

STRUTTURA COMPLESSA

Dipartimento di Torino

Struttura Semplice

Attività di produzione

Variante parziale n. 288

“Laghetti Falchera”

al P.R.G.C. vigente

Comune di Torino

Procedura di VAS

FASE di Valutazione

Consultazione dei soggetti con competenze ambientali

Redazione	Funzione: Tecnico SS produzione	Data:	Firma: <i>Alessandra Penna</i>
	Nome: Alessandra Penna	10/10/2014	
Verifica e Approvazione	Funzione: Dirigente	Data:	Firma: <i>Carlo Bussi</i>
	Nome: Nome: Carlo Bussi	10/10/2014	

Premessa

Oggetto della presente relazione è la valutazione del Rapporto Ambientale (RA), predisposto per la Fase di valutazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, della Variante parziale n. 288 al PRGC vigente della Città di Torino, denominata "Laghetti Falchera".

Nell'ambito della fase di consultazione, attivata dal Comune ai sensi dell'articolo 13, comma 5, del D.lgs. 152/06 e s.m.i., Arpa Piemonte fornisce il proprio contributo in qualità di Soggetto con competenze in materia ambientale.

Relazione

Gli interventi in variante interessano un'area libera, ubicata nella Circostrizione Amministrativa n. 6, delimitata a nord dalla Tangenziale, ad est dal Comune di Settimo Torinese, a sud dall'autostrada Torino – Milano e ad ovest dal Villaggio Falchera.

L'area è attraversata, parte in interrato e parte in superficie, dalla linea tramviaria n. 4.

La Variante, prevede l'introduzione di modifiche alla Scheda normativa riguardante la Zona Urbana di Trasformazione, ZUT, Ambito "2.6 Laghetti Falchera", scheda normativa introdotta con la Variante 101 al PRGC, successivamente modificata a seguito degli interventi di adeguamento del "Tronco A4 Torino Milano", con il cambio di destinazione d'uso di una porzione di circa 2568 m² per Aree per la viabilità in progetto "VI".

La variante, secondo quanto indicato nel RA, introduce le seguenti modifiche¹:

"- inserimento di una quota massima aggiuntiva di Superficie Lorda di Pavimento (SLP) a destinazione residenziale nella misura di 7000 mq, per la realizzazione di un programma di Housing Sociale, a condizione che venga realizzato un minimo di SLP riservata ad Housing sociale pari complessivamente ad almeno 15000 mq;

- eliminazione del limite massimo del 50% della SLP destinata ad ASPI per la realizzazione di attività commerciali e del limite di 2500 mq".

Il Piano Regolatore vigente consente, allo stato attuale, un'edificazione massima pari a 20.955 m² di SLP con le seguenti destinazioni d'uso:

- residenza max 80 % di SLP

- ASPI min. 20% SLP (di cui max 50% per attività commerciali).

Le attività commerciali non possono superare mq. 2500 di superficie di vendita per le tipologie definite ai sensi dell'allegato C delle N.U.E.A. "Medie strutture di vendita alimentare e/o mista M-SAM 1,2,3,4".

La variante aumenta pertanto di 7000 m² la SLP.

All'interno dell'area da destinare a Z.U.T., era prevista, previa approvazione di specifico provvedimento urbanistico, la realizzazione di una parte di viabilità denominata "Nuovo accesso veicolare al Quartiere Falchera", mediante un sottopasso dell'autostrada Torino-Milano che avrebbe dovuto con Via delle Querce.

¹ In fase di verifica la variante prevedeva:

- inserimento di una quota minima di Superficie Lorda di Pavimento (SLP) a destinazione residenziale nella misura di 7000 mq, per la realizzazione di un programma di Housing Sociale;

- introduzione di un valore minimo di edilizia residenziale convenzionata pari al 25% della SLP totale;

- limite massimo del 35% per la quota di edilizia residenziale privata;

- variazione della quota di destinazione ad Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese (ASPI) dalla misura minima del 15%, fino ad un massimo del 50% della SLP totale;

- eliminazione del limite massimo del 50% della SLP destinata ad ASPI per la realizzazione di attività commerciali.

Nel RA si indica che l'accessibilità pubblica viene garantita attraverso due connessioni: un nuovo asse stradale di tipo locale ad ovest ed un nuovo asse stradale di ingresso al quartiere ad est.

Sono stati inoltre inseriti due attraversamenti pedonali della linea 4, uno a nord di collegamento con Via delle Querce e l'altro a est, di connessione all'area a verde naturalistico che verrà realizzata.

La realizzazione dell'intervento infatti permetterà, da parte della Città di Torino, l'acquisizione del Parco dei Laghetti Falchera (cessione gratuita) ed il finanziamento del "Piano Città" permetterà il recupero ambientale e paesaggistico del parco pubblico con valenza agricola, attraverso interventi di risanamento del sito, forestazione urbana e sistemazione a verde pubblico attrezzato, realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili, aree di sosta, aree gioco, area per il passeggio di cani, destinazione di un'ampia area ad usi agricoli.

Come già rilevato per la fase di verifica, nella relazione trasportistica, ora allegata al RA, è stata ipotizzata sulla superficie territoriale, la realizzazione di una superficie residenziale libera pari a circa 23.800 m² SLP e di 4.200 m² SLP di ASPI, suddivisa in tre categorie.

E' stata ipotizzata la realizzazione di 360 alloggi con relativi box, la realizzazione di un fabbricato commerciale di 3750 m² a sud (media struttura di vendita), sono stati inoltre previsti tre piccoli edifici che potranno essere unità commerciali o esercizi pubblici.

Gli stalli per la sosta ipotizzati complessivamente saranno 376, di cui 264 per l'unità commerciale. In interrato è prevista la realizzazione di box auto riservati alle residenze pari a 365 box, circa 1box/alloggio, come già indicato.

Non emergono criticità relative all'impatto dei residenti e degli utenti del centro commerciale sulle infrastrutture trasportistiche.

Nel RA sono stati indicati i seguenti obiettivi che si intende perseguire con l'attuazione della Variante: "...

1. *completamento del margine urbano, favorendo l'incremento insediativo attraverso la realizzazione di nuove residenze e di attività terziario-commerciale, di parcheggi e di una grande piazza;*
2. *aumentare la fruibilità del territorio e l'aggregazione sociale attraverso la realizzazione di un parco;*
3. *ottenere un'elevata accessibilità pubblica attraverso l'implementazione dell'assetto infrastrutturale viario della zona e la creazione di condizioni di accessibilità e di compatibilità con la Stazione Stura e il suo ampliamento previsto dal Comune;*
4. *favorire la mobilità sostenibile attraverso la predisposizione di collegamenti ciclabili;*
5. *aumentare il grado di naturalità dell'area attraverso la predisposizione di aree verdi pubbliche di interesse naturalistico;*
6. *tutelare le risorse naturali prevedendo, ai fini della rigenerazione fisiologica dei suoli e delle acque sotterranee, di mantenere permeabile una quota del terreno libero da costruzioni adeguatamente estesa e promuovendo la realizzazione di edifici nel rispetto della sostenibilità ambientale, del risparmio energetico, dell'impiego di fonti energetiche rinnovabili, della gestione ottimizzata dei rifiuti;*
7. *aumento dei servizi disponibili per l'area Falchera;*
8. *favorire un processo di dinamismo sociale e incrementare il benessere dei residenti."*

In relazione a tali obiettivi, incrementati in numero rispetto a quelli indicati nel documento redatto per la verifica di assoggettabilità, non è al momento possibile verificare come questi vengano perseguiti: il RA fornisce i dati relativi alla scheda normativa della Variante che definisce solo i parametri urbanistici; non si hanno indicazioni in merito alle caratteristiche degli interventi, ossia un riferimento alle prescrizioni ambientali ed ai contenuti del RA.

La richiesta di approfondimento formulata in fase di verifica di assoggettabilità, da parte della Agenzia scrivente, in merito ai servizi, discende anche dal fatto che sono stati individuati tra gli

obiettivi "l'aumento dei servizi disponibili per l'area Falchera" e "favorire un processo di dinamismo sociale e incrementare il benessere degli abitanti.

Tale analisi potrà essere utilizzata inoltre per monitorare l'attuazione del "piano" permettendo la valutazione dell'andamento dell'Indicatore Comune Europeo n. 4².

Si precisa nuovamente che, nella formulazione delle osservazioni, la scrivente Agenzia non può esimersi dal considerare il complesso degli interventi, non può quindi valutare esclusivamente le modifiche apportate dalla variante parziale 288.

La procedura di Valutazione Ambientale Strategica, infatti, è finalizzata alla verifica della sostenibilità degli interventi, alla valutazione della significatività degli effetti cumulativi ed al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità individuati: tale verifica deve prendere in considerazione non solo la variante, ma anche l'intero ambito 2.6 ZUT "Laghetti Falchera".

Si condivide l'affermazione, contenuta nel RA, per cui una variante urbanistica ha un approccio strategico, ma in questo caso si tratta di una variante parziale, su di una piccola area, con tipologie di intervento abbastanza definite e, considerata anche la valenza attuativa, dovrebbe individuare le condizioni di sostenibilità ambientale per la sua realizzazione, non rimandando alla fase esecutiva alcuni approfondimenti che potrebbero/dovrebbero essere condotti a questo livello quali ad esempio:

- o definire la cronologia degli interventi in modo da assicurare la riqualificazione ambientale, che dovrebbe essere preventiva alla realizzazione degli interventi edilizi,
- o verificare l'adeguatezza dei servizi, da non intendersi esclusivamente come standard urbanistici, che, come già detto nelle precedenti relazioni, non è oggetto di valutazione da parte dell'Agenzia scrivente,
- o l'analisi di fattibilità della realizzazione dei piani interrati, in considerazione della soggiacenza della falda (da -2,3 a -3 m dal piano campagna) e dei fenomeni recenti di allagamento dei piani interrati.

Come già evidenziato nel parere di verifica, la documentazione esaminata non fornisce sufficienti elementi che riguardino "la tutela delle risorse naturali".

Considerato il consumo di suolo di II classe di Capacità d'uso, non ancora interessato da edificazione, la realizzazione del Parco pubblico si può considerare un'azione compensativa, nel caso in cui venga effettivamente realizzato con le modalità indicate nel RA a pagina 16.

Occorre introdurre misure mitigative, quali il contenimento delle superfici impermeabilizzate relativamente alle quali non si hanno indicazioni: il RA si limita a valutare la superficie di

² L'indicatore 4, elaborato nell'ambito del progetto europeo Indicatori Comuni Europei (cfr Rapporto finale, Ambiente Italia, 2003), si riferisce alla percentuale di popolazione che vive entro 300 metri da aree verdi e da alcuni servizi di base.

Le aree verdi sono definite come:

- parchi pubblici, giardini o spazi aperti, ad uso esclusivo di pedoni e ciclisti, tranne isole verdi o spartitraffico, cimiteri (a meno che le autorità locali riconoscano la loro funzione ricreativa o naturale, storica o di importanza culturale);
- attrezzature per lo sport all'aria aperta, accessibili gratuitamente al pubblico;
- aree private (aree agricole, parchi privati) accessibili gratuitamente al pubblico.

Per permettere un'analisi più completa dei dati, l'indicatore viene calcolato sia in riferimento alle aree più estese di 5.000 m², cui si riconosce una maggiore valenza dal punto di vista della fruizione nel tempo libero e della possibilità di svolgere attività all'aperto, che, più in generale, in riferimento ad aree di qualunque dimensione.

I servizi di base sono definiti come:

- servizi sanitari pubblici (medico generico, ospedali, pronto soccorso, consultori familiari o altri centri pubblici erogatori di servizi medici quali attività diagnostica o visite specialistiche);
- linee di trasporto collettivo che, almeno per parte di una normale giornata lavorativa, hanno una frequenza minima (inferiore alla mezz'ora);
- scuole pubbliche (scuole dell'obbligo e asili);
- panetterie e fruttivendoli;
- strutture o servizi per il riciclaggio dei rifiuti solidi urbani (inclusi i cassonetti per il riciclaggio).

incremento connesso alla variante (max 2% della superficie territoriale d'ambito) non valutando gli impatti cumulativi dell'insieme degli interventi

Il RA rimanda essenzialmente alle valutazioni della relazione di verifica di pre-fattibilità ambientale redatta per la Variante parziale 101, esaminando la quale emerge che, alla luce delle criticità ambientali segnalate, si rimandava alla strumentazione urbanistica esecutiva la valutazione ulteriore e risoluzione.

Il RA si limita ad indicare gli incrementi di superficie impermeabilizzata, così come le necessita di servizi alle persone insediate a seguito dell'inserimento di 7000 m² aggiuntivi di SLP.

In merito ai servizi esistenti sono stati indicati una scuola elementare, una scuola media e alcuni centri sportivi, come nella relazione di verifica, ma non viene definito se, quanto esistente, in particolare le scuole, siano in grado di "sopportare" il carico di utenze che si "cumula" a quelle introdotte con la ZUT 2.6: sono definiti gli incrementi derivanti dall'housing sociale in incremento, non si conoscono i dati relativi alla ZUT originaria e nella relazione di fattibilità ambientale tale tipo di analisi non era stata condotta.

Il RA non analizza la disponibilità di asili, di servizi socio assistenziali e sanitari o di altri servizi alla persona, quali banche o uffici postali.

Come già osservato nei pareri tecnici elaborati per la fase di verifica, al fine di una riqualificazione dell'area, la realizzazione del parco si ritiene propedeutica e prioritaria, deve essere quindi garantita, così come deve essere garantito il miglioramento dei servizi esistenti nel Quartiere di Falchera (previa verifica dell'adeguatezza degli stessi all'incremento residenziale previsto).

Nel RA non viene fornita alcuna informazione aggiuntiva in merito agli aspetti acustici alla luce delle osservazioni formulate dalla scrivente Agenzia e che si riportano di seguito:

"La trasformazione in progetto non comporta un cambiamento della zonizzazione vigente, per cui non si ravvisano criticità rispetto alla compatibilità con il Piano di Classificazione Acustica.

Fermo restando quanto sopra, il clima acustico dell'area è caratterizzato prevalentemente dal rumore prodotto dall'autostrada Torino – Milano e dal transito dei tram della linea 4 e, in misura minore, dal transito dei treni lungo la più lontana linea ferroviaria Torino – Milano.

Dai dati presentati nella Documentazione Previsionale di Clima Acustico (rev. 0 del 4 aprile 2013), il contributo dell'infrastruttura autostradale risulterebbe compatibile con i limiti vigenti nel periodo diurno ma potrebbe determinare dei superamenti nel periodo notturno.

Per la soluzione di tale prevista criticità, si fa riferimento alla previsione del gestore autostradale (SATAP), contenuta nel Piano di Azione autostradale (ex D.Lgs. 194/05), di installare una barriera antirumore, con uno sviluppo lineare di 276m e un'altezza di 3m, e di realizzare una pavimentazione stradale drenante fonoassorbente, laddove non ancora presente, al fine di proteggere i ricettori già presenti nell'area della Falchera.

La descrizione sommaria di tali interventi non è però accompagnata da una puntuale stima dei livelli sonori previsti nella condizione post-operam nei punti più critici dell'area di intervento, ed in particolar modo in corrispondenza dei piani alti dei ricettori più prossimi all'infrastruttura autostradale.

Sarà pertanto necessario, nelle successive fasi progettuali, provvedere ad una tale stima, valutando la reale efficacia degli interventi previsti da SATAP, e, se necessario, prevedere un potenziamento degli stessi (ad esempio attraverso l'innalzamento dell'altezza della barriera acustica in progetto) attraverso uno specifico accordo tra i differenti soggetti coinvolti. In quest'ultima ipotesi, gli extra-oneri economici derivanti dovranno essere a carico dei proponenti l'intervento di trasformazione, così come previsto dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico stradale (D.P.R. 142/04).

In ogni caso sarà necessario che gli interventi pianificati da SATAP vengano attuati prima o contestualmente alla realizzazione degli edifici residenziali in progetto, in modo da garantire da subito la piena compatibilità acustica degli stessi. Anche in questo caso si ritiene che gli extraoneri derivanti dall'anticipazione degli interventi di mitigazione, rispetto a quanto pianificato da SATAP, debbano essere imputati ai proponenti l'intervento di trasformazione.

Relativamente al rumore indotto dal transito dei tram della linea 4, si evidenzia la potenziale criticità indotta dallo stridio delle vetture lungo la curva limitrofa all'insediamento in progetto. Tale criticità è stata già in gran parte risolta attraverso la realizzazione di un sistema automatico di ingrassaggio dei binari. Per evitare lamentele o segnalazioni da parte dei futuri residenti, sarà necessario garantire la piena efficienza del suddetto sistema da parte di GTT.

Infine, per quanto riguarda il potenziale impatto acustico indotto dall'attività commerciale, sarà necessario predisporre una più approfondita documentazione previsionale di impatto acustico, secondo i criteri indicati nella D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616, nelle seguenti fasi autorizzative.

Si richiede comunque fin da ora una particolare attenzione, nelle successive azioni progettuali, nella localizzazione degli impianti tecnologici e dell'area di carico/scarico merci, che dovrà essere prevista in modo da minimizzare la rumorosità indotta verso i ricettori limitrofi".

