazione, 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)
- 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;
- 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;

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

Tabella 4: Ricognizione del sistema vincolistico e verifica della rilevanza per l'area in esame

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"	--	--

Elemento ambientale rilevante	Presenza nel SUE	Presenza all'esterno (intorno significativo)
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; Complesso dell'Abbadia di San Giacomo di Stura; Torre Piezometrica.
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 Bealera Abbadia di Stura che corre lungo corso Romania con direzione da WSW a ENE.	
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	--	--

Si riporta di seguito elaborazione cartografica sulla base della tavola P2 del PPR, che mostra l'assenza di elementi del sistema dei vincoli paesaggistici.

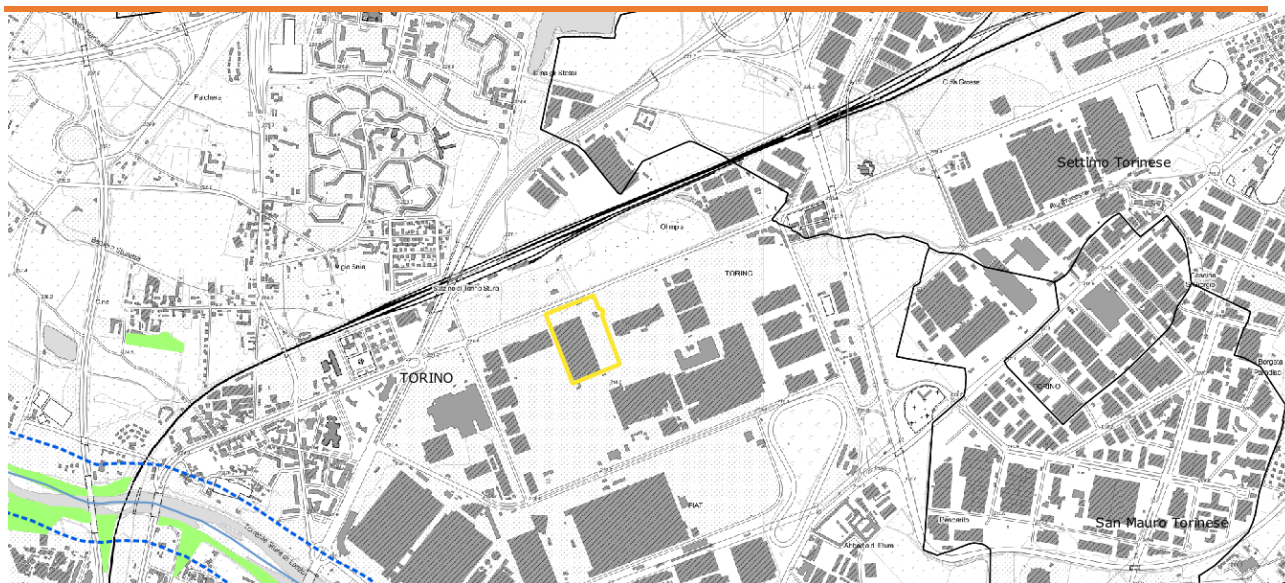


Figura 36: Stralcio Tav. P2 PPR Regione Piemonte

Per quanto riguarda il sistema vincolistico legato al paesaggio, dall'analisi emerge che non si verificano interferenze significative tra l'area oggetto di PEC e le trasformazioni previste dallo stesso e gli elementi di tale sistema. Nello specifico:

- 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 e la torre piezometrica SNIA, quest'ultima inclusa nel PEC della variante 311 e conseguentemente oggetto di puntuali previsioni di tutela, incluse a parte integrante del relativo progetto;
- 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.

La Bealera delle Verne: accertamento di insussistenza in sito e aggiornamento della cartografia PAI e PRG

La Carta di sintesi indicava originariamente la presenza di un dissesto lineare, rappresentato dal vecchio tracciato della Bealera delle Verne, che attraversava da Nord a Sud l'area industriale degli stabilimenti Michelin, ex-Michelin ed Iveco.

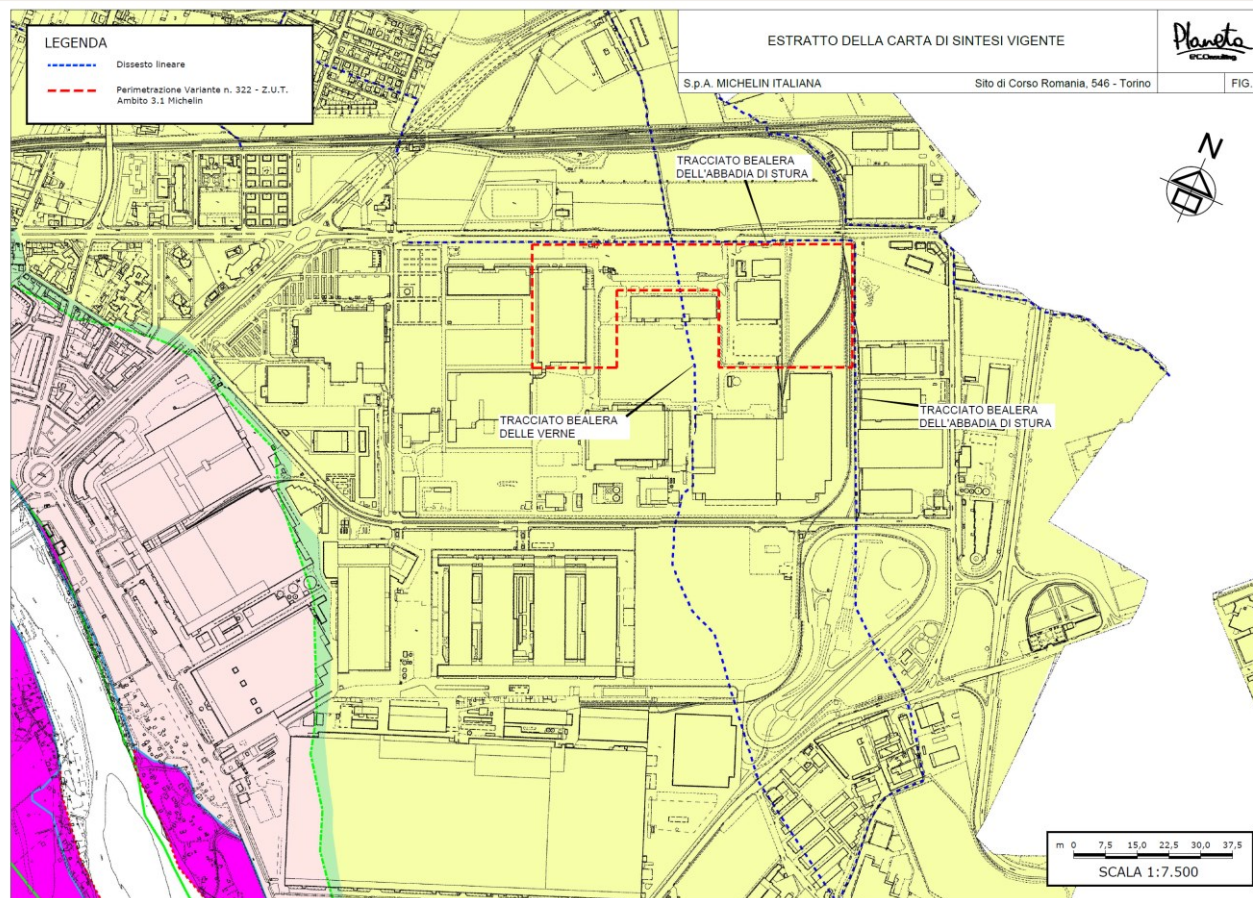


Figura 37: Estratto della Carta di Sintesi (PRG Città di Torino, var. 100)

Premesso che il tracciato della Bealera è stato deviato alla fine degli anni '20 per consentire lo sviluppo del vecchio stabilimento SNIA, come ricavato da pratiche edilizie dell'epoca, sono stati effettuati approfondimenti e sopralluoghi in sito per dimostrare l'assenza allo stato attuale della Bealera all'interno dell'area di interesse.

Nel dettaglio sono stati esaminati i seguenti tratti della Bealera delle Verne:

- 1) - tratto della Bealera delle Verne a monte dell'area oggetto di PEC;
- 2) - tratto della Bealera delle Verne all'interno dell'area oggetto di PEC;
- 3) - tratto della Bealera delle Verne presso lo stabilimento Michelin in prossimità del tunnel tecnologico attualmente in uso;
- 4) - tratto della Bealera delle Verne in prossimità del tunnel tecnologico demolito a seguito dei lavori edilizi effettuati presso l'area ex-Michelin;
- 5) - tratto della Bealera delle Verne in corrispondenza di Strada della Cascinette tra gli stabilimenti Michelin ed Iveco;
- 6) - tratto della Bealera delle Verne presso il limite Sud-Est dello stabilimento Iveco;
- 7) - tratto della Bealera delle Verne nel settore a Sud di Strada Settimo.



In sintesi, a seguito delle verifiche effettuate lungo il tracciato della Bealera delle Verne, è emerso quanto segue:

- nel settore a monte dell'area oggetto di PEC la Bealera delle Verne è costituita da un fosso scavato nel terreno in cui, al momento dei sopralluoghi effettuati, non è stata rilevata la presenza di acqua;
- la Bealera delle Verne confluisce nella Bealera dell'Abbadia di Stura appena a Sud del muro perimetrale che delimita l'area oggetto di PEC lungo il confine su Corso Romania. Le pratiche edilizie storiche consultate indicano che il progetto della derivazione della Bealera risale al 1927;
- le indagini dirette, effettuate nel mese di febbraio 2021 all'interno dell'area oggetto di PEC, non hanno evidenziato lungo il vecchio fosso della Bealera, attualmente colmato da terreno fino al p.c, la presenza di circolazione idrica superficiale nei terreni;
- il vecchio tracciato della Bealera a Sud dell'area oggetto di PEC è stato utilizzato per la messa in opera del tunnel tecnologico a servizio dello stabilimento Michelin. Parte del tunnel (porzione Nord) è tuttora presente in sito ed in uso; la porzione meridionale è stata invece dismessa e demolita nel corso degli interventi edilizi effettuati nell'area ex-Michelin. La presenza del tunnel tecnologico esclude chiaramente la presenza di acqua all'interno del vecchio fosso;
- a Sud dello stabilimento Iveco è stata rilevata la presenza di un fosso a cielo aperto, verosimilmente rappresentato dal vecchio tracciato della Bealera. Anche in questo caso, non è stata rilevata la presenza di acqua al suo interno.

In conclusione, in relazione alla deviazione della Bealera delle Verne già a monte dell'area oggetto di PEC e dagli esiti delle ulteriori verifiche effettuate in sito, si conclude che il tracciato della Bealera delle Verne, all'interno dell'area di interesse, non debba essere classificato come dissesto lineare in quanto privo di acqua.

Tale conclusione è stata condivisa dalla Città di Torino, che, con nota in data 7.10.2021, prot 3106, ha trasmesso a Regione Piemonte l'attivazione della procedura, ex art. 68, comma 4 D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., diretta all'aggiornamento (non costituente variante) delle tavole del PAI, relativamente alla perimetrazione e/o classificazione delle aree a pericolosità e rischio idrogeologico, derivanti da "approfondimenti puntuali del quadro conoscitivo".

Nella stessa nota, peraltro, si dà atto che, indipendentemente dall'esito di tale procedura (che appare comunque prossimo), "la prevista trasformazione urbanistica risulta conforme a quanto disposto dalle norme di PRG", in relazione al disposto dell'art. 1.1., comma 8 dell'Al. B delle NUA, che – come riporta la nota citata - ha imposto la "necessità di aggiornare con modalità dinamica le trasformazioni del territorio", risultando, inoltre, "ad oggi a tutti gli effetti integrate nel PAI, ai sensi dell'art. 18 comma 4 delle relative Norme di Attuazione".

La proposta di PEC è, in tal senso, e pertanto, allo stato conforme al PRG, anche relativamente alle aree, incluse nel Subambito 1 (e quindi non oggetto del PEC propriamente detto) che sono interessate dall'indicazione grafica del dissesto lineare qui in esame.

Ad ogni buon conto, con Decreto Autorità Distrettuale Bacino n 584 del 28.12.2021, è stato approvato l'adeguamento delle Tavole del PAI in rapporto ai riportati "*approfondimenti puntuali del quadro conoscitivo*", ai sensi e per gli effetti dell'art. 68, comma 4 bis D. Lgs. n. 152/2006, acquisita l'intesa con Regione Piemonte.

Dal 28.12.2021 al 12.1.2022 è stata effettuata la pubblicazione prevista dal comma 4 ter dell'art. 68, per cui è imminente la conclusione definitiva dell'iter, che interverrà, comunque, entro sei mesi dalla data di pubblicazione medesima.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022

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. 322 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. 322, 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 sono elencati gli strumenti di programmazione territoriale ed urbanistica attualmente vigenti a livello comunale. Il sistema degli obiettivi formato da questi strumenti è stato utilizzato per verificare la coerenza del PEC ai riferimenti programmatici:

- Piano Paesaggistico Regionale (PPR) (approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017);
- Piano Territoriale di coordinamento provinciale PTCP2 (approvato con D.C.R. n. 121-29759 del 21 luglio 2011);
- 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)
- 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.
- 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.

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:

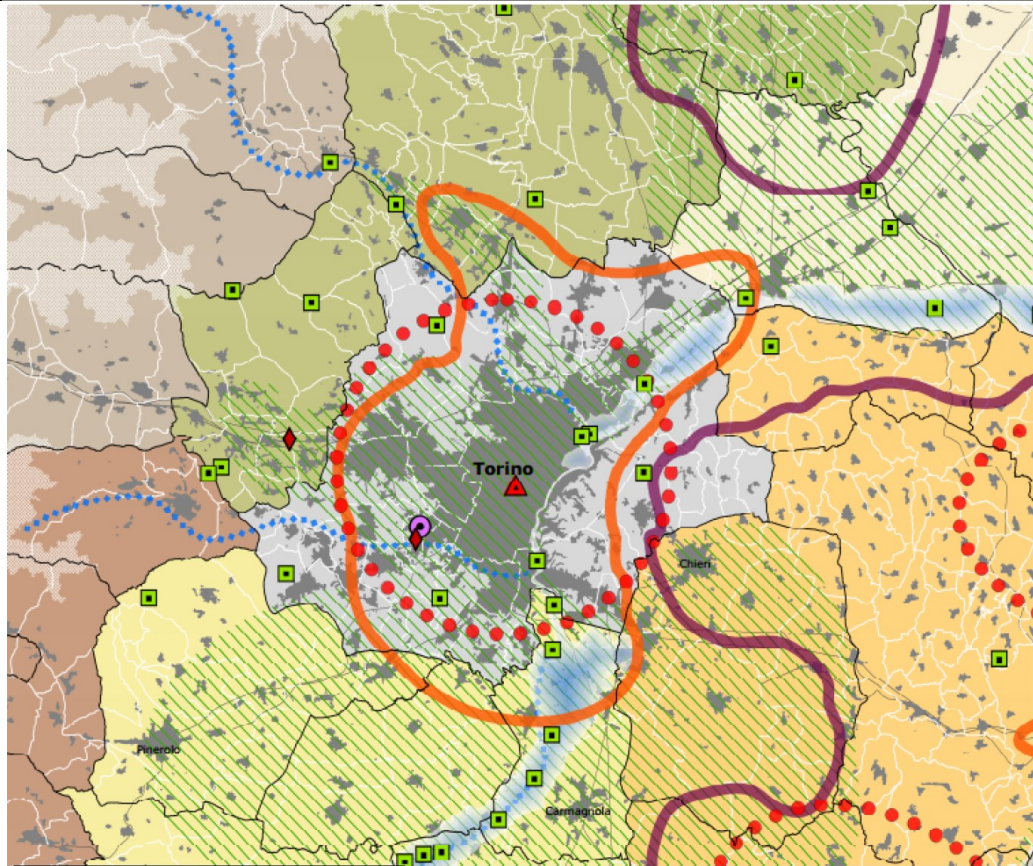
Tabella 5: Classi di confronto per l'analisi di coerenza esterna

	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.	

Tavola di
Progetto
PPR per
ambito



OBBIETTIVO 1.1	Riconoscimento dei paesaggi identitari articolati per macroambiti di paesaggio (aggregazioni degli Ambiti di paesaggio - Ap)
Temi	<ul style="list-style-type: none"> Paesaggio d'alta quota (territori eccedenti 1.600 m s.l.m.) Paesaggio alpino del Piemonte settentrionale e dell'Ossola (Ap 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 13) Paesaggio alpino water (Ap 8, 20) Paesaggio alpino franco-provenzale (Ap 26, 31, 32, 33, 34, 35, 38) Paesaggio alpino occitano (Ap 39, 40, 41, 42, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57) Paesaggio appenninico (Ap 61, 62, 63, 72, 73, 74, 75, 76) Paesaggio collinare (Ap 60, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 71) Paesaggio della pianura del seminativo (Ap 43, 44, 45, 46, 47, 48, 58, 59, 70) Paesaggio della pianura risicola (Ap 16, 17, 18, 23, 24, 29) Paesaggio pedemontano (Ap 12, 14, 15, 19, 21, 22, 25, 27, 28, 30, 37) Paesaggio urbanizzato della piana e della collina di Torino (Ap 36)
Azioni	Articolazione del territorio in paesaggi diversificati e rafforzamento dei fattori identitari (Tavola P3, articolo 10)
OBBIETTIVO 1.2	Salvaguardia delle aree protette, miglioramento delle connessioni paesaggistico-ecologiche e contenimento della frammentazione
Temi	<ul style="list-style-type: none"> Aree protette Principali contatti fluviali, lacuali e di connessione ecologica
Azioni	Valorizzazione e implementazione della Rete di connessione paesaggistica (Tavola P5, articoli 42 e 44)
OBBIETTIVI 1.3 - 1.4	Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico-architettonico, dei paesaggi di valore e eccellenza e degli aspetti di panoramicità
Azioni	Attuazione della disciplina per componenti e beni paesaggistici (Tavole P2 e P4, articoli dal 12 al 40)
OBBIETTIVI 1.5 - 1.6	Contenimento e mitigazione delle proliferazioni insediative nelle aree rurali e nei contesti periurbani
Temi	<ul style="list-style-type: none"> Contesti periurbani di rilevanza regionale (Tavola P5, articoli 42 e 44) Progetto Strategico Corona Verde
Azioni	Attuazione della disciplina per componenti e beni paesaggistici (Tavole P2 e P4, articoli dal 12 al 40) Qualificazione dei sistemi urbani e periurbani (articolo 44)

OBBIETTIVO 1.7	Salvaguardia delle fasce fluviali e lacuali e potenziamento del ruolo di connettività ambientale della rete fluviale
Temi	<ul style="list-style-type: none"> Principali contatti fluviali, lacuali e di connessione ecologica Contratti di fiume e di lago
Azioni	Attuazione della disciplina per componenti e beni paesaggistici (Tavole P2 e P4, articoli dal 12 al 40) Valorizzazione e implementazione della Rete di connessione paesaggistica (Tavola P5, articoli 42 e 44) Attuazione dei contratti di fiume e di lago (articolo 44)
OBBIETTIVO 1.8 - 1.9	Rivitalizzazione della montagna e della collina e recupero delle aree degradate
Azioni	Attuazione della disciplina per componenti e beni paesaggistici (Tavole P2 e P4, articoli dal 12 al 40) Riqualificazione delle aree critiche, dismesse o compromesse (Tavola P4, articoli 41 e 44)
STRATEGIA 2 - SOSTENIBILITA' AMBIENTALE, EFFICIENZA ENERGETICA	
OBBIETTIVI 2.1 - 2.3 - 2.3 - 2.4 - 2.5	Tutela e valorizzazione delle risorse primarie
Temi	<ul style="list-style-type: none"> Edificato Classi di alta capacità d'uso del suolo
Azioni	Contenimento del consumo di suolo (Tavole P4 e P5, articoli dal 12 al 42) Salvaguardia dei suoli con classi di alta capacità d'uso e dei paesaggi agrari (Tavole P4 e P5, articoli 19, 20, 31, 49 e 43) Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio forestale (Tavole P2 e P4, articolo 16)
OBBIETTIVI 2.6 - 2.7	Prevenzione e protezione dai rischi naturali e ambientali
Azioni	Attuazione della disciplina per componenti e beni paesaggistici (Tavole P2 e P4, articoli dal 12 al 40)

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

Ambito di
Paesaggio

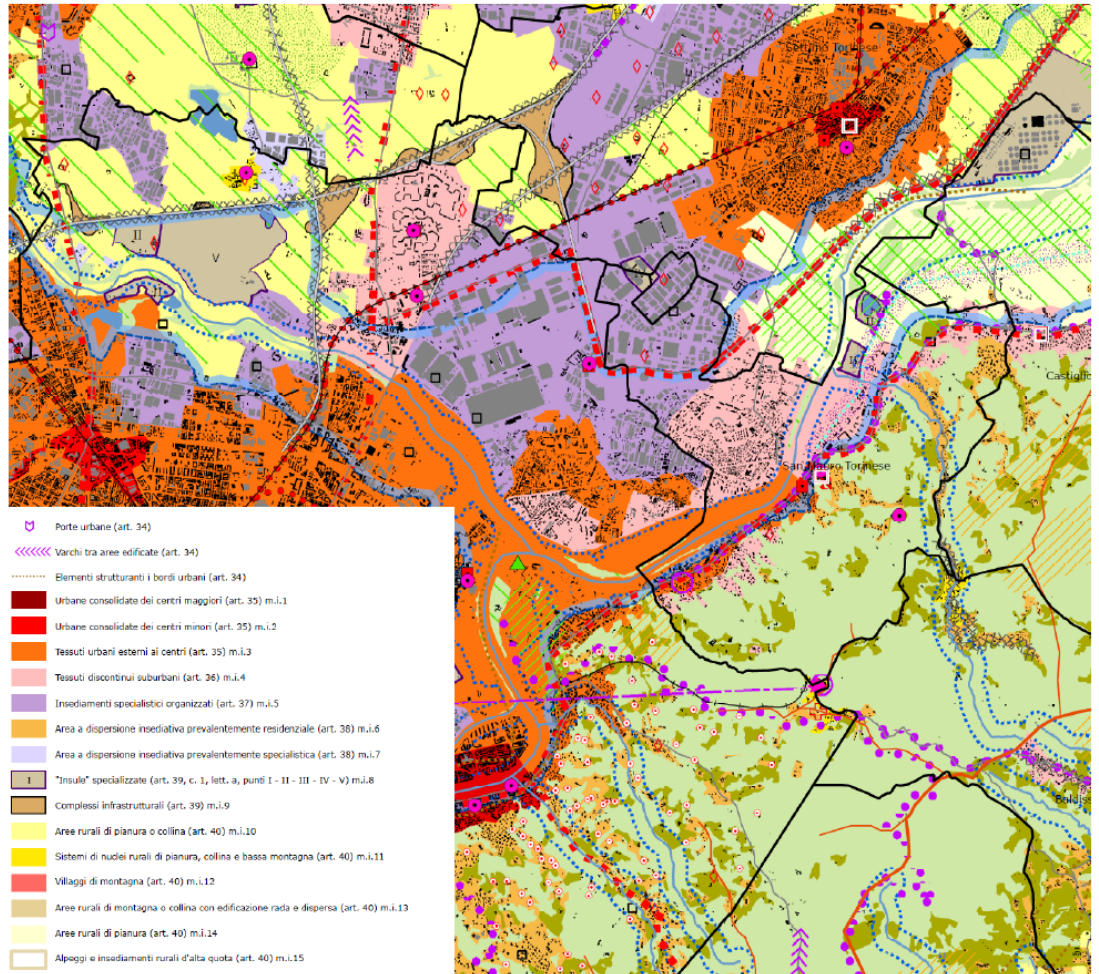
L'area di progetto si colloca all'interno dell'ambito di paesaggio n. 36 "Torinese".
Tale ambito interessa appunto l'area metropolitana torinese, le cui estensione e consistenza comportano effetti sull'assetto storico-paesaggistico di ampia scala. L'ampia area include una pluralità di paesaggi, i quali 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.

Indirizzi specifici di ambito	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 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
	ridisegno dei fronti edificati, con mitigazione degli impatti, degli effetti barriera e delle alterazioni dei paesaggi d'ingresso e lungo strada
	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
	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.
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.	Contenimento dell'edificazione lungo direttrici e circonvallazioni; riqualificazione degli spazi pubblici; ridefinizione dei margini urbani sfrangiati.
1.5.2. Contenimento e razionalizzazione delle proliferazioni insediative e di attrezzature, arteriali o diffuse nelle aree urbane e suburbane.	
1.5.5. Compensazione degli impatti antropici e delle pressioni connesse alla diffusione delle aree urbanizzate (depurazione dell'aria dalle immissioni 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).	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.
3.1.2. Mitigazione degli impatti delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie, per ripristinare connessioni, diminuire la frammentazione e gli effetti barriera.	Contenimento degli impatti prodotti dagli insediamenti produttivi e dalla logistica. Razionalizzazione di nuovi insediamenti commerciali o
3.2.1. Integrazione paesistico-ambientale delle piattaforme logistiche, 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 pianiziali e di formazioni lineari per compensare e mitigare l'impatto dovuto alle infrastrutture.
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).	

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

<p>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).</p> <p>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.</p>

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.

La Valutazione di coerenza è riportata nella seguente matrice (i colori fanno riferimento alla legenda di cui alla Tabella 5).

Tabella 6: 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	Qualificare e riordinare l'edificato recente con la caratterizzazione degli spazi pubblici e la sistemazione di elementi ambientali di connessione.	

Requisiti	Obiettivi	Strategie di azione	Valutazione di coerenza
	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	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 pubblici riconoscibili e di una forma urbana. 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.	
Per gli impianti produttivi	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.	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. Migliorare l'integrazione paesaggistico - 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.	

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

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP2, approvato dalla Regione Piemonte con DCR n. 121-29759 del 21 luglio 2011, propone un lungo e articolato elenco di obiettivi di sostenibilità ambientale, riportato nella tabella seguente:

Gli obiettivi di sostenibilità ambientale del PTCP2 della Provincia di Torino sono utilizzati per valutare la coerenza esterna e la sostenibilità degli obiettivi fissati dallo strumento urbanistico esecutivo. La Valutazione è riportata nella seguente matrice (i colori fanno riferimento alla legenda di cui alla Tabella 5).

Tabella 7: Verifica di coerenza del PEC con gli Obiettivi di Valenza Ambientale PTCP2

Componente Ambientale	Piano di riferimento	Obiettivi di sostenibilità ambientale del PTCP2 della Provincia di Torino	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	
		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	

Componente Ambientale	Piano di riferimento	Obiettivi di sostenibilità ambientale del PTCP2 della Provincia di Torino	Valutazione di coerenza
		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

Il comune di Torino, con deliberazione del Consiglio Comunale del 20 dicembre 2010 ha approvato il Piano di Classificazione Acustica del territorio del Comune.

Con Delibera di Consiglio Comunale n. 114 del 3 novembre 2016 è stata approvata la variante n. 311 al P.R.G.C. e contestualmente, con il medesimo provvedimento, la revisione del Piano di Classificazione Acustica ai sensi dell'articolo 7 della Legge Regionale n. 52/2000 e s.m.i. che ha recepito le risultanze della verifica di compatibilità redatta in seno alla variante urbanistica.

Successivamente con Delibera di Consiglio Comunale n. 83 del 29/07/2019 è stata approvata la revisione del piano di classificazione acustica a seguito della variante urbanistica n. 322 al P.R.G.

Il processo di classificazione ai sensi delle linee guida regionali emesse con DGR 85-3802 e s.m.i. ha individuato una corrispondenza tra le nuove aree urbanistiche della variante e le classi acustiche. In seguito alla fase di omogenizzazione il processo di classificazione ha definito la seguente assegnazione al termine della fase III.

Area	Superficie (m ²)	Classe acustica
Z.U.T. "Ambito 3.1 Michelin"	176432	IV
Z.U.T. "Ambito 3.2 Cebrosa",	51913	IV
Aree per le attività produttive IN (Michelin - logistica)	308657	VI
Aree per le attività produttive IN (lungo strada Cebrosa)	92257	VI

La riclassificazione acustica in classe IV ha portato alla creazione di un accostamento critico che ha richiesto l'introduzione di una fascia cuscinetto in classe V, verificata la rispondenza tecnica di tale fascia ai requisiti normativi.

Ne consegue che il PEC risulta compatibile con il piano di classificazione che è stato aggiornato e ad oggi il piano di classificazione acustica della Città di Torino, per l'area compresa tra corso Romania e Strada delle Cascinette risulta il seguente.

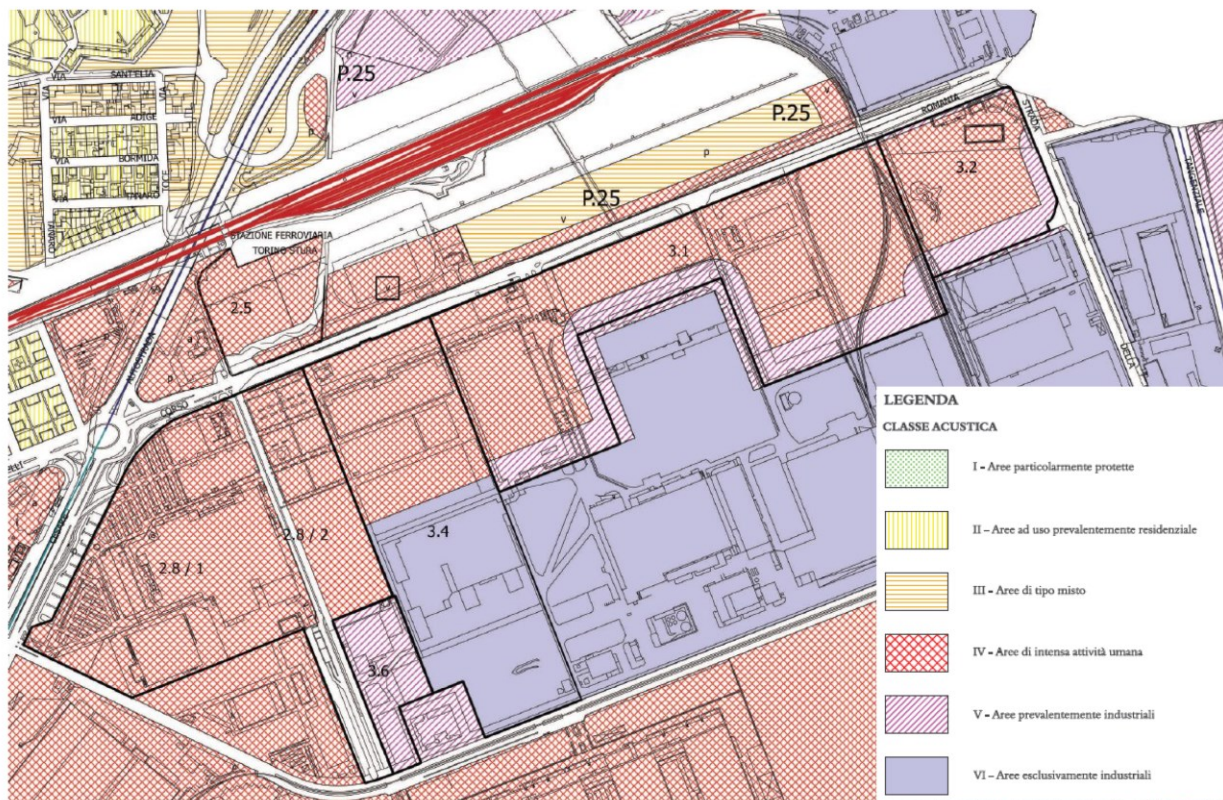


Figura 38: Estratto Piano di Classificazione Acustica Città di Torino

L'area del Sub Ambito 2 è ascritta alla classe IV (Aree di intensa attività umana), pertanto risultano applicabili i seguenti limiti assoluti di immissione:

Tabella 8: Limite di immissione classe IV

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

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. La Valutazione di coerenza è riportata nella seguente matrice (i colori fanno riferimento alla legenda di cui alla Tabella 5).

Regolamento per la gestione dei rifiuti urbani, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale in data 10 giugno 2002	
	Valutazione di coerenza
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	
Art. 10 Contenitori per la raccolta	

Regolamento per la gestione dei rifiuti urbani, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale in data 10 giugno 2002	
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	
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	
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.

La Valutazione di coerenza è riportata nella seguente matrice (i colori fanno riferimento alla legenda di cui alla Tabella 5).

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022

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					
rivalutare il sistema dei canali esistenti					

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
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. La Valutazione di coerenza è riportata nella seguente matrice (i colori fanno riferimento alla legenda di cui alla Tabella 5).

Regolamento del verde pubblico e privato	
	Valutazione di coerenza
Art. 31 Obblighi e divieti nelle aree di cantiere 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.	
Art. 56 Scelta delle specie Nella scelta delle specie da impiantare nelle aree verdi debbono essere privilegiate le specie autoctone 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.	
Art. 53 Verde per parcheggi 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 Per ogni pianta dovrà essere garantita una superficie libera protetta in terra, prato o tappezzanti adeguata al suo sviluppo. 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.	
Oltre all'impianto delle alberate, dovrà essere prevista la copertura della massima superficie di terreno possibile con arbusti e/o specie erbacee tappezzanti	
art. 64 Viale alberati Nel caso della realizzazione di nuove strade dovrà essere prevista una qualificata dotazione di verde, essenzialmente mediante la costituzione di filari arborei.	
art. 65 Impianto di irrigazione 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.	
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.	

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.

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.

Si riporta di seguito specifica declinazione di ciascun obiettivo ambientale del Piano di Resilienza rispetto alle scelte progettuali oggetto del PEC.

OBIETTIVI PIANO DI RESILIENZA CLIMATICA E PATTO DEI SINDACI	AZIONI DI PIANO
Contrastare la formazione delle isole di calore	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di verde infrastrutturale nelle aree a parcheggio a raso scoperte Posa di arredo urbano (Ecodesign)
Conservazione e tutela del suolo	Progettazione e realizzazione di laminazione a cui affluiscono le acque provenienti dalla rete interna – verifica dell'invarianza idraulica ed anzi riduzione di circa il 90% delle acque addotte allo scarico rispetto allo stato di fatto Utilizzo di pavimentazioni drenanti
Invarianza ed attenuazione idraulica	Progettazione e realizzazione vasca di laminazione a cui affluiscono le acque provenienti dalla rete interna – verifica dell'invarianza idraulica ed anzi riduzione di circa il 90% delle acque addotte allo scarico rispetto allo stato di fatto Utilizzo di pavimentazioni drenanti

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.

Le strade della rete infrastrutturale in esame rientrano nella classificazione funzionale riportata nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città di Torino del 2010 e nel Piano Urbano del Traffico del 2011 della città di Settimo Torinese.

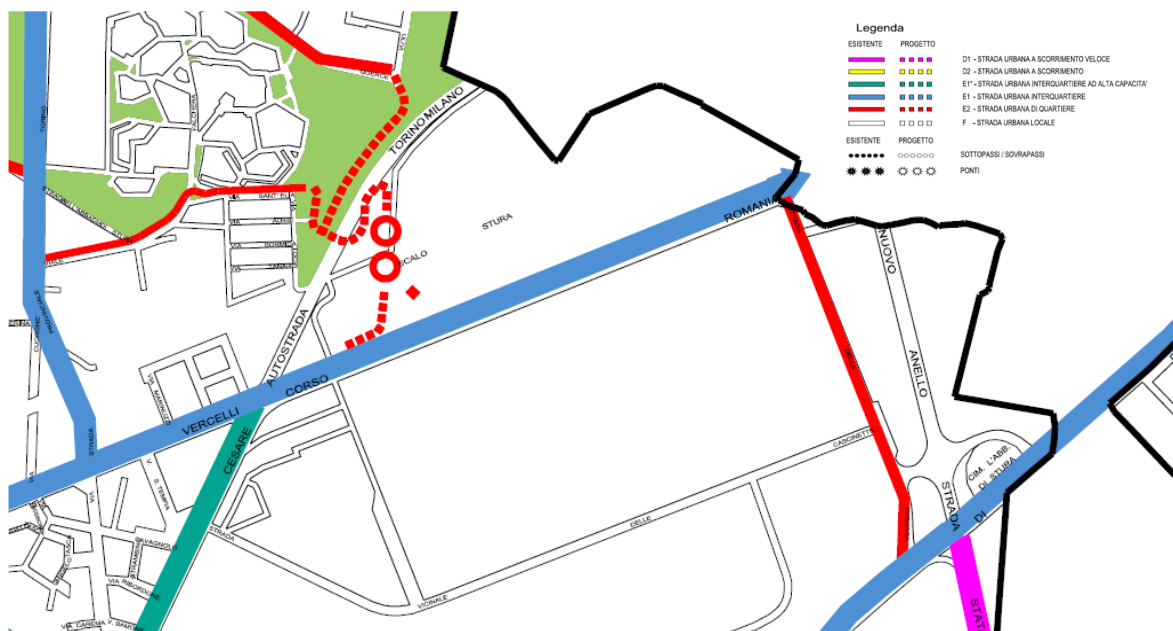


Figura 39: Classificazione strade

Nel dettaglio, le arterie interessate dai flussi di traffico indotti dagli interventi oggetto delle attuali valutazioni trovano puntuale rappresentazione nella figura seguente.

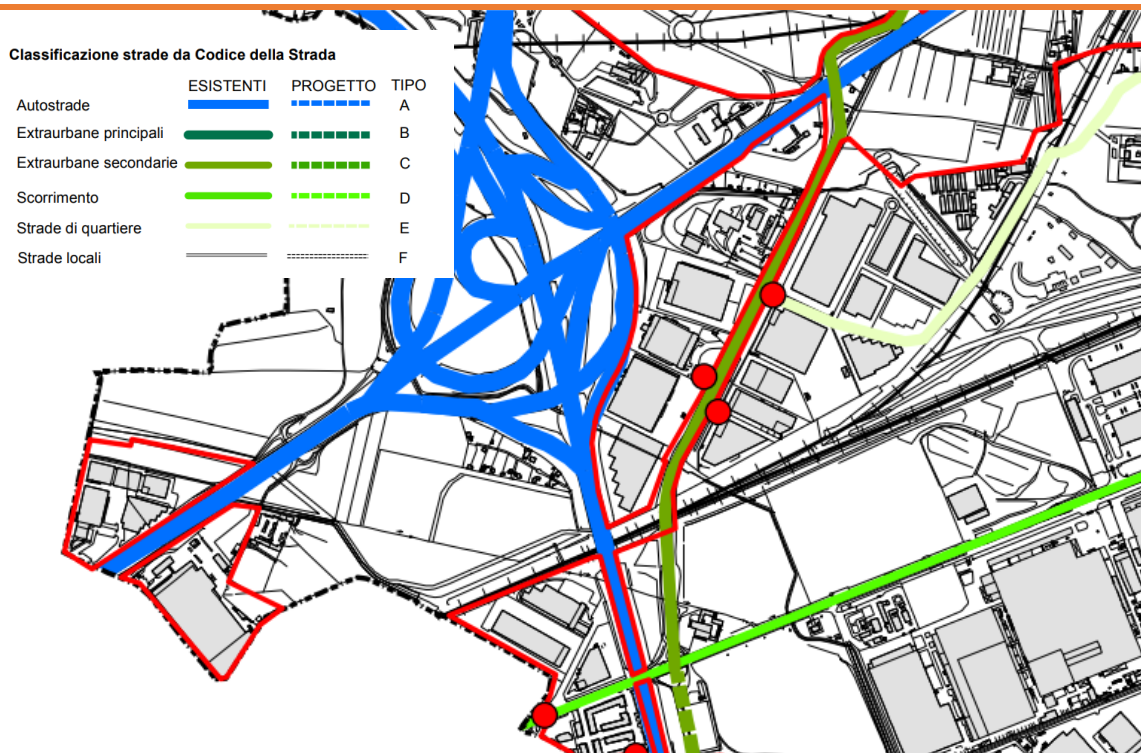


Figura 40: Classificazione strade

Dal punto di vista della mobilità pubblica si riporta lo schema delle principali linee le cui fermate risultano essere poste nelle vicinanze dell'area di studio.

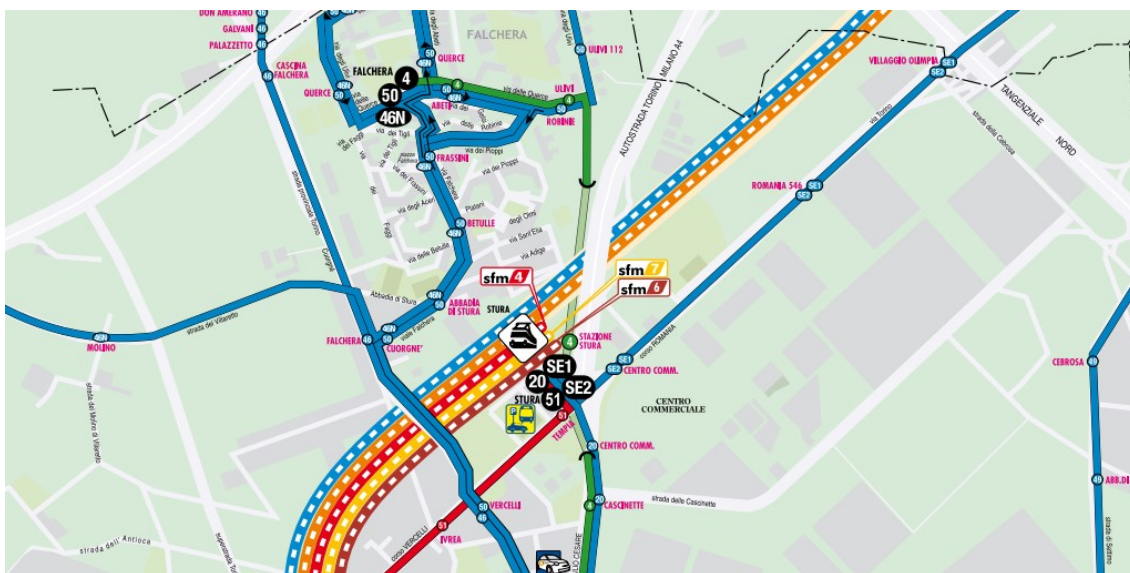


Figura 41: Mappa della rete urbana e suburbana feriale – (giugno 2014)

Inoltre, l'area oggetto di studio dovrebbe usufruire in futuro del servizio della Linea metropolitana 2 - ramo B, con estensione fino a Pescarito – Settimo.

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 impernia 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.

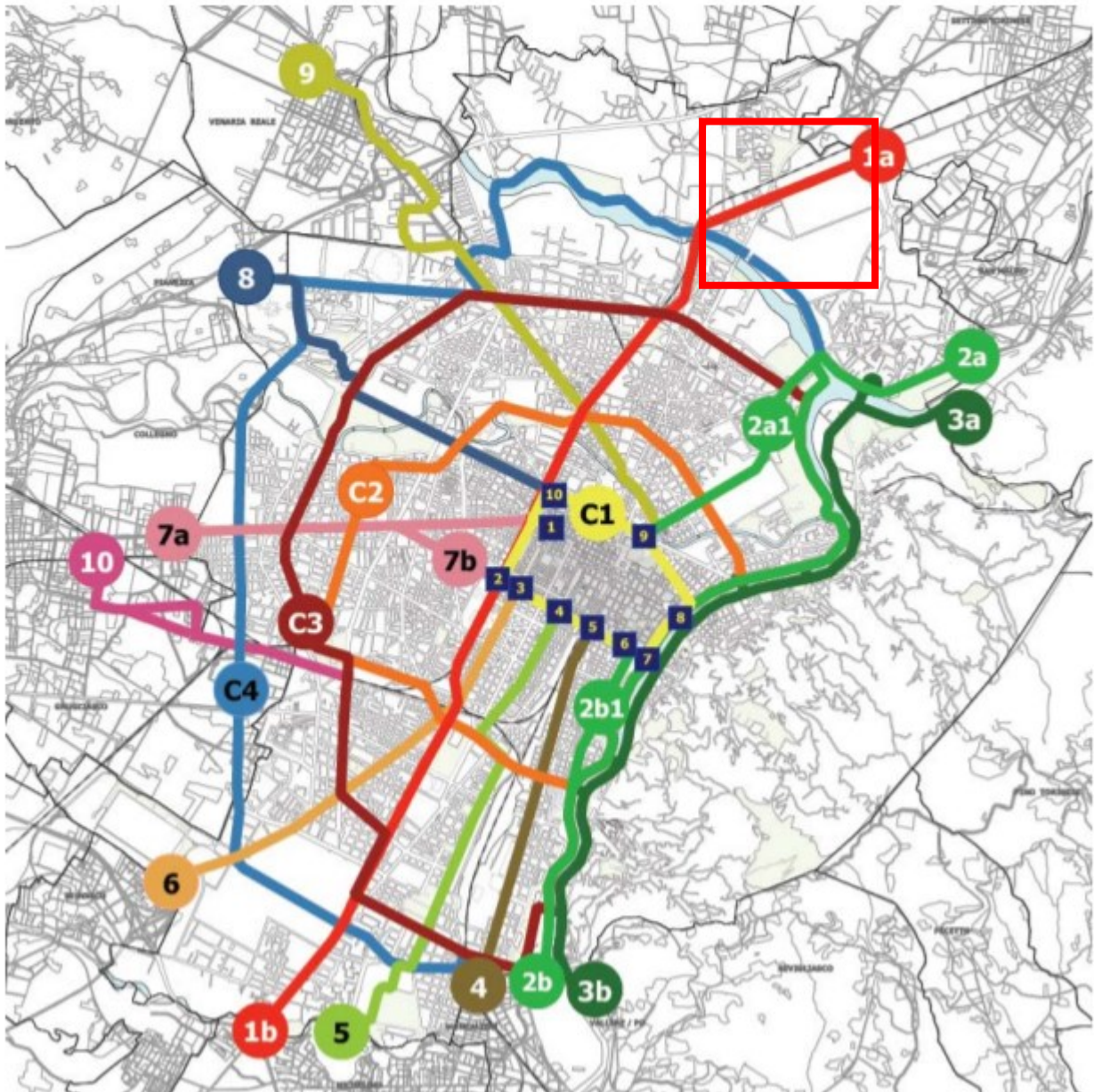
Nelle parti del tessuto urbano interne alla viabilità principale e attraversate dalle vie di quartiere e locali, le "isole ambientali", possono essere attuati interventi di moderazione del traffico per favorire la mobilità debole, e quindi anche quella ciclabile, senza necessariamente prevedere piste 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.



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					

Figura 42: Stralcio Biciplan Città di Torino

A livello di piste ciclabili (Figura 43), l'attuale sistema torinese (uno dei più estesi tra quelli delle grandi Città italiane), vede già attualmente nel tratto che percorre corso Romania, attiguo all'area Michelin, un collegamento diretto ad est con la città di Settimo Torinese. Il collegamento con il centro di Torino è

garantito sull'asse di corso Giulio Cesare e corso Taranto, fino alla confluenza tra il Po e la Stura di Lanzo; da qui sempre attraverso aree verdi fluviali si raggiunge il parco della Colletta.

Da questo punto 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 Città.

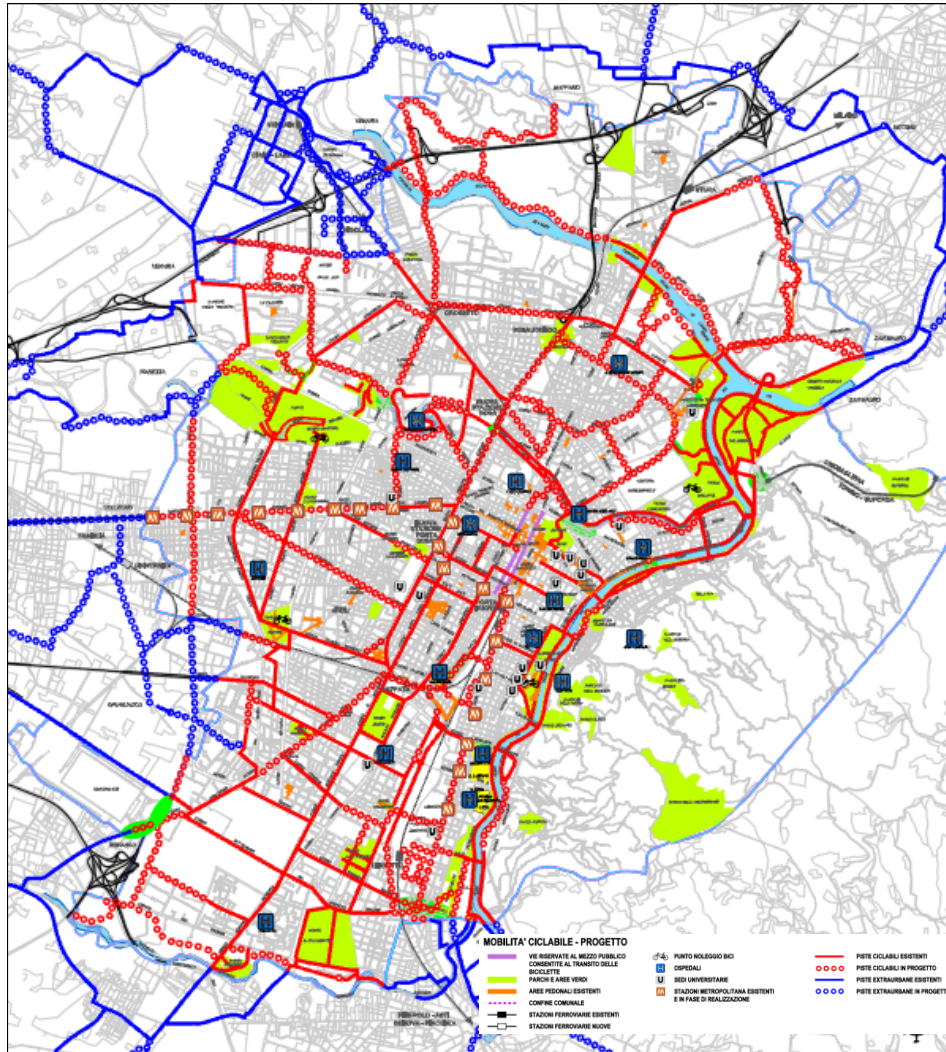


Figura 43: Mobilità ciclabile attuale e in progetto (Fonte PUMS – mobilità ciclabile)

Le previsioni progettuali si confrontano e integrano con il tracciato della Direttrice 1a Piazza Statuto – Settimo che si sviluppa su Corso Romania incorporando tratti delle ciclabili esistenti e prevedendone il prolungamento sino a raggiungere il sistema ciclabile già esistente presso il Comune di Settimo, che ha il suo terminale su Via Torino, nel punto di congiunzione con Corso Romania e quindi tra i confini cittadini.

Per quanto esposto, risulta che gli interventi previsti dal PEC non solo sono coerenti con le previsioni degli strumenti di programmazione della mobilità veicolare e lenta della Città di Torino, ma ne costituiscono diretta attuazione, assicurando il completamento di tracciato essenziale nel saldare le due reti ciclabili principali nel quadrante settentrionale 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: 1.080 persone
- attività commerciali: 4.250 persone
- totale insediamento: 5.330 persone.

Nelle successive fasi autorizzative sarà valutata la necessità di sottoporre le attività alle procedure di emergenza e di evacuazione proposte dal piano.

4.9 Verifica di coerenza con le procedure ambientali esperite

Il presente paragrafo riporta la verifica di coerenza dei contenuti del PEC rispetto alle indicazioni, per il PEC medesimo rilevanti, desumibili dalle seguenti procedure:

- 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.
- Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA di cui alla Determinazione Dirigenziale Regione Piemonte n. 132/A2009A/2021 del 14.06.2021 di esclusione condizionata.
- Procedura di Valutazione Ambientale Strategica relativa allo "Studio Unitario d'ambito (S.U.A.) Ambiti "2.8/2 c.so Romania Est parte" e "3.4 strada delle Cascinette Est parte e del Piano

Esecutivo Convenzionato (P.E.C.) Sub Ambito 1 per cui con determinazione n. 4122 del 17.9.2021 la Città di Torino ha espresso parere motivato di compatibilità ambientale.

Rispetto alle procedure ambientali individuate viene inoltre fornita una valutazione di coerenza relativa:

- alla soluzione indicata per la gestione delle acque meteoriche, che nel documento tecnico preliminare prevede una fase transitoria con scarico nel canale SNIA ed una soluzione definitiva da attuare al momento della realizzazione di un nuovo collettore in Corso Giulio Cesare, sostituita, per indicazione della Città e di AMAT, con l'opzione di convogliare le acque in direzione est, in vista di un conferimento verso Strada della Cebrosa;
- ai flussi indotti dal PEC in oggetto rispetto ai valori di mobilità futura ipotizzati per la verifica dei livelli prestazionali della nuova rete infrastrutturale (riqualificazione di Corso Romania e Strada della Cebrosa) nell'ambito del procedimento di verifica di VIA regionale suindicato per comprendere la rispondenza/coerenza con le nuove previsioni urbanistiche proposte per l'ambito oggetto di piano esecutivo.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00001439 del 09/06/2022

Tabella 9: 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.
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.
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.

Determina Dirigenziale n. 104 del 19 aprile 2016	Valutazione di coerenza con la proposta di PEC – Indicazioni Rapporto Ambientale
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 10: 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 cascate, 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>La procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA richiesta per il sistema viabilistico è stata favorevolmente esperita, come da Determinazione Dirigenziale n. 132/A2009A/2021 del 14 giugno 2021</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>La prescrizione viene recepita con il rinnovo delle procedure di VAS che la normativa regionale non prevede per PEC conformi al PRG e in particolare conseguenti a varianti parziali al PRG già oggetto di VAS.</p>

Variante Parziale n. 322 al PRGC - Determina Dirigenziale n. 167 del 18 luglio 2019	Considerazioni
<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 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>La proposta di PEC recepisce la presente prescrizione. L'invarianza idraulica è assicurata, ed anzi si consegue la riduzione per circa il 90% della portata delle acque meteoriche addotte allo scarico. 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.</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. Il progetto consegue la riduzione per circa il 90% della portata delle acque meteoriche addotte allo scarico</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 tale 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 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</p>	<p>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.</p>

Variante Parziale n. 322 al PRGC - Determina Dirigenziale n. 167 del 18 luglio 2019	Considerazioni
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.	
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, 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"	E' stata verificata la coerenza con le indicazioni degli strumenti di indirizzo per la tutela paesaggistica a livello regionale.
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	Sono state definite specifiche misure di mitigazione derivanti, per quanto applicabile, dal Protocollo degli acquisti pubblici ecologici APE ed i Criteri Minimi Ambientali (CAM)

Tabella 11: Esito della fase di Valutazione della Variante parziale al PRGC n. 311 – Determina Dirigenziale n. 4122/2021

DETERMINA DIRIGENZIALE DD 4122/2021 CITTA' DI TORINO	Considerazioni
al fine di ottemperare la condizione ambientale della procedura di verifica a VIA relativa al consumo ed impermeabilizzazione del suolo, dovrà essere monitorato in continuo il grado di occupazione degli stalli dei parcheggi ricorrendo a tecnologie smart parking (valutando l'eventuale integrazione con i sistemi telematici della Città – 5T), fornendo un report semestrale del tasso di occupazione dei 1377 posti auto previsti, elaborato sulla base del monitoraggio in continuo di ciascuno stallo. Il progetto del sistema di monitoraggio e della relativa reportistica dovranno essere allegati alla documentazione prodotta nel quadro del progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione. Qualora al termine dei primi 18 mesi di monitoraggio emergesse un sovradimensionamento dei posti auto, questi dovranno essere ridotti in maniera proporzionale con il tasso di occupazione rilevato fino al minimo previsto dalla normativa, convertendo i posti auto in eccesso in superfici di verde in piena terra con messa a dimora di alberature di medio/alto fusto.	NON APPLICABILE
dovrà essere rivalutata la previsione del numero di posti auto aggiuntivi per una loro possibile riduzione al momento della richiesta di ampliamento superficie di vendita fino a 18000 metri quadri rispetto alla struttura di vendita di 12000 mq (con previsione di 801 posti auto: 725+ 76 posti oltre standard), eventualmente anche sulla scorta di informazioni sul traffico e sull'occupazione dei parcheggi già disponibili.	NON APPLICABILE
si proceda alla monetizzazione degli impatti residui dell'intervento sulla componente suolo per un importo stimato in 132.216,80 €; importo valutato e quantificato in applicazione della D.G.C. n. mecc. 2019 06078/126, prevedendo nella convenzione urbanistica le modalità	NON APPLICABILE
i sistemi atti a garantire il rispetto del principio di invarianza idraulica e idrologica allo scopo di ridurre gli impatti conseguenti all'incremento dell'impermeabilizzazione dovranno essere dimensionati tenuto conto dell'eventuale presenza di limiti di portata della rete più cautelativi imposti dal Gestore. Si dovrà dare atto di aver ottemperato alle richieste della Città Metropolitana in merito agli adempimenti in caso di utilizzo del canale SNIA (acquisizione di nulla osta alla modifica dello scarico da parte della Soc. Michelin S.p.a., aggiornamento dell'AUA ecc.).	v. ALLEGATO SPECIALISTICO Relazione di Verifica invarianza idraulica
i sistemi di infiltrazione (rain garden, trincee drenanti, ecc) siano dimensionati a partire da parametri idrogeologici sito-specifici ricavati da indagini e prove di dettaglio e sulla base di una modellazione matematica dei deflussi superficiali e dell'infiltrazione con software riconosciuti. I relativi progetti dovranno essere rispettivamente allegati alla documentazione prodotta per il titolo abilitativo edilizio e nel quadro del progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione. Per i sistemi drenanti dovrà essere fornita un'indicazione della posizione rispetto alla fluttuazione massima e minima della falda superficiale e relativa certificazione attestante che la capacità di smaltimento effettiva delle acque meteoriche nel sottosuolo sia funzionante e che non generi problematiche a soggetti terzi.	v. ALLEGATO SPECIALISTICO Relazione di Verifica invarianza idraulica
sia previsto un trattamento di disoleazione per le acque di prima pioggia provenienti dai corselli di manovra, dagli stalli impermeabili e dalle strade di contorno al lotto.	Tale prescrizione è rilevante ai fini del permesso di costruire degli edifici commerciali esclusivamente per quanto riguarda i

DETERMINA DIRIGENZIALE DD 4122/2021 CITTA' DI TORINO	Considerazioni
	<p>parcheggi interrati privati, e i piazzali di carico e scarico, superfici delle quali il progetto prevede la disoleazione.</p> <p>Nel progetto della rete di scarico delle acque meteoriche, infatti, le acque provenienti dai corselli, dagli stalli impermeabili e dalle strade esterne al Lotto del Sub Ambito 2 sono sottoposte a un trattamento di disoleazione in continuo per le acque di prima pioggia</p>
<p>sia garantito, come indicato nella documentazione ambientale, per i nuovi edifici commerciali il raggiungimento del livello pari ad almeno 3,0 del pertinente "Protocollo ITACA", o un dimostrabile livello equivalente di un differente sistema di analisi multicriteria per la valutazione e sostenibilità ambientale degli edifici, al fine adottare l'utilizzo di tipologie e tecniche costruttive ed impiantistiche volte a favorire le prestazioni dell'edificio in termini di contenimento del fabbisogno energetico nonché di efficienza energetica e nell'uso delle risorse. Dovranno essere trasmessi report di valutazione redatti da apposito organismo accreditato alle verifiche di conformità del "Protocollo ITACA" o di altro sistema equivalente. Le relazioni di valutazione dovranno essere allegate alla documentazione prodotta per il titolo abilitativo edilizio (report in fase di progetto) nonché alla comunicazione di fine lavori (report in fase di realizzazione).</p>	<p>E' previsto il raggiungimento del livello pari ad almeno 3,0 del pertinente "Protocollo ITACA"</p>
<p>prima del rilascio dei permessi di costruire, dovrà essere verificato che il sistema di riscaldamento, raffrescamento e produzione acqua calda sanitaria confermi le ipotesi formulate, ovvero raggiunga prestazioni ambientali analoghe o migliorative in termini di efficienza energetica ed emissioni equivalenti di CO2 in confronto al teleriscaldamento, attestando che la quota di approvvigionamento di energia elettrica, oltre quella autoprodotta, avviene tramite una fornitura certificata attraverso la Garanzia di Origine (GO), con energia prodotta esclusivamente da fonti rinnovabili.</p>	<p>Le strategie energetiche alla base del Piano Esecutivo convenzionato, in coerenza con lo strumento urbanistico esecutivo limitrofo già approvato, permetteranno di raggiungere elevati livelli di efficienza energetica.</p>
<p>sia valutata nel quadro della progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione la realizzazione di ulteriori fermate del trasporto pubblico, da realizzarsi quale intervento di compensazione degli impatti del traffico veicolare privato indotto.</p>	<p>cfr. 2.3 Aspetti di sostenibilità considerati per la definizione dei contenuti progettuali del PEC Le strategie relative alla mobilità sostenibile</p>
<p>sia prevista nella fase di esercizio l'istituzione di un servizio di collegamento con navette con la stazione Torino Stura del SFM.</p>	<p>cfr. 2.3 Aspetti di sostenibilità considerati per la definizione dei contenuti progettuali del PEC Le strategie relative alla mobilità sostenibile</p>
<p>sia incrementato il numero di stalli per la ricarica dei veicoli elettrici passando dai 67 previsti in ottemperanza alle prescrizioni normative vigenti, ai 226 corrispondente all'eccedenza di posti auto assunto dal progetto.</p>	<p>NON APPLICABILE</p>
<p>sia effettuato un monitoraggio relativo ai consumi di acqua potabile delle strutture commerciali da rapportarsi alle superfici commerciali.</p>	<p>cfr. Piano di Monitoraggio</p>

DETERMINA DIRIGENZIALE DD 4122/2021 CITTA' DI TORINO	Considerazioni
<p>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) ministeriali, inclusi quelli inerenti il "Servizio di gestione del verde pubblico e fornitura prodotti per la cura del verde" approvati con DM n° 63 del 10 marzo 2020. I riferimenti del Protocollo APE e degli Allegati/CAM sono consultabili sul sito istituzionale della Città di Torino alla sezione "ambiente e verde"; "informambiente"; "acquisti pubblici ecologici"; 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</p>	<p>In merito agli obiettivi di sostenibilità ambientale, in relazione a quanto previsto dalla normativa, sono applicati CAM per le opere pubbliche previste. il progetto degli edifici del centro commerciale sarà dotato di apposita certificazione ambientale in base al protocollo BREEAM, che contempla appositi criteri, inerenti il Life Cycle Cost dei materiali, tali da assolvere senz'altro le finalità dei criteri di GPP (APE e CAM).</p>
<p>siano estesi agli interventi privati, per quanto possibile, i criteri del GPP (allegati APE e CAM) al fine di integrare considerazioni in merito al Life Cycle Cost dei materiali nelle aree suddette.</p>	<p>In merito agli obiettivi di sostenibilità ambientale, in relazione a quanto previsto dalla normativa, sono applicati CAM per le opere pubbliche previste. il progetto degli edifici del centro commerciale sarà dotato di apposita certificazione ambientale in base al protocollo BREEAM, che contempla appositi criteri, inerenti il Life Cycle Cost dei materiali, tali da assolvere senz'altro le finalità dei criteri di GPP (APE e CAM).</p>
<p>la progettazione dovrà tener conto dei criteri ed i principi metodologici individuati nel Piano di resilienza climatica della Città di Torino e del Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia (nuova adesione con DCC del 18 febbraio 2020, mecc. 2018 05923/021).</p>	<p>Il progetto si conforma a tali principi, in quanto declina diverse azioni proposte nel piano con particolare riferimento ai settori: illuminazione pubblica (utilizzo di lampade con elevate prestazioni energetiche), trasporti (realizzazione piste ciclabili e aumento dell'offerta dei parcheggi), acquisti pubblici ed ecologici (applicazione CAM), verde pubblico (fornitura e messa a dimora di alberi sul territorio cittadino a compensazione). 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</p>

DETERMINA DIRIGENZIALE DD 4122/2021 CITTA' DI TORINO	Considerazioni
	<p>Piemonte), i principali rischi connessi ai cambiamenti climatici a cui è esposta la città.</p> <p>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 del progetto.)</p>
<p>sia prevista la messa a dimora di nuove alberature quantificata secondo le metodologie definite dagli uffici della Città ai sensi della Deliberazione Giunta Comunale del 22 luglio 2014 n. mecc. 2014 03377 di approvazione delle linee di indirizzo per le compensazioni degli impatti determinati in termini di emissioni di CO2</p>	<p>cfr. 2.2.4 Opere di urbanizzazione: progetto del verde</p>
<p>siano adottate in particolare soluzioni tecniche che, conformemente agli indirizzi assunti dalla Città, consentano di mitigare gli scenari rispetto ai fenomeni di isola di calore e aumento della temperatura, secondo le previsioni del Piano di Resilienza della Città; in particolare l'ombreggiamento delle aree a parcheggio dovrà essere garantito mediante la messa a dimora di alberature di medio/alto fusto (Acer campestre e Tilia Cordata Greenspire) con il raggiungimento quanto meno del valore "buono" dell'indicatore di prestazione relativo al criterio C.6.8, computando le aree ombreggiate dalla presenza di alberi, edifici, aggetti nell'area dedicati ai parcheggi non previsti in struttura e dandone dimostrazione nel progetto esecutivo delle opere di urbanizzazione</p>	
<p>come prescritto da ASL Città di Torino, siano utilizzate per la realizzazione dell'intervento specie vegetali a basso livello allergizzante</p>	<p>cfr. 2.2.4 Opere di urbanizzazione: progetto del verde</p>
<p>sia attuata una campagna di monitoraggio piezometrico della falda superficiale in continuo, fornendo report annuali. Si raccomanda un monitoraggio di tipo automatico relativamente al livello dell'acqua e della temperatura. Tale monitoraggio non dovrà riguardare il solo periodo di cantiere, ma essere mantenuto anche durante la fase di esercizio. Al termine dell'installazione e prima del rilascio del permesso di costruire si dovrà provvedere alla consegna di una relazione idrogeologica illustrativa corredata da carta piezometrica e della soggiacenza, di uno shapefile dei piezometri georeferenziati e della monografia dei piezometri. Il piezometro dovrà essere georeferenziato mediante tecnica GPS differenziale ed eventualmente integrata da rilievo con stazione totale, al fine della localizzazione di precisione e rappresentazione cartografica nel sistema nazionale UTM – WGS84 – 32N. La restituzione delle coordinate piane in tutte e tre le componenti dovrà avere dettaglio centimetrico. Il rilievo dovrà essere agganciato utilizzando un caposaldo noto appartenente alla rete geodetica della Città di Torino.</p>	<p>cfr. Piano di Monitoraggio</p>
<p>siano previste le misure di mitigazione, compensazione e monitoraggio individuate dall'Art.14 dell'Allegato C al P.R.G.C per le strutture di vendita. Per quanto riguarda la componente traffico veicolare deve essere prevista la messa in opera di sistemi di monitoraggio del traffico veicolare con classificazione di veicoli leggeri e pesanti, integrati con i</p>	<p>cfr. Piano di Monitoraggio</p>

DETERMINA DIRIGENZIALE DD 4122/2021 CITTA' DI TORINO	Considerazioni
sistemi di infomobilità della Città e realizzati interventi finalizzati alla tutela della presenza di utenze deboli (pedoni e ciclisti).	
dovrà essere condotto uno specifico monitoraggio acustico sia per le attività di cantiere sia per la fase di esercizio del Parco commerciale, ricomprendendo la fase di Ante operam, in corso d'opera e in fase di esercizio. Il piano di monitoraggio dovrà essere concordato con ARPA con un congruo tempo prima dell'inizio dei lavori per permettere di definire/realizzare il monitoraggio ante operam.	cfr. Piano di Monitoraggio
il progetto di cantiere per la riqualificazione della viabilità in Corso Romania dovrà definire l'effettivo scenario esistente e di conseguenza individuare e progettare gli interventi anche temporanei necessari per limitare gli impatti del cantiere e i disagi derivanti dalla ripartizione del traffico verso percorsi alternativi. Tale approfondimento dovrà riguardare anche le interferenze del cantiere rispetto al trasporto pubblico locale, ai percorsi pedonali per raggiungere le eventuali fermate temporanee e alla mobilità dolce.	cfr. Piano di Monitoraggio
nell'applicazione del Piano di Monitoraggio, la stima del traffico medio giornaliero dovrà essere effettuata anche in fase cantieristica e di attuazione del progetto finale al fine di valutare gli impatti acustici e di emissioni indotti dal previsto aumento di traffico veicolare	cfr. Piano di Monitoraggio
per le fasi di cantiere dovranno essere adottate tutte le possibili precauzioni e gli accorgimenti volti a limitare gli impatti sulla componente aria (contenendo l'eventuale diffusione di inquinanti e polveri), sulle risorse idriche sotterranee al fine di limitare i rischi di contaminazione (dovuti ad esempio a sversamenti di natura accidentale) e sulle componenti rumore e vibrazioni	cfr. Piano di Monitoraggio
dovrà essere installata almeno una stazione di campionamento delle polveri con monitoraggio in continuo, durante la fase di cantiere sia per la realizzazione del parco commerciale che della nuova viabilità	cfr. Piano di Monitoraggio

4.10 Analisi di coerenza interna (INTEGRAZIONE IN SEGUITO A VERBALE SEDUTA O.T.C. DEL 26/05/2022)

L'analisi di coerenza interna è finalizzata a verificare la rispondenza, internamente al piano stesso, tra gli obiettivi generali e specifici, le previsioni e le linee d'azione attraverso cui gli obiettivi si realizzano.

Essa consente di valutare se le azioni dello strumento urbanistico, siano coerenti con gli obiettivi di tutela ambientale prefissati e quindi permettano l'effettivo raggiungimento degli obiettivi prefissati.

L'analisi di coerenza interna inoltre consente di riscontrare eventuali contraddizioni all'interno del piano, considerando in particolare le componenti strutturali, le criticità ambientali, gli obiettivi, gli effetti significativi dovuti alle azioni.

Dall'analisi della matrice si evince che generalmente le azioni di piano mostrano una sostanziale coerenza con gli obiettivi dello stesso, fatto salvo per alcuni casi in cui si non vi è la possibilità di confronto.

+	COERENTE
-	NON COERENTE
NC	NON CONFRONTABILE

AZIONI PRINCIPALI OBIETTIVI	Localizzazione di nuove funzioni commerciali e ASPI	Adozione di soluzioni progettuali finalizzate al raggiungimento per gli edifici commerciali del punteggio ITACA 3 e per le altre tipologie di edifici non residenziali punteggio ITACA 2.5	Progettazione e realizzazione di laminazione a cui affluiscono le acque provenienti dalla rete interna – verifica dell'invarianza idraulica ed anzi riduzione di circa il 90% delle acque addotte allo scarico rispetto allo stato di fatto Utilizzo di pavimentazioni drenanti	Realizzazione di infrastrutture idonee a garantire flussi pedonali protetti idonei anche a favorire l'uso del trasporto pubblico	Riqualificazione Asse di Corso Romania finalizzata alla trasformazione dello stesso in viale con forte componente paesaggistica	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di verde infrastrutturale nelle aree a parcheggio a raso scoperte Posa di arredo urbano (Ecodesign)
costruire un modello di insediamento compatto e polifunzionale, diversificando l'offerta confermando al contempo la vocazione produttiva e di terziario avanzato dell'area	+	+	+	+	+	+
implementare il sistema delle aree verdi anche mediante la creazione di spazi verdi urbani	+	+	+	NC	+	+
assegnare un nuovo ruolo al Corso Romania, da asse di penetrazione veicolare a viale urbano, con fruibilità ciclo –	+	+	+	+	+	+

AZIONI PRINCIPALI OBIETTIVI	Localizzazione di nuove funzioni commerciali e ASPI	Adozione di soluzioni progettuali finalizzate al raggiungimento per gli edifici commerciali del punteggio ITACA 3 e per le altre tipologie di edifici non residenziali punteggio ITACA 2.5	Progettazione e realizzazione di laminazione a cui affluiscono le acque provenienti dalla rete interna – verifica dell'invarianza idraulica ed anzi riduzione di circa il 90% delle acque addotte allo scarico rispetto allo stato di fatto Utilizzo di pavimentazioni drenanti	Realizzazione di infrastrutture idonee a garantire flussi pedonali protetti idonei anche a favorire l'uso del trasporto pubblico	Riqualificazione Asse di Corso Romania finalizzata alla trasformazione dello stesso in viale con forte componente paesaggistica	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di verde infrastrutturale nelle aree a parcheggio a raso scoperte Posa di arredo urbano (Ecodesign)
pedonale di connessione dei nuovi insediamenti						
costruire nuovi spazi recuperando in modo sostenibile gli spazi abbandonati o in via di dismissione	+	+	+	+	+	+
creare qualità dell'abitare marcata da caratteri di sostenibilità ambientale ed energetica	NC	+	+	NC	NC	NC
conseguire elevati livelli di sostenibilità ambientale da dimostrare con certificazione riconosciuta a livello nazionale e/o internazionale dalla quale	NC	+	+	NC	NC	+

AZIONI PRINCIPALI	Localizzazione di nuove funzioni commerciali e ASPI	Adozione di soluzioni progettuali finalizzate al raggiungimento per gli edifici commerciali del punteggio ITACA 3 e per le altre tipologie di edifici non residenziali punteggio ITACA 2.5	Progettazione e realizzazione di laminazione a cui affluiscono le acque provenienti dalla rete interna – verifica dell'invarianza idraulica ed anzi riduzione di circa il 90% delle acque addotte allo scarico rispetto allo stato di fatto Utilizzo di pavimentazioni drenanti	Realizzazione di infrastrutture idonee a garantire flussi pedonali protetti idonei anche a favorire l'uso del trasporto pubblico	Riqualificazione Asse di Corso Romania finalizzata alla trasformazione dello stesso in viale con forte componente paesaggistica	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di verde infrastrutturale nelle aree a parcheggio a raso scoperte Posa di arredo urbano (Ecodesign)
OBIETTIVI						
risulti un valore medio altro della rispettiva scala di valutazione						
massimizzare la permeabilità del suolo e mantenere l'invarianza idraulica	+	+	+	+	+	+
rivalutare il sistema dei canali esistenti	NC	NC	+	NC	+	NC
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	+	+	+	+	+	+

AZIONI PRINCIPALI	Localizzazione di nuove funzioni commerciali e ASPI	Adozione di soluzioni progettuali finalizzate al raggiungimento per gli edifici commerciali del punteggio ITACA 3 e per le altre tipologie di edifici non residenziali punteggio ITACA 2.5	Progettazione e realizzazione di laminazione a cui affluiscono le acque provenienti dalla rete interna – verifica dell'invarianza idraulica ed anzi riduzione di circa il 90% delle acque addotte allo scarico rispetto allo stato di fatto Utilizzo di pavimentazioni drenanti	Realizzazione di infrastrutture idonee a garantire flussi pedonali protetti idonei anche a favorire l'uso del trasporto pubblico	Riqualificazione Asse di Corso Romania finalizzata alla trasformazione dello stesso in viale con forte componente paesaggistica	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di verde infrastrutturale nelle aree a parcheggio a raso scoperte Posa di arredo urbano (Ecodesign)
funzionalità ecologica del contesto mediante la verifica delle preesistenze arboree e l'impiego di specie vegetali autoctone						
definire criteri di qualità degli spazi esterni ed infrastrutturali tesi a migliorare l'orientamento, la fruizione e la leggibilità degli spazi e dei percorsi	+	NC	NC	+	+	+
realizzare soluzioni per la nuova viabilità che assicurino la sicurezza dei flussi pedonali e ciclabili	+	NC	NC	+	+	NC

AZIONI PRINCIPALI	Localizzazione di nuove funzioni commerciali e ASPI	Adozione di soluzioni progettuali finalizzate al raggiungimento per gli edifici commerciali del punteggio ITACA 3 e per le altre tipologie di edifici non residenziali punteggio ITACA 2.5	Progettazione e realizzazione di laminazione a cui affluiscono le acque provenienti dalla rete interna – verifica dell'invarianza idraulica ed anzi riduzione di circa il 90% delle acque addotte allo scarico rispetto allo stato di fatto Utilizzo di pavimentazioni drenanti	Realizzazione di infrastrutture idonee a garantire flussi pedonali protetti idonei anche a favorire l'uso del trasporto pubblico	Riqualificazione Asse di Corso Romania finalizzata alla trasformazione dello stesso in viale con forte componente paesaggistica	Realizzazione parco lineare lungo il fronte nord Realizzazione di verde infrastrutturale nelle aree a parcheggio a raso scoperte Posa di arredo urbano (Ecodesign)
OBIETTIVI 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	+	+	+	NC	NC	NC

4.11 Riscontro richieste degli Enti

In sede di approvazione dello scoping della VAS del Sub Ambito 2 qui in oggetto (di cui alla Determinazione Dirigenziale DD n. 1573/2022 in data 11.4.2022 e relativi allegati), sono state formulate richieste di approfondimento, da assolversi in sede di Rapporto Ambientale, alle quali si fornisce riscontro in questa sede, per quanto di interesse al presente capitolo, sulla base dei dati in precedenza esposti.

Si premette che le indicazioni di cui al presente Capitolo in materia di rapporto con la pianificazione delle reti ciclabili saranno richiamate nel Cap. 6, in appositi paragrafi di riscontro alle richieste di approfondimento in merito pervenute.

4.11.1 Richieste dell'OTC in data 4.4.2022

Al punto 7., si richiede quanto segue: *“quadro della pianificazione locale: 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”*.

Il relativo riscontro è stato fornito al par. 4.8.