

Variante n. 322 al P.R.G. “Aree poste lungo corso Romania e strada della Cebrosa
Proprietà Michelin e Romania Uno
Conferenza dei servizi istruttoria.

**VERBALE CONFERENZA DEI SERVIZI
SEDUTA DEL 16/04/2019**

Con nota prot. n. 2828, in data 03/04/2019 il dirigente del Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali della Città ha indetto la Conferenza dei Servizi istruttoria per procedere all'illustrazione del R.A. nell'ambito del procedimento di VAS inerente la Variante in oggetto indicata, invitando a parteciparvi le Amministrazioni interessate in data 16 aprile 2019, alle ore 09.30 presso la Direzione Ambiente.

Sono presenti:

ARPA Piemonte: Alessandra Penna

ASL Torino: Morena Stroschia

SABAP TO: Lisa Accurti

Comune Settimo: Emanuela Canevaro

SMAT: Andrea Altina

Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali: Enrico Gallo, Carletto Zerbini

Area Urbanistica: Teresa Pochettino, Cristina Cavalieri, Giuseppe Colombo

Direzione Ambiente: Aldo Blandino

Servizio Verde Gestione: Matteo Castiglioni

Servizio Urbanizzazioni: Patrizia Petrecca

Divisione Infrastrutture Mobilità: Giuseppe Serra, Davide Amendola

Progettisti e Consulenti ambientali: Andrea Bossolono, Cristina Marocco, Riccardo Alemanni, Cristiano Picco, Antonio Fatibene, Cosimo Vinci, Francesco Federico, Stefano Fioravanzo, Pietro Campantico, Giulio Mondini, Angelo Mana, Filippo Ronsisvalle, Marco Della Sette, Giovanni Menotti,

Gallo - apre la seduta verificando la presenza degli Enti e Soggetti convocati; introduce poi la conferenza indicando l'ordine dei lavori. Cede quindi la parola ai colleghi dell'area urbanistica, per un aggiornamento in merito alle ultime attività condotte, e successivamente all'ing. Mondini, quale coordinatore di parte privata per i temi ambientali, per un focus sugli elementi di maggiore potenziale criticità emersi sia in seguito allo scoping, sia in base agli approfondimenti condotti in ambito di Rapporto Ambientale, con l'esame delle conseguenti mitigazioni/compensazioni previste nell'ambito della variante.

Pochettino – Comunica che si è tenuto un sopralluogo nella settimana precedente con i professionisti incaricati dai proponenti sull'area di via Cebrosa e che è stata rilevata ancora qualche perplessità sul tema della viabilità. In particolare chiede nuovamente di avere una sovrapposizione della viabilità proposta con un rilievo, ad oggi non ancora prodotta. Rammenta inoltre che era stato richiesto di indagare soluzioni per il tracciato stradale che richiedessero una minore quantità di aree

da espropriare, sempre nel rispetto dei risultati del monitoraggio del traffico. Una soluzione che preveda la realizzazione dell'ampliamento su aree già disponibili alla città produrrebbe una riduzione dei costi.

In particolare l'ipotesi progettuale presentata nell'area ex ILVA prevede l'allargamento della sezione stradale su un'area in cui è presente un cavidotto per le linee elettriche di alta tensione per il quale si rende necessario lo spostamento. Nella stessa area si rende necessario lo spostamento di una cabina di pressione del gas. I costi degli spostamenti delle reti tecnologiche graveranno insieme a quelli per le acquisizioni delle aree in capo ai proponenti.

Evidenzia ancora che occorre verificare se nel tratto frontale all'attività Arcoservizi, e dei relativi depositi, si possa evitare un allargamento della sezione stradale sul fronte ovest della strada, anche in considerazione di un limite di confine da rispettare in prossimità della palazzina uffici della ex ILVA.

In riferimento a quanto sopra conclude quindi che ci sono dei problemi che non sono ancora stati affrontati, ma che se risolti, probabilmente comporterebbero anche una riduzione dei costi di intervento da parte dei proponenti. Rinnova la disponibilità manifestata nel corso del sopralluogo a coinvolgere in un confronto funzionale ad analizzare proposte alternative i colleghi dei servizi chiamati ad esprimersi sulla questione della viabilità.

Gallo – ricorda che il tema era nato in ordine alla messa in coerenza dei documenti ambientali, in particolare per quanto riguarda gli studi di viabilità con la previsione di allargamento di strada Cebrosa, rispetto alle previsioni di P.R.G. Segnala ancora che nell'ambito degli approfondimenti era emersa la prossimità con un sito classificato a rischio di incidente rilevante sotto soglia, per cui erano stati fatti alcuni approfondimenti ulteriori rispetto ad un aumento di possibile esposizione al rischio di popolazione.

Mondini – a vantaggio dei lavori della conferenza ritiene di affrontare la discussione seguendo le principali tematiche affrontate nella fase di scoping e poi all'interno del Rapporto Ambientale.

La prima tematica, ritenuta più importante, è quella relativa alla viabilità e al traffico e chiede al Dott. Della Sette di illustrare lo stato di fatto dei lavori e quali sono le soluzioni adottate.

Altra criticità emersa è quella riguardante il tema delle acque superficiali e sotterranee e il rapporto con l'invarianza idraulica, e come riuscire ad affrontare e mitigare i problemi derivanti in modo tale da rendere compatibile l'intervento finale, e su questo chiede il supporto dell'Ing. Vinci.

Per quanto riguarda gli aspetti più propriamente architettonici e impiantistici ed energetici seguirà la spiegazione del livello di sviluppo del progetto.

Il tema del suolo e sottosuolo sarà illustrato dal Dott. Campantico; successivamente sarà presentata la parte acustica con le incoerenze che sono state affrontate ed infine il paesaggio e il rapporto con le aree verdi.

Per rispondere in merito alle industrie a rischio di incidente rilevante e alle relative aree, il tema è stato discusso con la Città Metropolitana e precisato alla Città di Torino: il riferimento alle categorie territoriali è relativo ad aree dove vi è la sosta di auto, cioè una parte dove vi è la presenza continuativa di persone per l'interscambio, ma non riguarda gli assi stradali, e quindi si ritiene non sussistano problemi in quanto allargando la strada si attende un maggior scorrimento che favorisce la sicurezza.

Della Sette – per quanto riguarda strada della Cebrosa sud comunica che è stata oggetto di numerosi approfondimenti per individuare la soluzione migliore. Illustra le relazioni allegate ai

documenti di VAS, indicando che sono stati costruiti diversi scenari, nell'ambito dei quali sono state valutate in modo approfondito le intersezioni con strada delle Cascinette e con lo svincolo per la SR 11.

Evidenzia che lo studio si ferma alla intersezione con la SR 11 in quanto si ritiene che la tratta fino a strada di Settimo possieda già le caratteristiche sufficienti per smaltire il traffico e ribadisce che, nonostante le proposte progettuali di ulteriore sistemazione di quella intersezione, la stessa può rimanere nell'attuale stato di fatto. Evidenzia che in tutte le simulazioni la stessa intersezione è stata mantenuta allo stato attuale.

Pochettino – richiama la necessità che la soluzione progettuale della strada sia verificata sulla base del rilievo effettivo dello stato di fatto che tenga conto delle criticità presenti, in particolare della presenza nell'area di sottoservizi impattanti, compreso un cavo di alta tensione a confine, tra il muro e le alberate nell'area ILVA. In relazione a tali presenze chiede ancora se è stata fatta una ricognizione del tracciato interessato effettivamente dal cavidotto e se lo stesso dopo avere attraversato l'ILVA, prosegua a monte ed a valle nelle altre aree.

Roncisvalle – comunica per, quanto di sua conoscenza, tutto il cavidotto è al di là del muro di recinzione dell'ILVA; il cavidotto segue tutto il fronte del confine ed arriva allo stabilimento successivo.

Pochettino – in relazione all'allargamento della strada pone ancora il tema delle distanze dal confine per il fabbricato uffici esistente nell'area ILVA e chiede come risulti sostenibile.

Ronsisvalle – comunica che per quanto riguarda la riduzione della distanza del fabbricato esistente dalla strada, rispetto a verifiche condotte anche con l'edilizia, tale situazione non pone problemi dal punto di vista edilizio in quanto si andrebbe in deroga al regolamento in quanto il fabbricato è preesistente.

Canevaro – premettendo che forse l'argomento non è oggetto di questa specifica variante, propone tuttavia di fare qualche riflessione sull'opportunità del prolungamento dell'asse Cebrosa al di là della viabilità di ATIVA per gestire anche il nodo della viabilità di Abbadia di Stura così come qualche anno prima si era discusso al tavolo regionale del quadrante nord-est della Città Metropolitana. Evidenzia la possibilità di riprendere assieme il ragionamento magari nell'ambito della variante generale al PRG.

Della Sette – evidenzia che nell'ambito di Laguna Verde questi scenari erano già stati impostati ed espone le criticità relative a quel nodo e al nuovo asse.

Serra – Evidenzia che il tema sarà da approfondire nel quadro della variante generale.

Vinci – per quanto riguarda la gestione delle acque superficiali sulle strade evidenzia che su strada Cebrosa, fino a 50 m. dall'incrocio con c.so Romania, esiste il canale SNIA che presenta problematiche sia strutturali sia di insufficienza idraulica; mentre c.so Romania è sprovvisto di fognatura bianca e nera.

Puntualizza che a seguito dei vari tavoli tecnici, sono state illustrate le soluzioni che prevedono la realizzazione di un collettore (tratto a monte) sul nuovo corso Romania stralciato dal progetto generale che ha fatto la SMAT per il futuro ammodernamento della rete fognaria in tutta l'area.

La prima fase prevede quindi, oltre la realizzazione di competenza del suddetto collettore, la realizzazione anche di trincee drenanti a lato strada per consentire, fino alla completa realizzazione del collettore da parte di SMAT, l'infiltrazione al suolo delle acque meteoriche di derivazione stradale.

Un'altra ipotesi da parte di SMAT è il potenziamento del canale SNIA: in questa fase sono previsti interventi edilizi quali BRICOMAN che prevedono l'urbanizzazione di circa 5 ettari di superfici e a tale riguardo è stato concordato con SMAT che, in attesa del potenziamento del canale SNIA, è consentita solo l'immissione di 150 litri al secondo, mentre il resto della portata derivante dall'area sarà totalmente infiltrata al suolo in accordo con le indicazioni del PTC2.

Gallo chiede se è stata valutata la possibilità di realizzare delle vasche di laminazione sull'area urbanizzata.

Vinci – conferma che il progetto prevede la realizzazione di n. 3 vasche di laminazione di 800 mc. ciascuna su una superficie di circa 40.000 mq. con la duplice funzione di ritardare l'immissione e di intercettare anche gli eventuali sversamenti accidentali.

Castiglioni – chiede se le vasche sono anche utilizzabili come accumulo di acque meteoriche per il fabbisogno idrico delle aree a verde.

Vinci – comunica che c'è una vasca differenziata destinata all'irrigazione. Evidenzia ancora che ove venisse richiesta la realizzazione di vasche di prima pioggia, le vasche stesse possono servire ad intercettare i primi 5 mm di acque di pioggia, per poi essere indirizzati o allo scarico in fognatura nera o al trattamento.

Gallo – pone in evidenza la necessità di considerare anche le previsioni dell'art. 14 dell'allegato C alle NUEA, con particolare riferimento al comma 7, laddove vengono date indicazioni circa la gestione della componente acqua per medie e grandi strutture di vendita, per evitare poi contrasti con le fasi successive a livello edilizio e di autorizzazione commerciale.

Altina - ritiene di non aver nulla da aggiungere rispetto a quanto definito a seguito dei tavoli precedenti.

Mondini – in relazione ai diversi livelli di approfondimento delle due aree, Romania 1 e Michelin, evidenzia che uno degli aspetti fondamentali della relazione riguarda i livelli di progettazione.

Picco – evidenzia che il progetto su Romania 1 si allinea al protocollo ITACA, con involucri e pareti esterne ad elevate prestazioni, in linea con quelli che sono i dettami dei più avanzati sistemi attuali di fabbricazione. Sotto il profilo degli impianti evidenzia che è stata fatta la scelta delle pompe di calore elettriche, con una quota di fotovoltaico importante in linea con la normativa. Nei due edifici più grandi, Bricoman e l'altra struttura commerciale, la seconda avrà il parcheggio in copertura con un sistema superiore di struttura metallica di mitigazione a verde delle auto parcheggiate.

Gallo – in merito alla questione energetica ricorda che questa era una delle questioni sulla quale era stato richiesto di valutare alternative e sono state sviluppate alcune considerazioni abbastanza sintetiche rispetto al tema di raffronto con il teleriscaldamento. Ricorda ancora che come emerso in altre occasioni dal punto di vista metodologico non si è allineati tra l'equiparazione pompa di calore e teleriscaldamento. Ritiene che per un confronto corretto occorrerebbe considerare più attentamente il mix energetico che viene utilizzato e occorre entrare nel merito di quale esternalità in termini di emissioni è legata alla scelta dell'alimentazione elettrica.

Picco – ritiene di invitare i propri consulenti a fare una analisi più approfondita ritenendo il tema di interesse, ma considera che in quel sito non c'è il teleriscaldamento di IREN.

Canevaro - informa che il teleriscaldamento di Settimo potenzialmente garantisce di accesso a questa risorsa.

Blandino – chiede di considerare l'utilizzo sulla copertura di vernici ad alto albedo contribuendo a ridurre l'accumulo di calore. Invita inoltre a considerare il trattamento anche sulle facciate del fabbricato.

Campantico – in merito al suolo, comunica che sull'area ex Cebrosa erano già state fatte attività di campionamento ambientale con l'analisi del set completo, i cui esiti hanno dato la piena conformità della colonna B, e livelli di nichel e cromo superiori ai valori fondo per quanto riguarda la tabella A. Sul cavalcavia sono state fatte specifiche indagini ad agosto 2018 legate alla previsione di demolizione dello stesso.

Evidenzia che il materiale è stato analizzato sia come suolo, per valutarne l'eventuale contaminazione in previsione di riutilizzo, sia come rifiuto e come materiale di riporto per un eventuale riutilizzo in sito.

Come suolo è risultato non contaminato e sta all'interno dei valori della colonna B e può essere riutilizzato al di fuori del sito di produzione o rimanere all'interno dello stesso; il materiale si configura come suolo e facendo il confronto con il test di cessione risulta un materiale che può essere conferito a discarica per rifiuti speciali non pericolosi.

E' stato anche analizzato il materiale costituente il rilevato ferroviario nel tratto in cui corso Romania diventa un sovrappasso della linea ferroviaria che andava alla Michelin. Le analisi hanno evidenziato la presenza di amianto in concentrazioni superiori al valore normativo e quindi il materiale va classificato come pietrisco contenente amianto e in corso d'opera andrà gestito come rifiuto contenente amianto (rifiuto speciale pericoloso), lo spessore è di circa 30/40 cm, e la stima dei costi di smaltimento è di circa 170/180 euro a mc.

Alemanni: interviene precisando che queste analisi sull'area di interesse Michelin non sono ancora state fatte e saranno rinviate ad un momento successivo.

Campantico – conclude indicando che sull'area Cebrosa non ci sono elementi ambientali che ostino alla trasformazione prevista e ad oggi non è richiesta attività di bonifica o messa in sicurezza. Rappresenta la situazione dell'area Michelin seguita da altra società ambientale (Golder) indicando la sostanziale conformità dei dati riscontrati sull'area Michelin con quanto accertato sull'area Cebrosa.

Marocco – affronta il tema dell'acustica ed evidenzia che per le aree Cebrosa Romania 1 è stata presentata una proposta di revisione della zonizzazione acustica dalla classe VI alla classe IV con l'inserimento di fasce cuscinetto. Permane un accostamento critico con il Comune di Settimo riguardante una scuola ed il villaggio residenziale Olimpia.

Si ritiene, rispetto agli impatti dell'intervento, che dovranno essere previste schermature degli impianti, mentre in relazione alla rumorosità derivante dai parcheggi e dal traffico saranno valutate barriere acustiche di tipo naturale e mitigazioni sui manti stradali.

Gallo – evidenzia che tipicamente solo una barriera a verde non ha generalmente grossi effetti sui livelli sonori. Evidenzia inoltre che sulle barriere di confine occorre anche verificare il coordinamento dell'attuazione con le norme di regolamento edilizio.

Marocco – comunica che esiste la disponibilità di una famiglia di zona a permettere i monitoraggi e i controlli in fase di cantiere.

Fioravanzo – con riferimento al consumo di suolo, comunica di aver condotto un monitoraggio sui 5,5 ettari di estensione della proprietà della Soc. Romania 1, che è attualmente pavimentata per una estensione di 17000 mq. Per quanto riguarda l'area a verde residua evidenzia che, anche grazie alla collaborazione degli uffici competenti della città, è stato possibile individuare e documentare attraverso le foto aree presenti sul geoportale del Comune di Torino, ulteriori aree di suolo consumato con riferimento alla situazione aggiornata all'anno 1990. Evidenzia che dai sopralluoghi fatti anche precedentemente risulta che la permeabilità del terreno è molto scarsa e sulla base dei

calcoli effettuati si è valutata una superficie totale di permeabilità equivalente di circa 14.000 mq e conseguentemente il valore minimo di ripristino dall'area risultante in circa 17.000 mq.

Il progetto prevede nuove aree verdi permeabili intorno a 14.000 mq, il piantamento di circa 150 nuovi alberi, di prima grandezza lungo il confine di via Cebrosa e corso Romania, di seconda grandezza alla base della scarpata di corso Romania e alberi di terza grandezza nel parcheggio.

Castiglioni – in riferimento alle nuove indagini condotte chiede chiarimenti in ordine alla parte permeabile ed impermeabile, rispetto ai dati riportati nel rapporto ambientale.

Fioravanzo – comunica che la parte permeabile è pari a circa 20.000 mq per un consumo di suolo effettivo di 6.000 mq scarsi.

Mondini – precisa che come da ultima indicazione riguardo il monitoraggio era stato concordato di usare lo strumento degli indicatori di ITACA URBE e così è stato fatto.

Accurti – richiama il paragrafo relativo all'archeologia presente nei documenti prodotti e chiede se si può in qualche modo esporre gli approfondimenti che erano già stati richiesti, richiamando a tale proposito la nota del 6 febbraio 2018 della Soprintendenza riguardante la richiesta di approfondimenti nell'ambito dei contenuti del rapporto ambientale riguardanti il tracciato della via Romana Augusta Taurinorum e Vercellae.

Alemanni – comunica che è stato presentato l'allegato 5 da cui risulta che non vi sono evidenze in proposito.

Mondini – comunica che è stata fatta l'analisi archeologica ma è risultata negativa.

Accurti – chiede inoltre se quello che è stato depositato con il rapporto ambientale ha già seguito i dettami dell'articolo 11 del regolamento applicativo del Piano Paesaggistico Regionale approvato il 22 marzo 2019 entrato in vigore 7 giorni dopo.

Mondini – comunica che i documenti erano stati presentati molto prima.

Accurti – evidenzia che era già stata trasmessa una tabella in cui si chiedeva di rivedere le valutazioni, di fatto già avviate, tabella che di fatto è ora pubblicata come allegato B al regolamento.

Gallo – tornando al tema del consumo di suolo, prende atto del documento che aggiorna lo stato zero del monitoraggio e ne chiede l'invio di copia elettronica via Pec della versione finale per avere la documentazione coordinata.

Castiglioni – chiede se al contrario Michelin mantiene le previsioni come indicate nel documento del rapporto ambientale.

Alemanni – conferma e conclude che di fatto risulta più area permeabile in progetto di quella indicata in rilievo considerando come permeabile anche quella dei parcheggi ed evidenzia che si partiva da circa 50.000 mq di area permeabile ed ora ne sono previsti 40.000 mq permeabili a tutti gli effetti oltre ad altri 30.000 da parcheggio, anche questi permeabili.

Gallo – osserva che in base a questi dati quindi il bilancio rispetto a permeabilità ed invarianza si risolve all'interno dell'ambito. Osserva ancora nell'ambito delle alternative che è stata riportata una scheda di sintesi rispetto al tema localizzazione parcheggi e mette in evidenza che da quello schema sembrerebbe emergere che l'unica soluzione preferibile sia quella del parcheggio a raso permeabile mentre in realtà viene anche prevista la soluzione con parcheggio in copertura di cui si era discusso durante lo scoping, soluzione che offre vantaggi per vari temi ambientali.

Alemanni – evidenzia che questo non vale in tutti gli ambiti, ma solo in certe situazioni specifiche in cui non è possibile realizzare tutto il parcheggio a raso.

Francesco Federico – evidenzia che, quella dei parcheggi in copertura al piano primo, non è una alternativa ma una soluzione progettuale laddove gli stessi i quali non possono essere diversamente reperiti.

Gallo – conclude confermando che tale soluzione possa essere considerata tra le alternative, ringrazia i proponenti e li congeda per il seguito della conferenza riservata solo agli Enti.

§§§

Gallo – pone la questione dell'art. 14 dell'allegato C alle NUEA della Città, riguardanti le norme sul commercio, nella parte riguardante la componente ambientale acqua, con la previsione di raccolta delle acque meteoriche di dilavamento di strade e piazzali a mezzo caditoie e canaline afferenti a vasche di raccolta dotate di adeguati sistemi di depurazione.

Pochettino – evidenzia che sulle aree sono previste vasche di raccolta e tale soluzione sembra porsi in contraddizione con la prevista realizzazione anche di parcheggi drenanti.

Canevaro – evidenzia la possibilità di creare dei pacchetti di fondazione della pavimentazione con materiali meno permeabili per favorire una certa raccolta anche se non si hanno dati sulla effettiva efficienza.

Castiglioni – pone in evidenza che l'indicazione di parcheggi semipermeabili sottintende l'assunzione come non significativo per tali superfici l'impatto dell'infiltrazione al suolo delle acque di prima pioggia.

Pochettino – mentre ritiene che sulla parte privata sia onere del proponente, evidenzia la preoccupazione di una eventuale responsabilità ove la gestione sia in capo all'Ente. Chiede se in un sistema impostato per infiltrare al suolo sia possibile impostare dei pozzetti barriera con funzione intercettante.

Altina – comunica che non vi sono esperienze a tale riguardo perché non ne sono mai stati fatti da SMAT. Tecnicamente ritiene sia possibile; ove si arrivasse ad una posizione comune comunica la disponibilità di SMAT.

Segue discussione sul sistema di scarico delle acque meteoriche di parcheggio e sull'applicabilità delle norme dell'allegato C in rapporto alla necessità di infiltrazione delle acque in sottosuolo.

Castiglioni – comunica che ad oggi i proponenti hanno autorizzazione dal SMAT per smaltire 150 l/sec in allaccio controllato e verificato, quindi le sezioni che devono entrare nelle tubazioni della SMAT sono verificate secondo questa condizione. I calcoli in merito all'infiltrazione ci sono ma se poi il sistema non dovesse funzionare questa sarà una responsabilità del progettista e del costruttore. Comunica sono stati sollevati dubbi sul metodo mentre sulla compatibilità tecnica non può esprimersi.

Petrecca – conferma che la responsabilità è di chi fa il progetto idraulico. Evidenzia che con tutte le versioni del progetto presentate sono stati formulati pareri limitatamente a due profili: l'impronta della strada Cebrosa e la correttezza dimensionale dello smaltimento delle acque meteoriche, confermata da SMAT

Castiglioni – in riferimento allo scarico delle acque nere comunica che la richiesta della Città Metropolitana è di cessare qualsiasi attività di scarico di acque nere o grigie nel canale SNIA in cui potrà andare solo la bianca.

Gallo – indica che la soluzione in merito alla gestione delle acque deve essere coerente con i vincoli dell'area e sicura rispetto ai possibili rischi.

Pochettino – chiede se sono state condotte verifiche sulla rete infrastrutturale della SNAM rispetto a strada Cebrosa.

Petrecca – comunica che con SNAM si era parlato relativamente al progetto su corso Romania ma evidenzia che alla stessa è stato inviato tutto il materiale.

Pochettino – rispetto alla questione del RIR cita la relazione predisposta da Mondini nella quale risulta dichiarato che i vincoli territoriali sulle distanze valgono solo per le condizioni di stazionamento.

Gallo – osserva che tale tema non è incluso nel rapporto ambientale.

Pochettino – evidenzia che è stata fatta una relazione a parte che è stata trasmessa ma non è stata depositata e propone di chiedere di farla formalizzare.

Gallo – osserva che rispetto a quanto in pubblicazione non sono ammesse integrazioni. Il tema non era stato considerato ed evidenziato nel rapporto ambientale poiché non erano state indicate interferenze e tale vincolo non risultava quindi da considerare. Propone di dare atto delle conclusioni presentate con l'approvazione della variante, aggiungendo un paragrafo di aggiornamento alla relazione urbanistica.

Pone quindi il tema della fattibilità dei parcheggi in copertura.

Castiglioni – osserva che si tratta di un problema prettamente economico, così come confermato dai proponenti, i quali dichiarano che la necessità di realizzazione di parcheggi in copertura sia necessaria alla verifica del fabbisogno degli standard.

Gallo – ritiene che questo significhi che il valore di quanto realizzato permette di sostenerne i costi. Osserva ancora che il tema dei parcheggi in struttura era già stato posto con la variante 311. Chiede la possibilità di modificare la scheda della variante indicando nelle norme la necessità di realizzare una quota dei parcheggi in struttura.

Castiglioni – osserva che in merito ad invarianza idraulica, permeabilità di suolo, consumo di suolo ci sia correlazione ma che il raggiungimento di un obiettivo non implichi automaticamente anche il raggiungimento degli altri. Pur considerando quanto economicamente sostenibile, occorre adottare un metodo oggettivo di valutazione, in quanto ad oggi dai calcoli presenti da proponenti non si evince la rispondenza ai requisiti ambientali in materia di consumo di suolo.

Pochettino – osserva che si può procedere con prescrizioni nella scheda se le stesse sono frutto di norme, regolamenti o indicazioni assunte come linee di indirizzo in maniera uniforme per tutti gli interventi, chiede informazioni al comune di Settimo in merito alle indicazioni assunte in casi analoghi.

Canevaro – conferma come sia la richiesta di superfici in funzione degli standard a determinare il progetto. Nei casi in cui si sono avuti parcheggi sotto l'impronta dei fabbricati era perché non si potevano reperire diversamente, ovvero le norme di piano regolatore disegnavano delle fasce verdi inedificabili per parcheggio. Ritiene che occorra capire nell'ambito di questa variante quali possibilità ci sono per introdurre eventuali norme.

Castiglioni – ritiene che ad oggi, magari in modo minore rispetto al passato, continua ad sussistere una problematica di consumo di suolo; in funzione del diverso livello di approfondimento progettuale sui lotti su Romania 1 - Bricoman parrebbe dai dati illustrati che il problema non sussista più. Tuttavia, considerato che la variante è unica e quindi la verifica va soddisfatta anche a

livello complessivo, occorre valutare se la variante nel suo complesso dal punto di vista ambientale sia sostenibile o meno. Il momento per impostare la verifica sul consumo di suolo è la variante.

Gallo – occorre valutare se adeguare la scheda normativa che è l'esito di minima di una procedura ambientale.

Cavalieri – ritiene che occorra considerare l'impatto che potrebbe avere su tutto il processo una modifica della scheda normativa.

Gallo – propone di calcolare, sulla base del progetto presentato, la quota dei parcheggi in copertura proposti e di assumere, nella scheda tecnica di variante, una prescrizione che preveda l'obbligo di realizzare una quota minima di parcheggi in copertura coerente con il progetto presentato. Osserva come già in altri casi, quando si è evidenziato un problema di concentrazioni e di aree di atterraggio limitate nelle schede, sia stato previsto che i parcheggi vanno realizzati in struttura, anche se in quei casi la prescrizione non è stata posta a valle di una procedura ambientale ma sulla base di valutazioni di fattibilità urbanistica.

Castiglioni – osserva che se l'intervento comporta consumo di suolo da un punto di vista normativo è la stessa procedura ambientale che deve stabilire le compensazioni; a quel punto si pone il problema di individuare le aree in compensazione.

Blandino – ricorda che la città sta perseguendo una politica, anche con la recente adesione al patto dei sindaci per il clima e l'energia, anche in termini di mitigazioni. Evidenzia quindi che in merito ai parcheggi sul tetto occorre individuare una soluzione che contempli un minimo di ombreggiamento. Occorrerà tenerne conto nel caso di modifica in scheda tecnica.

Canevaro – richiama quanto avvenuto a Settimo con la realizzazione su pilotis di Leroy Merlin evidenziando che si ottengono certi risultati quando ci sono speciali condizioni

Gallo – osserva che tali speciali condizioni sono particolari norme di piano, e questa è una variante, questa è l'occasione in cui possono essere introdotte.

Canevaro – osserva che ci sono dei nodi di mobilità, all'interno dei quali si inseriscono anche discorsi sulla mobilità ciclabile e collegamento tra i vari centri commerciali che insistono sull'area, che richiederebbero una riflessione integrata e propone a tale riguardo di fare un tavolo della mobilità d'ambito nel quadro della variante generale.

Pochettino – ritornando al tema dei parcheggi, non ritiene, per le motivazioni già espresse di procedere a modificare la scheda normativa e chiede se, in funzione delle indicazioni di ISPRA, che intende i parcheggi come suolo consumato, non si possa, invece, prevedere che gli stessi possano essere, in alternativa alla realizzazione in struttura, oggetto di compensazione.

Gallo – chiede nel caso tutti siano considerati quale consumo di suolo come compensano, dove atterrino le compensazioni, perché in tal caso la quota in copertura non basterebbe.

Penna – osserva che occorre definire uno strumento di compensazione che ad oggi non c'è.

Pochettino – chiede come era stato gestito il problema del parcheggio nella variante 311.

Castiglioni – evidenzia che la variante aveva demandato al PEC

Pochettino – ribadisce che occorre adottare atteggiamenti omogenei a quelli della variante 311

Castiglioni – ricorda che per la variante 311 quale obiettivo ambientale dovevano essere mantenute permeabili le quote ancora tali, e a tali fine realizzare le costruzioni sulle quote di suolo impermeabile. Per ottenere tale obiettivo, ritiene che occorra modificare la scheda normativa.

Pochettino – ricorda che occorre trattare omogeneamente il tema

Castiglioni – conferma quanto era stato riportato nella variante 311

Pochettino – osserva che quindi si possa procedere in analogia a quanto già avvenuto, fatto salvo l'identificazione di aree su cui fare atterrare le compensazioni o di una validazione per i costi delle compensazioni , cui dedicare un approfondimento sulla scorta di dati reali.

Zerbini – ritiene che occorra indirizzare la progettazione seguendo gli strumenti normativi presenti.

Castiglioni – osserva che in caso di impatto significativo occorre che mitigazioni e compensazioni bilancino tale impatto.

Pochettino – osserva che sussistono posizioni distanti ma che possono trovare sintesi non nella modifica della scheda di piano, ma nel prescrivere che l'impatto del suolo consumato come parcheggi possa essere in alternativa o mitigato con parcheggi in struttura o compensato. Il tema è di natura ambientale.

Pochettino – Segnala la necessità che le opere di urbanizzazione garantiscano la connessione dei percorsi pedonali con il servizio di trasporto pubblico, anche in ordine a eventuali problemi di sicurezza dei pedoni. A seguito del sopralluogo recentemente effettuato, comunica che è stato richiesto un progetto che sia coerente e che dovrà consentire la sovrapposizione della planimetria della viabilità con gli espropri previsti.

Blandino – segnala la necessità che il percorso ciclabile sia integrato con le disposizioni del biciplan consentendo la connessione tra i vari centri commerciali insistenti nella zona. Conferma le prescrizioni date in precedenza con la realizzazione dei parcheggi in copertura ombreggiati funzionali a ridurre le isole di calore.

Gallo: Ringrazia e chiude la seduta

La seduta si chiude.

IL DIRIGENTE
Ing. Claudio Beltraminio



§§§