

**VERBALE CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 13/04/2016**  
**VARIANTE N. 311 AL P.R.G. – ZUT Ambito 2.8 “CORSO ROMANIA”**  
**Procedura di Valutazione Ambientale**  
**Strategica – D.Lgs. 152/200.**  
**Valutazione del Rapporto Ambientale**

Convocato con nota prot. n. 2848, in data . 01/04/2016 alle ore 9.30 presso la Direzione Ambiente sala riunioni, settimo piano, la Conferenza dei Servizi per la valutazione del rapporto ambientale relativo alla Variante n. 311 al P.R.G. – ZUT Ambito 2.8 “Corso Romania”.

Sono presenti:

**Per la Città di Torino:**

Area Ambiente: Enrico Bayma, Enrico Gallo, Emanuela Sposato, Carletto Zerbini, Fierri Donato

Direzione Territorio e Ambiente: Federico Saporiti, Giorgio Perna

Servizio Mobilità: Bruna Cavaglià, Elena Bosio

Area Sviluppo, Fondi Europei, Innovazione e Smart City: Fulvio Trossello

Area Urbanistica: Rosa Gilardi, Giuseppina Bologna, Cristina Cavalieri

Servizio Verde Gestione: Andrea Rosazza

Servizio Urbanizzazioni: Patrizia Petrecca

**Per il Comune di Settimo:** Daniela Cevrero

**Per ARPA Piemonte :** Alessandra Penna

**Per ASL Torino 1:** Marco Sommacal, Antonio Rossetti

**Per Città Metropolitana:** Marta Petruzzelli

**Per i Proponenti:** Barbara Armanelli Federico Francesco (SSC Romania)

**Per T.T.A. Studio Associato:** Marco Dellasette,

**Per lo Studio Rolla S.r.l.:** Alberto Rolla, Shinuè Decarolis

**Consulenti ambientali:** Giulio Mondini, Elisa Zanetta

*La conferenza si apre alle ore 9:40*

**Bayma:** introduce la conferenza dei servizi indicando che per quanto riguarda l'ordine dei lavori si ritiene opportuno procedere con una prima fase riservata agli enti pubblici, per una valutazione del rapporto ambientale presentato la volta precedente, per poi seguire con una parte in cui sarà prevista la partecipazione anche dei proponenti e dei progettisti. Propone quindi l'avvio del confronto per acquisire le prime valutazioni e informazioni sulle eventuali criticità riscontrate.

**Gallo:** comunica che non risultano pervenute osservazioni di tipo ambientale e che nei giorni precedenti l'ufficio ha avviato un primo confronto con Città Metropolitana e con ARPA Piemonte.

**Penna:** avvia la propria esposizione a partire dal tema degli approfondimenti richiesti e da quello che manca nel rapporto ambientale segnalandone, su quest'ultimo, l'assenza dell'elemento che riguarda la caratterizzazione completa delle aree.

Passa all'analisi degli impatti (rappresentati a pag. 302 R.A.), che risultano difficilmente condivisibili in quanto, per una serie di componenti, gli effetti e gli impatti risultano addirittura positivi. Si ritiene quindi necessario, in questo caso, un chiarimento sui criteri di valutazione e sui risultati finali in modo da condividere l'impostazione.

Sulla componente suolo e sottosuolo non è chiaro in che modo la variante vada ad influire sul parametro delle aree libere indicato nel R.A. e se la variante stessa andrà ulteriormente ad impermeabilizzare tali aree o le manterrà libere. Dal punto di vista ambientale l'obiettivo della variante e il target da raggiungere dovrebbe essere almeno il mantenimento della permeabilità e quindi la non compromissione di tali aree; ove per ragioni progettuali questo non possa realizzarsi l'aspettativa è che ci sia una pari compensazione nell'ambito del PRUSA; proprio per questo sarebbe importante disporre già di un programma di riqualificazione con obiettivi già definiti.

Sull'aspetto della gestione idrica nel R.A. vengono indicati impatti positivi per impianti e reti idriche: si ritiene che potrebbero essere indicati come invariati anziché positivi. Deve essere mantenuta l'invarianza idraulica da PTC, deve esserci risparmio della risorsa acqua e, volendo ottimizzare, una restituzione della risorsa stessa al suolo. Sul primo punto il R.A. ne indica l'invarianza; sui punti successivi vengono indicate possibilità e proposte di mitigazione ma non la coerenza delle stesse che si ritiene invece necessario prevedere con l'attuazione di adeguate soluzioni progettuali.

Per quanto attiene alle aree verdi non viene evidenziata una connessione possibile con tutta la rete di tangenziale verde. In alcuni punti del R.A. si afferma che tali aree non saranno incrementate in altri punti si indica il contrario, quale compensazione per l'utilizzo del suolo, mentre non si comprende quali sono e dove sono le aree interessate e quali sono le loro caratteristiche.

Per quanto riguarda trasporto pubblico mobilità sostenibile si ipotizza a livello attuativo la verifica di due criteri del protocollo ITACA (SM3 SM2) mentre si ritiene opportuno introdurre invece due criteri del medesimo protocollo e cioè l'accessibilità al trasporto urbano (SM 6) e il bike sharing.

Sugli scenari viabilistici l'ipotesi dei semafori a favore degli utenti deboli è quella ritenuta da preferire.

**Bayma:** sintetizza il contenuto dell'intervento di ARPA indicando in particolare che:

- 1) occorre evitare il consumo di suolo permeabile per cui come livello minimo di sostenibilità ambientale deve essere mantenuta la stessa quantità di suolo permeabile presente in questo momento; nel caso in cui la variante preveda un consumo di tale risorsa esso deve essere compensato a livello PRUSA;
- 2) il tema delle bonifiche è connesso al punto 1, in quanto nel caso di messa in sicurezza permanente ci sarebbe un consumo ulteriore di suolo permeabile;
- 3) è evidenziata la necessità di risparmi di risorsa idrica;
- 4) occorre approfondire il tema di Corso Romania e la relativa viabilità.

**Petruzzelli:** segnala che la Città Metropolitana recentemente ha fatto il punto della situazione per quanto riguarda gli aspetti legati alla bonifica dell'area Michelin riscontrando che non è stata indagata una parte dell'ambito.

**Fierri:** illustra in maggior dettaglio l'oggetto del procedimento di bonifica, che risultava coerente con le destinazioni d'uso in allora previste, evidenziando però che se cambiano le destinazioni d'uso bisognerà rivalutare tutte le informazioni disponibili e comunque dovrà essere completata la caratterizzazione per la parte non ancora indagata. Pone il tema di quando nasce l'obbligo di presentare le indagini evidenziando che l'obbligo giuridico si presenta comunque in relazione ai disposti di cui all'art. 28 del P.R.G. della Città.

**Gallo:** evidenzia che la richiesta di integrazioni delle indagini era già presente nello scoping e che non si trovano giustificazioni della carenza presente nel R.A.

**Gilardi:** ricorda che l'area di variante è adiacente all'area Michelin che sarà oggetto di aggiornamento anche nell'ambito del PRUSA e pertanto la conoscenza puntuale delle destinazioni è posticipata, dal momento che è molto probabile un trasferimento di SLP da questo lotto con un ulteriore adeguamento normativo attraverso il PRUSA e poi il PEC.

**Petruzzelli:** comunica che il contributo della Città Metropolitana riguarderà indicazioni più generali sul consumo di suolo e sulle compensazioni che, in riferimento a quanto indicato nel R.A., comprenderà la richiesta di compensazione e mitigazione del suolo con previsione di interventi specifici da calarsi nel PRUSA. Ritiene che tale programma sarebbe l'ambito migliore di attuazione delle indicazioni prescrittive dal punto di vista programmatico essendo riferito ad una scala più vasta.

**Sommacal:** comunica che, trattandosi di variante urbanistica, il R.A. ha fatto riferimento ad obiettivi e a linee guida e non ad azioni progettuali vere e proprie, e questo costituisce un limite per le valutazioni di competenza. In ogni caso, pur prevedendo questo limite, è stato predisposto un

parere subordinato a una serie di prescrizioni, in parte già emerse, e fra esse la bonifica di aree che possono essere potenzialmente contaminate, nonché agli aspetti igienico sanitari e quindi agli interventi alle misure di prevenzione e protezione dei rischi che la variante ha potenzialmente sulla popolazione e sulla salute umana. Evidenzia in particolare che nelle misure per il monitoraggio e il controllo degli impatti ambientali significativi della variante, non sono state esplicitate le modalità di raccolta dati, e le loro elaborazioni nella valutazione degli impatti su popolazione e salute umana. In ragione dei compiti di istituto si chiede pertanto la definizione di tali indicatori e si chiede che nelle successive fasi in cui verranno indicate le azioni progettuali vere e proprie si faccia riferimento a regolamenti, piani e tutte quelle misure stabilite dalle leggi ambientali, urbanistiche e igienico sanitarie per la mitigazione degli impatti. Comunica che il parere ASL, subordinatamente a tutti gli altri pareri della conferenza è per una approvazione subordinata ad un insieme di prescrizioni che andranno ad inserirsi nella descrizione progettuali per l'attuazione della variante.

**Bayma:** acquisisce il parere del Servizio Mobilità e Urbanizzazioni della Città e ne dà lettura alla conferenza. Per quanto riguarda corso Romania sintetizza i contenuti del Biciplan approvato in C.C. e chiarisce che verrà richiesto che il progetto sia coerente con le indicazioni di indirizzo che il CC ha già dato e approvato con proprio atto, i cui contenuti sono compresi in maniera più sintetica dal parere consegnato dalla Mobilità.

**Penna:** in riferimento alla tematica del teleriscaldamento, come a suo tempo era stato previsto per il PP Regaldi, chiede se nel caso di estensione della rete di teleriscaldamento in zona si possa prevedere una cogenza di allaccio alla suddetta rete.

**Gallo:** propone che sia formulata una soluzione tecnica analoga.

**Petruzzelli:** in riferimento al tema teleriscaldamento precisa che da un confronto con gli uffici competenti della Città Metropolitana risulterebbe maggiormente fattibile il collegamento alla rete di Settimo Torinese anziché a quella di Torino Nord.

**Cevrero:** comunica che il teleriscaldamento arriva fino Fashion Village.

Consegna agli atti della conferenza la deliberazione di Giunta del Comune di Settimo che contiene le osservazioni dell'Amministrazione Comunale. Con tale documento si segnala la necessità di un costante collegamento per le questioni dei sottoservizi, per la viabilità; chiede di tenere in considerazione i flussi di traffico che a breve si genereranno dall'apertura del Fashion Mall (5 milioni di visitatori/anno). Segue la lettura di altri due punti:

*“ di operare affinché le due Città giungano alla condivisione di un progetto di viabilità, e più in generale di mobilità, che risulti in grado di sostenere il carico veicolare indotto dalle attività economiche previste, condividendo un cronoprogramma dei lavori, se la realizzazione dell'ampliamento della sede stradale non dovesse effettuata in un unico lotto.*

*Coordinare le previsioni urbanistiche in ordine alla struttura, tipologia e qualità dei servizi da prevedere nelle aree di rinnovo urbano poste lungo la viabilità in oggetto, affinché possano essere al servizio di entrambe le città, onde evitare inutili dannose duplicazioni.”*

**Gilardi:** comunica di aver già fatto appositi incontri con cui si è preso atto del progetto di viabilità di Settimo.

**Bayma:** sottolinea che tale questione non potrà essere risolta dal punto di vista ambientale con solo un potenziamento della viabilità ma bisognerà pensare ad un potenziamento del trasporto pubblico e di altri mezzi di trasporto che non siano solo le auto.

**Trossello:** in tema di viabilità chiede chiarimenti in merito alle rotatorie previste, seppur provvisoriamente, sul corso Romania, anziché gli impianti semaforici richiesti dagli uffici competenti ed auspica vengano realizzati subito gli incroci semaforici.

**Bayma:** riprende la tematica della riorganizzazione di corso Romania indicandola quale elemento fondante della variante, evidenziando che la sezione proposta nel R.A. delineata non convince la conferenza, anche sulla base dei principi già espressi in riferimento ai contenuti del Biciplan.

**Gilardi:** sul tema della rotonda/impianto semaforizzato ritiene che possa essere utile fare ancora una valutazione in termini di costi.

**Penna:** evidenzia che per il monitoraggio della Variante appare opportuno ridurre gli indicatori proposti a quelli pertinenti l'attuazione della Variante stessa che abbiano connotazioni ambientali. Per esempio l'accessibilità alle piste ciclabili è un indicatore di attuazione ma ha anche una connotazione ambientale; risulta invece difficile verificare puntualmente le ricadute ambientali della Variante su piccola scala quando vi sono interferenze su grande scala.

La Città può prevedere anche in convenzione con i proponenti che questi procedano al monitoraggio.

Nel documento del monitoraggio sono proposti indicatori non congrui, per esempio quello della densità della rete di qualità dell'aria (AC2) dal momento che non è significato aggiungere centraline avendo a disposizione la rete regionale; un altro indicatore non pertinente come indicatore ambientale è l' SF1 che è un indicatore urbanistico sull'assetto morfologico, relativo alla grandezza dei lotti.

Sono invece proposti degli indicatori utili come quelli relativi alla permeabilità e alla conservazione dell'uso del suolo (SF6), dei quali però bisogna individuare il target; per la permeabilità il target può essere il mantenimento del terreno permeabile che deve restare tale. Così anche per il consumo di suolo, con il mantenimento almeno delle quote indisturbate.

Vi sono poi indicatori su inquinamento acustico (A2), i cui valori verranno analizzati nella fasi successive; non rilevante l'indicatore di omogeneità del tessuto urbano (SF2); sul traffico sarebbe opportuna una verifica post operam per l'effettivo controllo che valori riportati siano corretti.

Altro indicatore importante è la contiguità ai percorsi ciclabili (attualmente il target proposto è il 52%), a questo sarebbe da aggiungere l'indicatore in merito ai percorsi ciclabili sicuri (SM1).

L'indicatore sulla flessibilità d'uso (EE4) non pare abbia valenza ambientale.

Analizzando l'indicatore proposto sulla disponibilità di spazi verdi (EC1) si trova un'incongruenza nel RA dove in più punti si dice che non vi sarà un ampliamento delle aree verdi mentre a pag. 272 si parla di implementazioni delle aree verdi; ha senso monitorare se l'incremento avviene in ambito di variante. Poi sarebbe importante un cronoprogramma del monitoraggio stesso: inizio lavori, dopo 1 anno, 5 anni ecc. che nel documento non viene presentato.

**Saporiti:** chiede chiarimenti su quali indicatori sullo stato di salute inserire

**Sommacal:** precisa che ASL monitora lo stato di benessere della popolazione della Città di Torino; la cosa migliore sarebbe inserire un indicatore, in base alle condizioni sito-specifiche della variante, formulato e proposto da parte dei proponenti e da condividere da parte della Conferenza.

La definizione di monitoraggio della salute umana dell'OMS è molto ampia e calarla sulla Variante è complesso; suggerisce di contattare le circoscrizioni e monitorare in che modo questo tipo di variante viene recepito dalla popolazione, in termini di: spazi verdi, piste ciclabili, mobilità, percezione degli spazi costruiti. Ci sono rapporti che i proponenti possono avviare con il territorio, i cittadini, le circoscrizioni, come percorsi di progettazione partecipata.

**Gilardi:** evidenzia come molto importante sarebbe avere il punto zero con i dati sulla salute della zona.

**Somacal:** ricorda che i dati sono sicuramente in possesso dell'Asl e si possono chiedere.

**Bayma:** precisa che l'obiettivo è trovare alcuni indicatori condivisi, da monitorare durante l'attuazione.

**Penna:** sottolinea come sia fondamentale capire qual è il contributo della Variante in modo da essere nella condizione di capire se il peggioramento è dovuto alla trasformazione o meno.

**Sommacal:** suggerisce che un indicatore potrebbe essere il monitoraggio degli esposti e segnalazioni, anche nelle fasi di cantiere.

**Bayma:** precisa che saranno recepiti gli indicatori citati da ASL.

**Saporiti:** chiede se la richiesta di mitigazioni della Città Metropolitana riguarda il successivo PEC

**Petruzzelli:** precisa che potrà essere attuata in fase di PEC; principalmente la richiesta riguarda le mitigazioni; le compensazioni sono importanti dal momento che vi sono diverse aree libere che sarebbe importante non compromettere.

**Gilardi:** fa notare che sono varie aree che potranno essere valutate solo in fase di PEC, dal momento che per ora vi sono solo analisi da foto aeree ed alcune aree che sembrano verdi sono asfaltate.

**Bayma:** sintetizza gli esiti della valutazione condotta degli soggetti competenti in materia ambientale, ovvero la compatibilità ambientale della Variante, con prescrizioni: come primo punto evidenzia il tema della qualità del suolo, dal momento che risulta che una parte dell'area non sia stata caratterizzata.

**Rolla:** precisa che si tratta dell'area di proprietà Canale

**Petruzzelli:** puntualizza che l'area non indagata è più vasta e riguarda la ZUT 2.8/2 e parte della 3.6

**Federico Francesco:** ricorda che sul punto 2.8/2 vi era un campione.

**Petruzzelli:** evidenzia che un unico campione su un'area così ampia, a parere del Servizio che si occupa di bonifiche, non può essere indicativo.

**Federico Francesco:** precisa di aver interpretato la richiesta di integrazione come raccolta dei dati presenti da integrare successivamente un'ulteriore indagine.

**Bayma:** l'attività di indagine dovrà essere completata nella fase iniziale del monitoraggio prima della presentazione del PEC. Passa al secondo punto in merito alla conservazione delle aree verdi e della permeabilità del suolo.

**Rolla:** conferma comunque che l'attività di indagine partirà da subito e comunica che si farà portatore a che venga avviata anche sulla proprietà Canale.

**Gallo:** chiede di chiarire cosa è considerato come area verde e quale sia lo scenario della Variante in merito al verde e rispetto al loro ruolo proposto quali compensazioni di aree che invece vengano rese impermeabili.

**Zanetta:** precisa che nell'analisi del suolo si è partiti dalle mappe Ipla che identificano la zona come industriale; le analisi successive sono poi state calate sugli indicatori di ITACA scala urbana a partire dalle foto aeree.

**Rolla:** conferma che non ci sono aree verdi a parte i 10/12mila metri quadrati su Corso Romania dove c'è il filare di tigli che rimarrà assolutamente intatto. In merito al punto evidenziato evidenzia come rilevante il tema del parcheggio; sulla parte a sud del lotto invece lo scenario non è ancora definito.

**Bayma:** evidenzia che l'importante è che il saldo delle aree permeabili e delle aree verdi sia positivo.

**Rolla:** precisa che la soluzioni potrà essere progettuale: il parcheggio permeabile e il prato sono due soluzioni molto diverse.

**Bayma:** puntualizza che in merito alle mitigazioni e compensazioni, laddove si riducesse la permeabilità, saranno da prevedere compensazioni sul Progetto Tangenziale Verde

**Saporiti:** chiede se tale prescrizione ricadrà su tutte le aree di variante; chiede inoltre di meglio definire la situazione di riferimento, e in particolare se si considerino accettabili solo aree non pavimentate o anche aree pavimentate permeabili.

**Penna:** rinvia per il calcolo alla definizione del criterio Iisbe del protocollo ITACA; l'indicatore è l'AA1 specifico della permeabilità del suolo.

**Gilardi:** precisa che sarà necessario chiedere un approfondimento che tenga conto degli effettivi usi e dello stato dei luoghi, a prescindere da eventuali imprecisioni contenute nel Rapporto ambientale

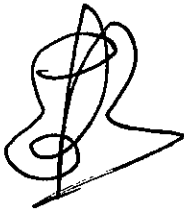
**Zanetta:** conferma che si potrà fare un'analisi successiva anche delle reali condizioni delle aree permeabili, in parallelo alle nuove indagini.

**Mondini:** ricorda la presenza di un'area già occupata da un capannone che non può essere calcolata come terreno libero.

**Penna:** evidenzia che sul rapporto ambientale il metodo è spiegato molto bene, il punto non è la compromissione ma non aumentare l'impermeabilizzazione.

**Bayma:** evidenzia come ultimo punto che per la nuova viabilità dovranno essere recepiti gli atti di indirizzo del Consiglio Comunale in merito al Biciplan oltre alle indicazioni date dalla Direzione Infrastrutture e Mobilità; si dovranno quindi aggiornare gli scenari riportati nel R.A.

*Si chiude la seduta alle 12.05*

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and a final horizontal stroke at the bottom.