



collegno PARADISO

Rigenerazione urbana

VARIANTE URBANISTICA AL PRGC

ai sensi dell'art.17 bis c.5 della L.R. 56/77 e s.m. e i.

- PERIMETRAZIONE DEGLI AMBITI TERRITORIALI INTERESSATI E APPROVAZIONE SCHEDE DI PROGETTO :
Delibera CC n°46 del 11/05/2017
- DATA
Agosto 2020 /
- APPROVAZIONE VARIANTE :

INTEGRAZIONI GRUPPO DI LAVORO



ARCHITETTURA URBANISTICA

Progettista:
arch. **Maria Sorbo**

Corso Regio Parco 2, Torino (TO), 10153

Tel. 011.0204650
PEC: m.sorbo@architettitorinopec.it
E-mail: studiom.sorbo@gmail.com

Collaboratori:
arch. Pianif. **Lucio De Benedictis**
dott. Pianif. **Andrea Martinelli**
dott. Pianif. **Denis Ligammari**



il Sindaco
Francesco CASCIANO

l' Assessore
Matteo CAVALLONE

Il responsabile Procedimento
Paola TESSITORE

Segretario Comunale
dott. Maurizio Ferro Bosone



PROGRAMMA DI RIGENERAZIONE URBANA
D.1 - COMPLESSO EX SANDRETTO (VIA DE AMICIS E VIA MANZONI)
art. 14 della L.r. 20/2009

**CONTRODEDUZIONI
AL CONTRIBUTO ISTRUTTORIO**

REGIONE PIEMONTE
e
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO

Nel presente paragrafo vengono riportate le richieste di integrazione da parte della Regione Piemonte e dalla Città Metropolitana di Torino.

Geom. Luciano VIOTTO – Funzionario istruttore della Città Metropolitana di Torino

Come ha già anticipato il Dirigente Ing. Marengo, questa Variante non si pone in contrasto con il nostro Piano Territoriale. Resta comunque da chiarire un aspetto che riguarda la capacità insediativa residenziale, ovvero occorre rendere coerenti i dati con le Varianti già divenute efficaci di Collegno Rigenera, parlo ovviamente dell'area "A" (ex Mandelli), dell'area "O" e dell'area "N".

Nel Fascicolo di Variante alcuni dati non sono coerenti. Questi ovviamente sono dettagli puntuali, che però comportano un esito che varrebbe la pena considerare. Non voglio entrare nel merito della qualificazione del tipo di intervento, ovvero ristrutturazione urbanistica piuttosto che rigenerazione urbana. Dimentichiamoci questo dibattito. Se però questo intervento non viene considerato una ristrutturazione urbanistica, l'incremento del 7,5% stabilito dalle Norme del PTC2 non è ammesso; questo ulteriore aumento della capacità insediativa deve pertanto essere espunto dalla Relazione illustrativa e dalla tabella.

Un altro aspetto che varrebbe la pena sottolineare, anche se non riguarda direttamente questa Variante, ma in considerazione del fatto che sono divenute efficaci già tre Varianti di Collegno Rigenera, riguarda i famosi 5.000 mq di SLP della RSA. Occorre che il Comune di Collegno chiarisca che fine fanno in quanto continuano a comparire nelle tabelle. Nel provvedimento, nel parere che sarà formulato, ci riserviamo di essere ancora più puntuali.

L'aspetto rilevante riguarda però la capacità insediativa residenziale di questo intervento che, aggiunta agli altri, deve portare a numeri coerenti. I numeri devono essere gli stessi. Grazie.

Arch. Massimo PURGATORIO – Funzionario istruttore della Regione Piemonte

Buongiorno a tutti. Da una prima analisi, secondo noi occorre integrare la documentazione trasmessa, in quanto si rileva una carenza in merito alla verifica di coerenza al PPR [Piano Paesaggistico Regionale]. Occorrerebbe quindi fare riferimento al Regolamento 4/R, Regolamento regionale attuativo del PPR, in vigore dal 12/04/2019, che prevede appunto nell'Allegato B uno schema di raffronto tra le norme del PPR e le previsioni proposte dalla Variante. In buona sostanza occorrerà fornire questi elementi. Per quanto riguarda le verifiche e gli aspetti parametrici, concordo con le prime indicazioni fornite dal Geom. Viotto e quindi si richiede una maggiore chiarezza e precisazioni in merito agli aspetti legati alla capacità insediativa residenziale. Questo è quanto possiamo esprimere in questa prima fase.

***Schema di raffronto tra le norme del Ppr e le previsioni della variante allo strumento urbanistico
(La compilazione rispetto agli specifici articoli e commi delle NdA è necessaria unicamente qualora il contenuto della variante interessi gli aspetti da essi disciplinati)***

I. RAFFRONTO TRA LE PRESCRIZIONI CONTENUTE NELLE SCHEDE DEL CATALOGO PER I BENI EX ARTICOLI 136 E 157 DEL CODICE E LE PREVISIONI DELLA VARIANTE	
<i>Prescrizioni specifiche</i>	<i>Riscontro</i>
<i>nessuna</i>	<i>nessuna</i>
II. RAFFRONTO TRA LE NORME DI ATTUAZIONE DEL PPR E LE PREVISIONI DELLA VARIANTE	
Articolo 35. Aree urbane consolidate (m.i. 1, 2, 3)	
<ul style="list-style-type: none"> - m.i. 1: tessuti urbani consolidati dei centri maggiori (prevalentemente nel centro in zone densamente costruite); - m.i. 2: tessuti urbani consolidati dei centri minori (prevalentemente nel centro in zone densamente costruite); - m.i. 3: tessuti urbani esterni ai centri (costituito da zone compiutamente urbanizzate in continuum con m.i. 1 o m.i. 2). 	

Indirizzi

comma 3

I piani locali garantiscono, anche in coerenza con l'articolo 24, comma 5:

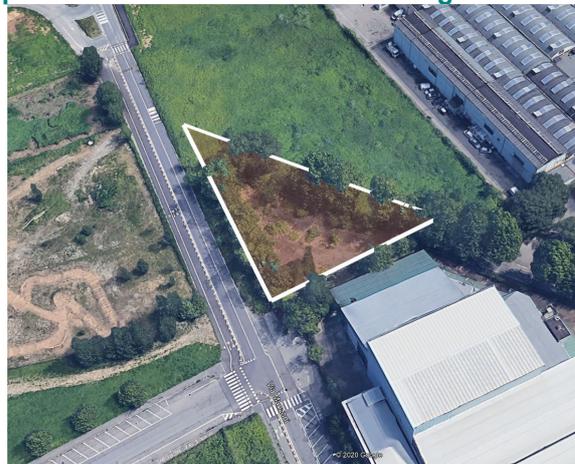
- a. il potenziamento degli spazi a verde e delle loro connessioni con elementi vegetali esistenti, nonché il miglioramento della fruizione anche attraverso sistemi di mobilità sostenibile e di regolazione dell'accessibilità;
- b. il potenziamento della rete degli spazi pubblici, a partire da quelli riconosciuti storicamente, anche con la riorganizzazione del sistema dei servizi, delle funzioni centrali e dei luoghi destinati all'incontro, con il coinvolgimento delle aree verdi, la formazione di fronti e di segni di rilevanza urbana.

comma 4

I piani locali disciplinano, con riferimento ai tessuti urbani esterni ai centri (m.i. 3), eventuali processi di rigenerazione urbana di cui all'articolo 34 comma 5.

Il progetto di rigenerazione Urbana coerentemente al comma 3 dell'art. 35 del PPR.

Attualmente l'area è inutilizzata e quasi totalmente impermeabilizzata salvo sporadica vegetazione di specie invasive e filare alberato lungo il confine.



Il Progetto ne prevede una riconversione ad un'area destinata a verde pubblico attrezzato con la piantumazione di specie autoctone ed il ripristino della permeabilità.



<p><u>Direttive</u></p> <p>comma 5</p> <p>I piani locali garantiscono il mantenimento e la valorizzazione del disegno originario d'impianto e degli elementi edilizi caratterizzanti, con particolare riferimento alle parti di città precedenti al 1950 connotate da trasformazioni urbanistiche a progetto unitario. (...)</p>	
--	--

Articolo 37. Insediamenti specialistici organizzati (m.i. 5)

Insediamenti specialistici organizzati (aree urbanizzate per usi non residenziali).

Originati prevalentemente ex novo a margine degli insediamenti urbani compatti, connessi al resto del territorio solo attraverso allacci infrastrutturali.

<p><u>Direttive</u></p> <p>comma 4</p> <p>Per le aree di cui al comma 1 i piani territoriali provinciali e i piani locali stabiliscono disposizioni, tenendo conto dei seguenti criteri:</p> <p>a. sono ammissibili interventi di riuso, completamento e ampliamento in misura non eccedente al 20% della superficie utile lorda preesistente all'adozione del Ppr oppure, se in misura maggiore, subordinatamente alle seguenti condizioni:</p> <p>I. siano ricompresi in progetti estesi alla preesistenza e volti al perseguimento degli obiettivi di cui al comma 2;</p> <p>II. rientrino in un ridisegno complessivo dei margini, degli spazi pubblici, delle connessioni con il sistema viario, del verde e delle opere di urbanizzazione in genere, indirizzato a una maggiore continuità con i contesti urbani o rurali, alla conservazione dei varchi, nonché al contenimento e alla mitigazione degli impatti;</p> <p>b. eventuali nuove aree per insediamenti specialistici possono essere previste dai piani territoriali provinciali e dai piani locali, in funzione dell'area di influenza, localizzate prioritariamente all'esterno dei beni paesaggistici e in modo da non pregiudicare la salvaguardia delle componenti tutelate ai sensi delle presenti norme, e tali da rispettare le seguenti condizioni:</p> <p>I. sia dimostrata l'impossibilità di provvedere al reperimento delle superfici necessarie attraverso il riordino, il completamento e la densificazione dell'esistente;</p> <p>II. non interferiscano con i varchi, con i corridoi di connessione ecologica o con aree di particolare capacità d'uso o pregio per le coltivazioni tipiche, di cui agli articoli 20, 32 e 42;</p> <p>III. non determinino la necessità, se non marginale, di nuove infrastrutture o incrementi della frammentazione ecosistemica e paesaggistica;</p> <p>IV. sia prevista la contestuale realizzazione di</p>	<p align="center">Il progetto di rigenerazione Urbana risponde coerentemente alle direttive dettate dall'art. 37 del PPR, in quanto la proposta a proposta progettuale prevede la completa riqualificazione dell'area a beneficio della realizzazione di nuove aree a servizi, in particolare aree verdi e spazi pubblici attrezzati.</p> <p align="center">Il disegno di rigenerazione mira fortemente alla qualità dell'abitare: in questa direzione il progetto si sviluppa attorno al green boulevard, elemento strutturante e caratterizzante del progetto che, unitamente agli spazi trasversali di collegamento, assicura totale permeabilità e rilevante quantità di spazi pubblici a servizio delle persone.</p> <p align="center">Le volumetrie in progetto saranno posizionate e modulate secondo appositi approfondimenti volti ad accertarne: migliore collocazione secondo l'esposizione solare, sviluppo funzionale del lotto e massimizzazione della fruibilità degli spazi pubblici.</p> <p align="center">L'intera area progettuale, in continuità e connessione con gli spazi pubblici esistenti, è concepita per privilegiare la mobilità ciclabile e pedonale e per fornire attrezzature comuni di quartiere per la sosta, lo svago e l'incontro, prediligendo per i veicoli la viabilità già esistente e la possibilità di interrimento dei parcheggi.</p>
--	--

adeguate aree di verde pubblico o a uso pubblico, per mitigare o compensare gli impatti paesaggistici ed ambientali.

comma 5

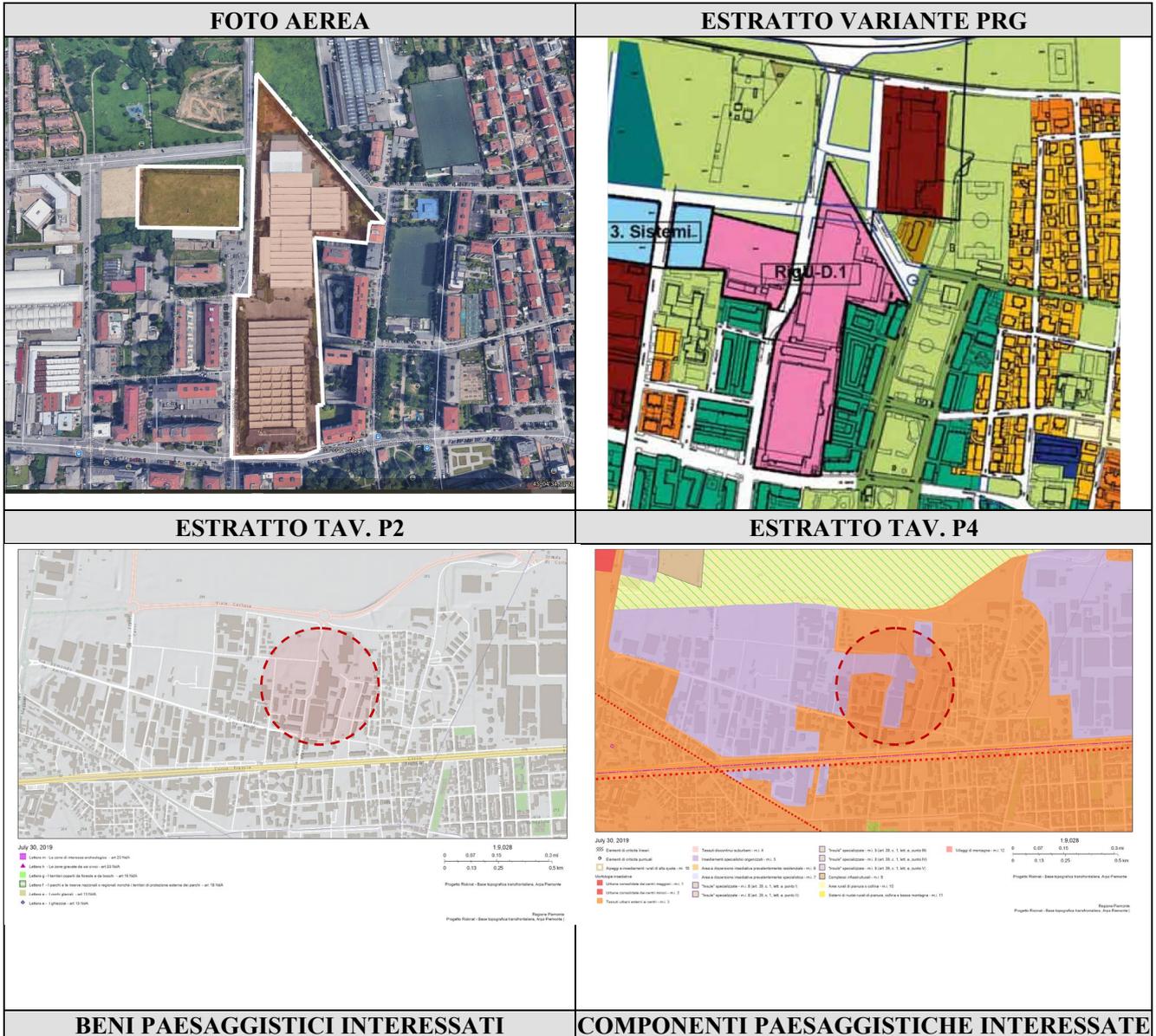
Ai fini del recupero e della riqualificazione delle aree produttive costituiscono riferimento per la progettazione degli interventi le linee guida per le Aree produttive ecologicamente attrezzate (Apea), adottate con DGR 28 luglio 2009, n. 30-11858.

comma 6

I piani locali possono prevedere la riconversione degli insediamenti specialistico organizzati mediante i processi di rigenerazione urbana di cui agli articolo 34 comma 5.

AREA OGGETTO DI VARIANTE (n. ...)

Descrizione dell'area (...) L'area di intervento di trasformazione e rigenerazione urbana si colloca nella città di Collegno, comune di 50.000 abitanti ricadente all'interno della prima cintura i Torino, nell'omonima Città Metropolitana. Il progetto di rigenerazione è compreso in un'area tra via Manzoni, via De Amicis, corso Antony e via Sassi, in prossimità degli assi viari di corso Francia e viale Certosa.



<p><i>Elenco</i></p> <p>nessuno</p>	<p><i>Elenco</i></p> <p><i>m.i. 5</i></p> <p><i>m.i.3</i></p> <p><i>Qualora la nuova previsione comporti la trasformazione di una componente morfologico-insediativa in un'altra è da verificare anche l'articolo a essa corrispondente (es. artt. 37 e 39).</i></p> <p><i>Vedi art. 35 e 37 del presente documento</i></p>
<p>ANALISI DEGLI ELEMENTI DI COERENZA O DI CRITICITÀ CON LA NORMATIVA DEL PPR</p>	
<p>Non sussistono elementi di Criticità rilevanti da segnalare</p>	
<p>CONCLUSIONI</p>	
<p><i>A seguito dell'analisi del punto precedente, le conclusioni devono contenere espressamente le motivazioni e valutazioni del Comune circa la coerenza della previsione con il dettato normativo del Ppr.</i></p> <p><u>Il progetto risulta essere pienamente coerente con quanto previsto dal PPR e migliorativo dello stato di fatto per cui non sussistono particolari criticità.</u></p>	

TABELLA 1: sup. lorde di pavimento (SLP) residenziali previste su ogni area di rigenerazione urbana del Programma "Collegno Rigenera" oggetto di Proposta di variante al PRGC in corso e/o completata

Area di rigenerazione urbana del Programma "Collegno Rigenera" (codifica e local	Ambito unitario variante di	SLP residenziale da PRGC vigente*	SLP residenziale max in progetto*	Differenza SLP residenziale (+/-)
		(mq)	(mq)	(mq)
A.1 - complesso immobiliare "ex Mandell via De Amicis -Torino - Pastrengo	"A"	5.000	29.667	+ 24.667
A.2 - complesso "ex Sottostazione elettrici via Torino				
D.1 - complesso "Ex - Sandretto" via De amicis/via Manzoni	"D"	non prevista	29.000	+ 29.000
E.1 - immobile di proprietà comunale via Oberdan n. 10	"E"	2.370	4.169	+ 1.799
E.2 - area complesso scolastico "G. Matte via Crimea n. 51				
N - complesso immobiliare e aree connesse corso Francia ang. via Cairoli - Sebusto		2.064	2.838	+ 774
O - immobile via De Amicis n. 70		non prevista	4.270	+ 4.270
P - area comunale via Vandalino ang. via Adamello		non prevista	non prevista	non prevista
Totali Proposte di variante al PRGC in corso e/o completate		9.434	69.944	60.510

Nota *

La superficie indicata è comprensiva della quota di 5.000 mq destinata ad R.S.A, qualora l'R.S.A. non venga realizzata, la suddetta quota di 5.000 mq. , verrà utilizzata per la realizzazione di edilizia sociale.

TABELLA 2: sup. lorde di pavimento (SLP) non residenziali previste su ogni area di rigenerazione urbana del Programma "Collegno Rigenera" oggetto di Proposta di variante al PRGC in corso e/o completata

Area di rigenerazione urbana del Programma "Collegno Rigenera" (codifica e local	Ambito unitario variante di PRGC	SLP "luoghi del lavoro" da PRGC vigente	SLP ter./comm. max in progetto*	Dif. SLP non residenziale (+/-)
		(mq)	(mq)	(mq)
A.1 - complesso immobiliare "ex Mandell via De Amicis -Torino - Pastrengo	"A"	15.474	9.500	- 5.974
A.2 - complesso "ex Sottostazione elettrici via Torino				
D.1 - complesso "Ex - Sandretto" via De amicis/via Manzoni	"D"	38.400	non prevista	-38.400
E.1 - immobile di proprietà comunale via Oberdan n. 10	"E"	non prevista	non prevista	non prevista
E.2 - area complesso scolastico "G. Matte via Crimea n. 51				
N - complesso immobiliare e aree connesse corso Francia ang. via Cairoli - Sebusto		non prevista	450	+ 450
O - immobile via De Amicis n. 70		5.840	550	- 5.290
P - area comunale via Vandalino ang. via Adamello		non prevista	non prevista	non prevista
Totali Proposte di variante al PRGC in corso e/o completate		59.714	10.500	-49.214

Nota *

Non sono computate le SLP non residenziali realizzabili come destinazione secondaria nell'ambito della destinazione principale residenziale (luoghi del lavoro con limitazione a spazi dedicati all'esercizio della libera professione, del credito, delle assicurazioni e della direzionalità; spazi per attività commerciali di vicinato, pubblici esercizi e circoli ricreativi, artigianato di servizio alla persona, attività culturali ed espositive; servizi e in generale attrezzature di interesse collettivo).

TABELLA 3: capacità insediativa residenziale prevista su ogni area di rigenerazione del Programma "Collegno Rigenera" oggetto di Proposta di variante al PRGC in corso e/o completata

Area di rigenerazione urbana del Programma "Collegno Rigenera" (codifica e localizzazione)	Ambito unitario variante di	Cap. insediativa da PRGC	Cap. insediativa max in progetto	Differenza Cap. insediativa (+/-)
		(ab.)	(ab.)	(ab.)
A.1 - complesso immobiliare "ex Mandelli" via De Amicis -Torino - Pastrengo	"A"	131	775	+ 644
A.2 - complesso "ex Sottostazione elettrica FF.SS." via Torino				
D.1 - complesso "Ex - Sandretto" via De amicis/via Manzoni	"D"	non prevista	757	+757
E.1 - immobile di proprietà comunale via Oberdan n. 10	"E"	62	109	+ 47
E.2 - area complesso scolastico "G. Matteotti" via Crimea n. 51				
N - complesso immobiliare e aree connesse corso Francia ang. via Cairoli - Sebusto		54	74	+ 20
O - immobile via De Amicis n. 70		non prevista	111	+ 111
P - area comunale via Vandalino ang. via Adamello		non prevista	non prevista	non prevista
Totali parziali Proposte di variante al PRGC in corso e/o completate		247	1.826	1.579

Nota

Gli abitanti insediabili sono ottenuti dividendo i dati di SLP della Tabella 1 per l'indice abitativo stabilito dal vigente PRGC e pari a 38,3 mq/abitante.

Verifica dell'incremento residenziale ai sensi dell'art. 21 NdA del vigente Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana di Torino (PTC2)

	Abitanti	Diff. ab. (+/-)	
Capacità insediativa residenziale totale PRGC VIGENTE :	59.837		
Capacità insediativa residenziale PRGC vigente al netto degli interventi non più attuabili in relazione alle Proposte di variante "Collegno Rigenera" attualmente in corso e/o completate:	59.590	-247	

Programma "Collegno Rigenera" da deliberazione C.C. n. 46/2017

Incrementi di capacità insediativa residenziale derivati (abitanti):

Totale parziale da Proposte di variante al PRGC in corso e/o completate	61.169	+ 1579	2,58%
--	---------------	---------------	--------------

Art. 21, comma 7, NdA del PTC2

[...] interventi di nuovo impianto, di nuova costruzione e di ristrutturazione urbanistica o edilizia che generano nuovo peso insediativo non dovranno in ogni caso comportare incrementi superiori al 5% della capacità insediativa dello strumento urbanistico vigente nei Comuni con popolazione pari o superiore ai 3.000 abitanti [...]

Incremento di capacità insediativa residenziale massimo ammesso	62.829	+ 2.992	+ 5%
--	---------------	----------------	-------------

Art. 21, comma 7 bis, NdA del PTC2

Con nuovi interventi di ristrutturazione urbanistica, non ancora contemplati dal PRGC vigente, possono conseguirsi incrementi fino al 7,5% della capacità insediativa dello strumento urbanistico vigente in eccedenza alle soglie di cui al comma precedente. [...]

Incremento di capacità insediativa residenziale massimo ammesso	67.317	+ 7.480	+ 12,5%
--	---------------	----------------	----------------

CONTRODEDUZIONI AL CONTRIBUTO ISTRUTTORIO COMUNE DI COLLEGNO

**Tecnico -urbanistico sulla proposta di variante al PRGC
presentata ai sensi dell'art.17bis, comma 5, L.R. 56/77 e s.m.i.**

Nel presente paragrafo si specifica come le controdeduzioni alle osservazioni del Comune di Collegno sono state soddisfatte all'interno di tutti gli elaborati della variante.

In particolare, per quanto riguarda l'osservazione di seguito riportata, viene allegato il parere dell'Avv. Ludogoroff.

Con riferimento alla porzione di superficie "triangolare" a nord della nuova bretella stradale di collegamento tra corso Antony e via Manzoni, si segnala la volontà politica di preservare la stessa a vantaggio del Comune come area dedicata all'atterraggio di diritti edificatori di proprietà comunale nell'ambito del Programma "Collegno Rigenera". Tale fattispecie dovrà essere prevista e indicata negli elaborati progettuali e normativi. Di conseguenza, vista la necessità di non privare l'intervento di rigenerazione urbana ex Sandretto della necessaria dotazione di servizi pubblici, e anche al fine di consentire un differente utilizzo dell'area nei termini di validità della convenzione attuativa dell'ambito interessato, la stessa non può essere individuata fra quelle a standard ex art. 21 della LUR. Nell'ottica di permettere una cessione autonoma e separata della medesima al Comune, è necessario adoperare al riguardo estrema chiarezza normativa e grafica, perimetrando l'area come a sé stante e indicandola graficamente con apposito retino.

Si rileva infine che la Proposta di variante al PRGC, procedimento ad istanza di parte privata, determina ricadute sulla destinazione urbanistica di aree in proprietà di soggetti terzi. Al riguardo è necessario perfezionare assenso formale dei soggetti interessati, da depositare agli Atti della Conferenza preliminarmente all'espressione dei pareri degli Enti convenuti.

I. La “superficie triangolare a nord della nuova bretella stradale di collegamento tra Corso Antony e Via Manzoni”.

Nella Relazione del Comune si legge che *“si segnala la volontà politica di preservare la stessa a vantaggio del Comune come area di atterraggio di diritti edificatori di proprietà comunale nell’ambito del Programma Collegno Rigenera”*.

Nel Verbale della Conferenza l’intervento dell’architetto Tessitore riporta, al riguardo, quanto segue:

L’area potrebbe infatti essere coinvolta in altri interventi nell’ambito dell’attuazione del Programma di rigenerazione urbana e per questo non può essere conteggiata tra le aree a servizi ex art. 21 della L.r. 56/1977 [afferenti all’intervento di rigenerazione ex Sandretto]. Dal momento che la Variante ha un percorso abbastanza lungo, a cui seguiranno i successivi passaggi attuativi, la dismissione di quest’area al Comune dovrebbe essere anticipata allo scopo di agevolarne l’inserimento in altre Varianti.

Vi stiamo chiedendo solo di non cederla come area a servizi, in quanto questo implicherebbe l’impossibilità di fare atterrare sulla stessa dei diritti edificatori. Occorre anzitutto capire se quella dotazione di servizi risulta necessaria al fabbisogno dell’intervento complessivo e, in caso affermativo, individuare altre modalità di reperimento o monetizzazione.

La richiesta non è proponibile né accettabile nei termini posti dal Comune.

Come è noto, il Progetto di Rigenerazione Urbana D1 prevede la destinazione di questa porzione di proprietà a servizi pubblici (SV: Servizi Verde), individuandolo quale standard, in dismissione, funzionale all'intervento.

La richiesta del Comune è volta sostanzialmente a modificarne la destinazione urbanistica (da servizi a residenziale), onde consentire alla stessa Amministrazione di far atterrare su di essa della capacità edificatoria di provenienza esterna e non riferibile al comprensorio D1; è volta, altresì, a ottenerne la dismissione gratuita immediata. In altri termini, il Comune chiede di avere gratuitamente l'area, sottraendola agli standards del comprensorio, così da attuare su di essa un proprio e autonomo intervento residenziale.

La richiesta non è proponibile né accettabile, per i seguenti motivi:

- Da un lato avrebbe l'effetto di introdurre un elemento del tutto disomogeneo ed estraneo rispetto al Programma a suo tempo proposto e approvato dal Comune;
- Verrebbe a privare il Comprensorio di uno standard, cioè di un'area a servizi, indispensabile per la coerenza e l'autonomia urbanistica del Progetto di rigenerazione;
- Verrebbe a determinare un surplus di carico insediativo e di capacità edificatoria e di impermeabilizzazione del suolo, non concepibile e non ammissibile in rapporto alla logica insediativa e di qualità edilizia del progetto di rigenerazione;
- La cessione gratuita dell'area al Comune, che la utilizzerebbe imprenditorialmente e a scopi di valorizzazione immobiliare, priverebbe il comprensorio di uno standard naturale e costringerebbe i proponenti a

monetizzare il valore dell'area medesima, accollando loro un costo assolutamente indebito.

In realtà, l'esigenza di sfruttamento imprenditoriale a fini residenziali dell'area espressa dal Comune potrà trovare piena soddisfazione in momento successivo all'approvazione della presente Variante.

Come è noto, la giurisprudenza amministrativa ha consolidato un preciso orientamento, in base al quale un comune può modificare le destinazioni d'uso delle aree acquisite gratuitamente con destinazione a servizi nell'ambito di strumenti convenzionati. Ciò può fare, anche senza l'assenso degli originari cedenti, sol che possa motivare la sua decisione sotto il profilo dell'interesse pubblico. Ciò può fare addirittura ricorrendo al procedimento previsto dall'art. 58 del D.L.112/2008, convertito in legge n. 133/2008.

Come si è accennato, la letteratura di settore afferma che l'Amministrazione può modificare le sue scelte di pianificazione anche con riferimento ad aree dismesse per servizi nel contesto di strumenti urbanistici esecutivi e convenzionati; è tuttavia necessario che il provvedimento che adotta la nuova destinazione motivi le ragioni di pubblico interesse che la giustificano (ad esempio, Cons. Stato, Sez. II, 14.11.2019, n. 7819).

In altri termini, la giurisprudenza è pacifica nel ritenere del tutto libere e connotate da ampia discrezionalità le scelte pianificatorie dell'amministrazione, con l'obbligo di una congrua motivazione, in punto interessi pubblici, solo in presenza di impegni già presi con la stipula di una convenzione o quando il nuovo strumento urbanistico incida su aspettative qualificate. Tra le tante: Cons. Stato, Sez. VI, n. 893/2013; Sez. IV, n. 6386/2014; n. 1004/2010 e n. 4407/2004; TAR

Napoli, Sez. II, n. 1443/2018; TAR Parma, Sez. I, n. 351/2017; TAR Firenze, Sez. I, n. 790/2017; TAR Cagliari, Sez. II, n. 43/2016.

In definitiva, il Comune di Collegno può acquisire oggi l'area con destinazione a servizi e, in un momento successivo, variare la destinazione della stessa, sulla base di idonea motivazione dell'interesse pubblico sotteso a tale decisione.

In questa prospettiva, l'attuale proponente nulla avrà da eccepire in merito.

II. Aree in proprietà di soggetti terzi.

Nella Relazione istruttoria del Comune si legge quanto segue:

“Si rileva infine che la Proposta di variante al PRGC, procedimento ad istanza di parte, determina ricadute sulla destinazione urbanistica di aree in proprietà di soggetti terzi. Al riguardo è necessario perfezionare assenso formale dei soggetti interessati, da depositare agli atti della Conferenza preliminarmente all'espressione dei pareri degli enti convenuti”.

Occorre precisare subito, al riguardo, che **si tratta di aree (connesse ed esterne al perimetro degli ambiti progettuali) che, sulla base del PRGC vigente, hanno destinazione urbanistica a servizi e viabilità e che il Progetto di variante in corso mantiene le stesse destinazioni.**

Poiché, dunque, qui si tratta di una Variante al Piano Regolatore, che conferma le destinazioni in atto, sulla base di vincoli già esistenti e attivi, non vi è nessuna ragione procedimentale o legale che richieda assenso di sorta, né formale né informale, da parte dei proprietari, i quali altro non vedranno altro che confermare le attuali previsioni dello strumento urbanistico. Il porre un simile vincolo determinerebbe, anzi ed evidentemente, l'insorgere di indebiti condizionamenti a carico del procedimento in corso e dei suoi proponenti.

Anche questa richiesta si pone, quindi come improponibile e inaccettabile.



CONTRODEDUZIONI AL CONTRIBUTO ISTRUTTORIO di ARPA

Procedura di valutazione ambientale strategica (VAS)

FASE DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'

INTEGRAZIONI PUNTO 1

STUDIO DI IMPATTO VIABILISTICO



CITTA' DI
COLLEGNO



collegno
PARADISO
Rigenerazione urbana

**STUDIO DI TRAFFICO CONNESSO
CON GLI INTERVENTI EDILIZI PREVISTI NEL COMPLESSO
D.1 "EX-SANDRETTO" IN COMUNE DI COLLEGNO
NELL'AMBITO DEL PROGRAMMA "COLLEGNO RIGENERA"**

Together we are
road safety



PROPRIETÀ: Via Resistenza 12
20068 Peschiera Borromeo (MI)

cannon
DEDICATED INDUSTRIAL SOLUTIONS

Commessa: 2019_452

**CONTRO-OSSERVAZIONI AL CONTRIBUTO ISTRUTTORIO
REDATTO A ARPA PIEMONTE**

28/07/2020

 STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO WWW.IRTECO.COM	 Sistema di Gestione Qualità Certificato n. 50 100 9848	Rev. 00 del 28/07/2020
		2019_452_00 - cannon_sdt_controded_arpa_cf_rev00.docx

REVISIONI

Questo rapporto è stato trasmesso e rivisto come segue:

Rev.	Descrizione	Data	Redatto	Approvato	Firma
0	Emissione	28/07/2020	GO	GO	

Il professionista incaricato
Dott. Ing. Giorgio OLIVERI



INDICE

1. PREMESSA	4
2. Contro-osservazioni al contributo istruttorio Arpa.....	4

1. PREMESSA

Il presente documento, redatto ad integrazione dello "Studio di traffico connesso con gli interventi edilizi previsti nel complesso D.1 "Ex-Sandretto" in Comune di Collegno nell'ambito del programma Collegno Rigenera rev. 01 del 23/07/2019", riporta le necessarie contro-osservazioni al contributo istruttorio redatto da ARPA in data 12/06/2020 ed allegato al verbale della Prima Conferenza di Servizi del 17/06/2020 e finalizzata all'approvazione di Variante semplificata al PRGC.

Si premette che la Società IRTECO sas ha ampia, documentata e specifica esperienza nella redazione di studio di traffico e trasportistici, alle diverse scale territoriali, maturata in 45 anni di attività. Attualmente è impegnata nella redazione degli studi di traffico e di domanda connessi con il progetto preliminare e gli studi di fattibilità della nuova linea 2 di metropolitana di Torino oltre che negli di traffico connessi con la sistemazione superficiale dell'area di Cascine Vica per effetto del prolungamento della linea 1 di metropolitana da Fermi a Cascine Vica in Comune di Rivoli. Aspetti, questi ultimi, che le ha consentito di acquisire specifiche e dettagliate conoscenze sulla domanda di mobilità che interessa la Città Metropolitana di Torino.

Ciò premesso, nei successivo paragrafi, si riportano le contro-osservazioni e i chiarimenti necessari al richiamato contributo istruttorio di Arpa.

Nei successivi paragrafi verranno indicati con SDT i riferimenti allo Studio di Traffico rev. 01 del 23/07/2019

2. Contro-osservazioni al contributo istruttorio Arpa

La ricostruzione dello stato di fatto è stata operata con rigore scientifico metodologico, prevedendo la rilevazione dei flussi di traffico in corrispondenza di 2 sezioni chiave e di 5 intersezioni chiave (cfr. Tavola 5 SDT).

Si premette che **è ampiamente riconosciuto a livello internazionale che i giorni centrali della settimana**, in periodo lavorativo-scolastico, **siano quelli maggiormente rappresentativi delle condizioni di traffico** in essere in un'area di studio in quanto non risultano affetti da fenomeni di stagionalità polarizzata e/o da fenomeni comunque distorcenti tipici delle giornate del lunedì (fascia del mattino) e del venerdì (fascia del pomeriggio). Ciò detto **tutte le rilevazioni di traffico sono state condotte nel mese di maggio 2019 in periodo lavorativo-scolastico nel corso di giorni centrali della settimana.**

Le **rilevazioni in sezione** sono state effettuate sull'arco di 48 ore consecutive di 2 giorni centrali della settimana ed hanno previsto il rilievo di traffico per direzione di marcia, articolato in 8 classi veicolari, ed il rilievo delle velocità istantanee, con aggregazione in 9 classi di velocità media. Le elaborazioni, riportate in Allegato 1 allo SDT, sono prodotte con aggregazione oraria per senso di marcia, essendo, chiaramente, disponibile anche il dato con aggregazioni inferiori all'unità oraria. I rilievi di sezione hanno consentito di ricostruire il profilo orario e, quindi, giornaliero del traffico che insiste sulle sezioni chiave.

Le **rilevazioni alle intersezioni** sono state condotte nei medesimi giorni calendario dei rilievi di traffico in sezione ma limitatamente alla fascia oraria di punta del mattino (07:00-09:00) e del pomeriggio (17:00-19:00). La finalità di dette rilevazioni è stata quella di ricostruire le manovre di svolta di ogni braccio confluyente nel nodo. Oltre alle manovre di svolte **dalla ricostruzione della matrice OD di nodo è stato possibile desumere il traffico orario di ogni sezione stradale posta immediatamente a monte o valle** (se senso unico in uscita dal nodo) **di ogni singolo braccio confluyente nel nodo**. Quindi, ad esempio, per il nodo De Amicis/Manzoni sono noti anche i flussi di traffico delle 4 sezioni stradali degli altrettanti bracci confluyente nel nodo, ovvero: De Amicis est, De Amicis ovest, Manzoni nord, Manzoni sud.

Le restituzioni dei flussi di traffico rilevati alle intersezioni sono state unicamente operate, stante l'elevatissima onerosità, con riferimento al giorno di punta (mercoledì) desunto dai rilievi di traffico in sezione, si riportano in sintesi i dati rimandando ad una attenta lettura del § 4 e dell'Allegato 1 dello SDT:

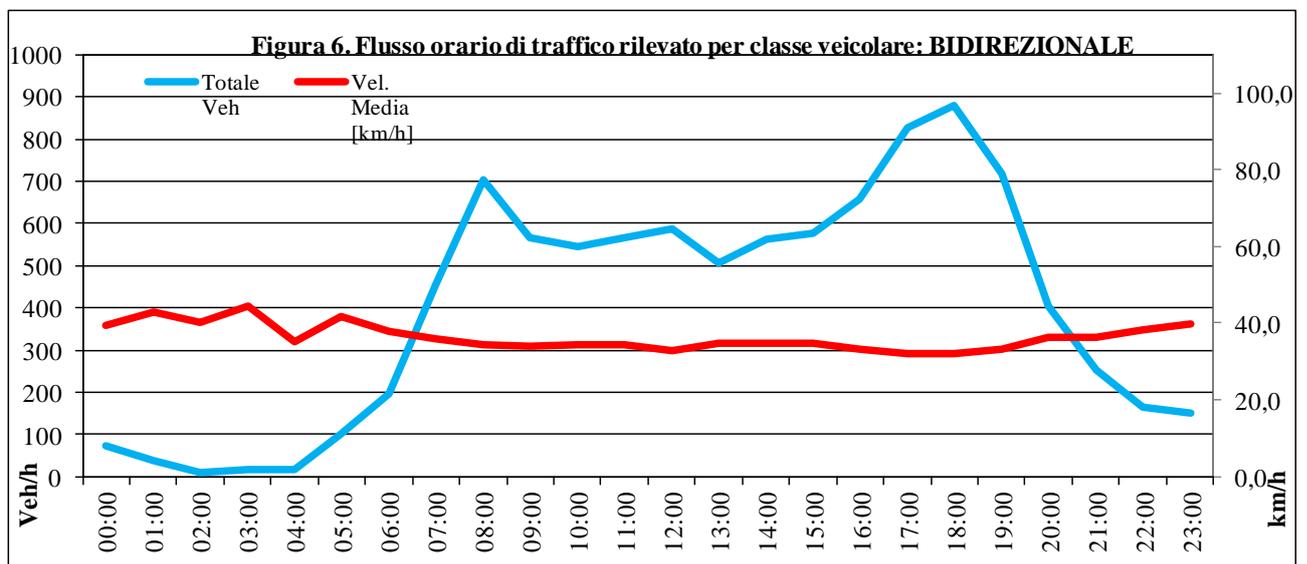
Sezione	Giorno		Flusso giornaliero bidirezionale veh/g	Flusso bidirezionale fascia punta mattino 07-09 PHM veh/h	Flusso bidirezionale fascia punta pomeriggio 17-19 PHA veh/h
	Mer	22/05/2019			
Sez. 1 Manzoni	Mer	22/05/2019	8.343	1.189	1.270
	Gio	23/05/2019	7.836	1.184	1.118
Sez. De Amicis	Mer	22/05/2019	8.561	1.156	1.706
	Gio	23/05/2019	9.320	1.147	1.596
TOTALE	Mer	22/05/2019	16.904	2.345	2.976
	Gio	23/05/2019	17.156	2.331	2.714

Le analisi riportate da pag. 14 a pag. 16, sono chiaramente riferite ai dati di traffico rilevati ad hoc nell'ambito dello studio ed ampiamente trattate nel § 4 dello SDT.

Per la valutazione dei potenziali impatti indotti sulla rete, dalla realizzazione degli interventi edilizi, è stato implementato e validato un modello di microsimulazione del traffico (non un modello strategico di macrosimulazione) esteso ad un'area più ampia rispetto al mero perimetro dell'Ex-Sandretto, questo al fine di considerare la distribuzione della generazione del traffico anche sulla rete viaria di indiretta refluenza degli interventi: la rete modellizzata si spinge a sud fino all'asse di Corso Francia e a nord fino all'asse del Viale Certosa mentre in direzione longitudinale dall'intersezione Francia/De Amicis ad est all'asse della Via Fermi ad ovest. Questo ha reso necessario l'utilizzo dei dati di traffico rilevati nell'ambito di recenti studi che hanno interessato il territorio (PUMS, studio di traffico Ee-Mandelli). Tali dati, prima dell'ora impiego sono stati opportunamente validati e controllati e, quindi, sono confluiti in input del modello di microsimulazione per il successivo processo di calibrazione e matrix balancing. La tavola 16 SDT riporta, un estratto della rete modellizzata con indicati i volumi di traffico modellizzati con riferimento all'anno base dello Scenario 00 (stato di fatto) durante la punta pomeridiana.

Non si ritiene corretto, dal punto di vista scientifico metodologico e per il caso di specie, **estendere le analisi modellistiche al cd intervallo prandiale** (fascia oraria 12:00-14:00), in quanto assolutamente **non rappresentativo delle condizioni di massima criticità della rete**, come asserito nel contributo istruttorio (cfr. pag. 3 contributo).

A livello internazionale, è noto che gli studi di traffico siano condotti con riferimento all'ora di punta del mattino e/o dell'ora di punta del pomeriggio non avendo significato valutare gli impatti, inteso come massimo impatto, in orari di morbida. E' noto che in contesti territoriale simili, la fascia oraria a cavallo del pranzo (12:00-14:00) sia tra quelle meno trafficate (dopo la fascia serale/notturna 19:00-07:00). La successiva Tavola riporta, difatti, l'andamento bidirezionale del traffico in corrispondenza della sezione 2 di Via de Amicis (cfr. Allegato 1 SDT) della giornata di mercoledì, da cui si evince quanto sopra esposto.



Difatti un'attenta lettura dell'allegato 1 dello SDT evidenzia che sulla sezione 2 di Via De Amicis nella fascia del pranzo si registra un decadimento decisamente marcato del flusso di traffico rispetto alla fascia di punta del pomeriggio (-34% -36%) e meno marcato rispetto alla fascia di punta del mattino (-5% -8%). Anche la sezione 1 su Via Manzoni, nella fascia del pranzo, registra livelli di traffico decisamente più contenuti rispetto alla fascia di punta del mattino e del pomeriggio. La successiva Tavola riporta una sintesi di quanto appena esposto.

Sezione	Giorno		Flusso bidirezionale fascia punta mattino 07-09 PHM veh/h	Flusso bidirezionale fascia punta pomeriggio 17-19 PHA veh/h	Flusso bidirezionale fascia pranzo 12-14 veh/h
Sez. 1 Manzoni	Mer	22/05/2019	1.189	1.270	921
	Gio	23/05/2019	1.184	1.118	1.018
Sez. De Amicis	Mer	22/05/2019	1.156	1.706	1.093
	Gio	23/05/2019	1.147	1.596	1.061

Alla luce di quanto sopra esposto **appare non corretto**, dal punto di vista scientifico metodologico, **definire l'intervallo prandiale come "condizione di massima criticità"** (cfr. pag. 3 contributo istruttorio).

Il **contesto territoriale di riferimento** è stato attentamente analizzato e valutato in tutto le sue componenti, con particolare riguardo al sistema delle relazioni da/per dell'area di studio ed al sistema della permeabilità nord/sud stante l'interposto asse viario di Corso Francia.

La nota di 2 pag. 2 del contributo istruttorio di Arpa nonché la pag. 2 stessa, **pare non avere considerato l'attuale sistema viabile e circolatorio dell'area di studio**. In particolare, come riportato a pag. 14 secondo capoverso dello SDT, l'importante differenziale esistente tra i flussi di traffico giornalieri direzionali dell'asse di Via De Amicis è dovuto unicamente all'attuale contesto viabile e allo schema di circolazione, difatti: **Via De Amicis nasce ad est**, all'intersezione con Corso Francia, **come senso unico di marcia verso ovest fino all'intersezione con Corso Antony** (immediatamente a sud/est dell'Ex Sandretto) **per poi proseguire a doppio senso di marcia** nella restante tratta verso ovest ma, non solo, **la Via Manzoni**, che confluisce nel nodo Manzoni/De Amicis, è **anch'essa a senso unico di marcia da Corso Francia a sud verso Via Sassi nord**. Conseguentemente, analizzando con attenzione il contesto viabilistico di riferimento si comprende che il flusso di traffico in essere sulla Via De Amicis (sez. 02) e diretto verso Ovest non è uguagliato su base giornaliera, e non può esserlo, da quello in direzione opposta proprio per l'attuale assetto circolatorio. In breve, **è facile comprendere che il flusso di traffico in direzione opposta** (verso est/Torino) **utilizza**, come via di uscita, **la Via Magenta** (senso unico da Via De Amicis verso Corso Francia). Non è corretto, pertanto, come riportato nella richiamata nota 2 asserire che il differenziale di traffico in essere sulla sez. 02 nelle due direzioni di marcia è prova "della complessità del contesto territoriale" in quanto il richiamato differenziale è unicamente dovuto al particolare assetto circolatorio sopra esposto e non a "quote di traffico che o non transitano quotidianamente, o transitano in orari diversi da quelli di punta o utilizzano altre strade o intersecano le sezioni di rilievo su percorsi brevi o brevissimi. E' comunque un indice della complessità del contesto urbano di riferimento"

Si ritengono non applicabili al caso in esame le previsioni di cui all'art. 26 comma 3ter lettera c del testo coordinato delle DDGGRR di attuazione delle LR 28/1999, in quanto l'intervento allo studio non prevede la realizzazione di attività di commercio in sede fissa superiori ai 900 mq, difatti il comma 3 bis recita "L'approvazione dei progetti, il rilascio delle autorizzazioni per le nuove aperture, i trasferimenti, gli ampliamenti, la

modifica o l'aggiunta di settore merceologico per superfici di vendita superiori a mq. 900, ... , sono subordinati alla valutazione di impatto sulla viabilità ..." e il comma 3 ter "I progetti e le domande di autorizzazione di cui al comma 3 bis devono essere accompagnati da idoneo studio di impatto sulla viabilità dell'area, sulla parte della rete che può risentire in misura significativa dell'incremento del traffico indotto dall'attività commerciale".

Si ribadisce nuovamente che, stante la specificità dell'intervento allo studio, dal punto di vista scientifico e metodologico, i rilievi di traffico e le conseguenti analisi modellistiche sono state operate durante l'ora di punta di un giorno centrale della settimana (in periodo lavorativo-scolastico) rappresentativo delle condizioni di maggior carico della rete in relazione alla domanda potenziale indotta dal comparto.

Specificazioni in merito alla stima domanda indotta

a) Popolazione insediabile

La stima della popolazione che troverà insediamento nel comparto (750 abitanti, cfr. SDT), peraltro allineata con il dato riportato nel fascicolo di variante (757 abitanti), è stata stimata a partire dalle unità abitative previste che rappresentano il numero di famiglie che potenzialmente si insedieranno nel comparto.

Il Comune di Collegno al 31/12/2018 (Fonte Istat) contava una popolazione di 49.686 abitanti e di 22.482 famiglie. Il numero medio di abitanti a famiglia è, pertanto, pari a 2,21 ab./fam che a livello analitico e in via cautelativa (worst case) nello SDT è stato assunto pari 2,50 ab./fam.

Questo porta ad ottenere, appunto, una stima di 750 abitanti (300 x 2,50). Quindi, come si evince, nelle analisi trasportistiche non è stato fatto alcun riferimento alla superficie contrariamente a quanto presupposto nel contributo istruttorio di Arpa (cfr. nota 6 pag. 4 del contributo istruttorio).

b) Possesso dell'autovettura

E' notorio, anche in tal caso dal punto di vista scientifico metodologico, che il possesso dell'autovettura (anche noto come car ownership) sia un indicatore di "benessere sociale" e non può e non deve essere confuso con la domanda indotta, ovvero con il numero di soggetti che, in una data unità di tempo (giorno, ora, ...), effettuano uno o più spostamenti con il ricorso al mezzo privato. Dal punto di vista meramente trasportistico il car ownership è utilizzato tra gli indicatori a valenza socio-economico e riflette, in quota parte e unitamente ad altri fattori (popolazione, occupati, UL, addetti, PIL, ...), la domanda potenziale che potrebbe spostarsi con il ricorso al mezzo privato motorizzato ma, nuovamente, da solo non rappresenta la domanda indotta. In assenza di altri dati attendibili e/o in assenza di altre stime, alcuni studi, in via del tutto semplicistica, ammettono che il possesso dell'autovettura coincida con la domanda potenziale. Nella realtà, oltre ad essere un valido indicatore di benessere sociale, il possesso dell'autovettura può essere utilizzato per il dimensionamento del fabbisogno di posti auto (sosta) funzionali ad un intervento edilizio o comunque per una verifica della numerosità dei posti auto in progetto.

Il tasso di possesso dell'autovettura esprime il numero di autovetture (registrare in genere al 31/12 di un dato anno) ogni 100 abitanti ed è, pertanto, dato dal rapporto tra le autovetture registrate al 31/12 e la popolazione residente al 31/12.

Ciò premesso, la popolazione del Comune di Collegno al 01/01/2019 (Fonte Istat) ammonta a 49.686 abitanti mentre quelle della Provincia di Torino a 2.259.523 abitanti. Il numero di autoveicoli circolanti (Fonte ACI) al 31/12/2018 ammonta per il Comune di Collegno a 30.364 autoveicoli e per la Provincia di Torino a 1.492.051 autoveicoli. Di conseguenza il tasso di possesso dell'autovettura risultante risulta pari per il Comune di Collegno a 61,11 autoveicoli/100 ab. e per la Provincia di Torino a 66,03 autoveicoli/100 ab..

Nello SDT in via cautelativa (worst case) è stato considerato un tasso di possesso dell'autovettura pari 66,50 autoveicoli/100 ab. confrontabile con il valore provinciale dell'anno 2017 (66,35 veh/100 ab).

Di conseguenza, dalla stima della popolazione insediabile (750 ab.) applicando il tasso di motorizzazione sopra riportato (66,5 autoveicoli/100 ab.) si ottengono 499 unità veicolari ulteriormente arrotondato in eccesso alle 500 unità veicolari potenzialmente possedute dalla popolazione che troverà insediamento nel comparto

c) Soggetti mobili

I soggetti mobili, come noto a livello scientifico metodologico, rappresentano la quota della popolazione residente in un'area che in un giorno tipo (in periodo lavorativo-scolastico) ha effettuato almeno uno spostamento, per qualsiasi motivo e utilizzando qualsiasi mezzo di trasporto, uscendo dal proprio domicilio. E' notorio che non tutta la popolazione presente in un territorio si sposta durante un giorno tipo, svariate sono le motivazioni a valenza sociale tra le quali in via non limitativa l'età pediatrica, l'anzianità, lo stato di salute, la non necessità di "uscire di casa", ...

Ciò premesso, analizzando i dati di mobilità come desumibili dai report e dalla base dati dell'Agenzia Mobilità Piemontese (Fonte: AMP, IMQ2013) è possibile conoscere la stima della quota di soggetti mobili, ovvero la quota di popolazione che nell'arco di una giornata tipo (in periodo scolastico/lavorativo) effettua almeno uno spostamento anche a piedi purchè della durata di almeno 5 minuti. Limitandosi ad analizzare la mobilità della sola popolazione di età superiore ai 10 anni emerge che:

- nella Città di Collegno la quota di soggetti mobili è pari al 78,2%;
- nei 31 Comuni dell'area metropolitana di Torino (al netto del capoluogo) la quota di soggetti mobili è pari al 75,3%;
- nella Provincia di Torino la quota di soggetti mobili è pari al 76,9%;

Lo SDT volutamente ha considerato un valore altamente prudenziale (worst case), pari all'87% di soggetti mobili, derivante da un'analisi di dettaglio, operata sui dati AMP, per fasce di età con riferimento al Comune di Collegno.

Analisi che, per il Comune di Collegno, evidenzia come la fascia di età 11-19 anni abbia una quota di soggetti mobili pari al 89% e la fascia 50-64 anni una quota pari all'85% mentre la fascia centrale 20-49 anni una quota del 74% e gli over 65enni del 72%. Lo SDT, ancora una volta in via prudenziale, ha considerato il valor medio (non pesato) delle 2 fasce di età maggiormente mobili.

Conseguentemente a partire dalla stima della popolazione insediabile (750 abitanti), applicando il tasso di mobilità dell'87% si ottengono 653 persone che in una giornata tipo (in periodo scolastico/lavorativo) effettuano almeno uno spostamento, valore ulteriormente arrotondato in eccesso a 655 soggetti.

d) Spostamenti/giorno

Rappresentano la numerosità media di singoli spostamenti effettuati da un singolo soggetto nell'arco di una giornata tipo (in periodo lavorativo/scolastico) a prescindere dal motivo e dal mezzo utilizzato per compiere lo spostamento.

Ciò premesso, analizzando i dati di mobilità desumibili dai richiamati report dell'AMP, risulta che:

- nella Città di Collegno i residenti effettuano in media 2,34 spostamenti/giorno;
- nei 31 Comuni dell'area metropolitana di Torino, al netto del capoluogo, 2,46 spostamenti/giorno;
- nella Provincia di Torino 2,59 spostamenti/giorno;

quanto sopra con riferimento alla totalità della popolazione residente, restringendo l'analisi alla sola popolazione residente mobile è certamente realistico, nonché prudenziale, assumere il valore utilizzato nello SDT pari a 3,00 spostamenti/giorno.

Conseguentemente, a partire dalla stima della popolazione mobile (655 nuovi abitanti mobili), applicando il tasso di spostamenti/giorno pari a 3 si ottengono 1965 "nuovi" spostamenti al giorno a prescindere dal motivo e dal mezzo utilizzato per lo spostamento.

e) Quota mobilità fascia di punta mattino

Rappresenta la quota di spostamenti giornalieri che si stima avvenga durante l'ora di punta del mattino. A livello scientifico e metodologico è notorio che la fascia di punta del mattino rappresenta la fascia oraria a più alta concentrazione di mobilità in quanto la popolazione deve giungere, prevalentemente, al luogo di lavoro/studio in una fascia oraria molto circoscritta (in generale tra le 08:00 e le 09:00 circa) mentre al pomeriggio, la mobilità sistematica lavoro/studio di rientro si distribuisce su una fascia oraria più ampia (in generale tra le 16:00 e le 19:00 circa) in relazione agli orari di uscita dal luogo di lavoro/studio. Chiaramente al pomeriggio si sommano gli effetti della mobilità a carattere erratico (shopping, svago, ..).

Ciò premesso, analizzando i dati di mobilità desumibili dai richiamati report dell'AMP, risulta che tra le 08:00 e le 09:00 si concentra il 10,5% della mobilità privata motorizzata e il 12,4% della mobilità con il ricorso al mezzo pubblico

mentre al pomeriggio tra le 17:00 e le 18:00 si concentra rispettivamente il 9,2% e il 7,1% della mobilità privata motorizzata e della mobilità pubblica.

Lo SDT (cfr. pag. 24 SDT) ha indicato che nella fascia di punta della mattina si concentra una mobilità del 10-12% degli spostamenti giornalieri che avvengono durante un giorno tipo (in periodo lavorativo/scolastico), utilizzando per la successiva quantificazione della mobilità indotta nell'ora di punta il valore superiore della forchetta (12%), ancora una volta in via cautelativa e prudenziale (worst case).

Conseguentemente a partire dalla stima degli spostamenti giornalieri indotti dalla popolazione insediabile nell'area (1965 spostamenti/giorno), applicando la quota di mobilità che tipicamente si concretizza nell'ora di punta del mattino (12%) si ottengono 236 "nuovi" spostamenti che avvengono nell'ora di punta del mattino di un giorno tipo a prescindere dal motivo e dal mezzo utilizzato per lo spostamento.

f) Riparto modale

Rappresenta la quota di spostamenti che avvengono in un giorno tipo (in periodo lavorativo-scolastico) in funzione del mezzo di trasporto utilizzato.

Ciò premesso, analizzando i dati di mobilità desumibili dai richiamati report dell'AMP, risulta che nei 31 Comuni dell'area metropolitana (al netto del Capoluogo) il riparto modale su base giornaliera sia pari a:

- Mezzo privato motorizzato: 48,3%;
- Trasporto Pubblico: 18,0%;
- Piedi: 29,3%;
- Altro mezzo: 4,4%.

Lo SDT, ancora una volta in via prudenziale (worst case) ha considerato che tutta la mobilità giornaliera possa avvenire unicamente con il ricorso o al mezzo privato motorizzato o al mezzo pubblico, ovvero che nessuno (non realisticamente) si sposti a piedi o con il ricorso ad altri mezzi. Questo pesante assunto porta ad ottenere che il 72,9% degli spostamenti avvenga con il ricorso al mezzo privato motorizzato e che il 27,1% con ricorso al mezzo pubblico.

Conseguentemente, a partire dalla stima della mobilità che avviene nell'ora di punta (236 spostamenti/h), applicando la quota modale che ricorre al mezzo privato motorizzato (73%, valore ulteriormente arrotondato in eccesso) si ottengono 172 "nuovi" spostamenti che avvengono nell'ora di punta del mattino con il ricorso al mezzo privato motorizzato. Si precisa in questa sede che il ricorso al mezzo privato motorizzato può avvenire sia come conducente sia come passeggero.

g) Tasso di occupazione medio a veicolo

Rappresenta il numero medio di persone che si stima siano presenti a bordo di veicolo privato motorizzato. Si pensi ai genitori che accompagnano i figli e/o il consorte a scuola/lavoro, amici/colleghi/conoscenti che effettuano lo spostamento insieme al fine di minimizzare i costi, etc.

Durante le ore di punta, in realtà urbane quali quella in esame, il tasso medio di occupazione del veicolo è compreso tra 1,15-1,20 persone/autoveicolo, lo SDT ha considerato, sempre come worst case, il valore inferiore della forchetta (1,15 persone a veicolo).

Conseguentemente a partire dalla stima degli spostamenti che avvengo con il mezzo privato durante l'ora di punta del mattino (172 spostamenti/h) applicando il tasso di occupazione medio (1,15 persone/autoveicolo) **si ottiene che i maggiori spostamenti in autovettura indotti dagli interventi edilizi ammontano a 150 veh/h.**

h) Utilizzo della punta pomeridiana per le analisi e simulazioni

Come riportato a pag. 25 e richiamato a pag. 32 dello SDT, le simulazioni modellistiche e le successiva analisi di impatto sono state operate ammettendo che il maggior traffico indotto durante la punta del mattino 08:00-09:00 (rappresentativo del maggior carico veicolare che il comparto può indurre sul sistema viabile dell'area di studio) si concretizzi tutto (non realisticamente) durante l'ora di punta del pomeriggio 18:00-19:00. Come detto in precedenza, al pomeriggio la domanda di rientro al proprio domicilio tende a distribuirsi su una fascia oraria più ampia, in generale 16:00-19:00, in funzione dell'orario di uscita dal luogo di lavoro e/o studio, contrariamente a quanto avviene nella punta del mattina in cui si assiste ad una concentrazione in una fascia oraria più ristretta.

La scelta metodologica di condurre le simulazione ed analisi modellistiche con riferimento alla punta pomeridiana 18:00-19:00 deriva dall'analisi del contesto e dei livelli di traffico in essere nell'area di studio ante-operam, come sopra esposti.

La finalità e volontà metodologica è stata, quindi, quella di analizzare i potenziali impatti sotto le condizioni di carico più critiche.

i) Conclusioni

Sulla base di quanto sopra esposto si evince in modo ineludibile che tutte le stime della domanda indotta e le conseguenti analisi e simulazioni modellistiche sono state operate sotto le condizioni di carico più gravose, assumendo fattori altamente prudenziali e arrotondando, laddove ritenuto opportuno, i dati di domanda in eccesso.

Alla luce di quanto sopra esposto non si condividono in alcun modo le affermazioni riportate nel contributo istruttorio, in quanto non sono state operate "semplificazioni che potrebbero portare ad una sostanziale distorsione dello stato simulato" (cfr. pag. del contributo) bensì sono stati assunti parametri caratterizzanti il tessuto dell'area di studio. Sarebbe stata certamente una semplificazione, come spesso accade, il considerare il semplice tasso di motorizzazione, indicatore di ricchezza sociale, come indice della domanda potenziale indotta, in quanto lo stesso non rappresenta e non fornisce

indicazioni in merito a quanto le autovetture possedute dalle famiglie "si spostino" nella realtà a fronte di quanto rimangono parchate per intere giornate.

Il modello di microsimulazione a supporto dell'analisi degli impatti

Il § 4.1 dello SDT descrive le principali caratteristiche e potenzialità del modello matematico di microsimulazione utilizzato a supporto delle analisi dei potenziali impatti indotti dalla realizzazione degli interventi edilizi. In letteratura esiste ampia e documentata trattazione sul potenziale e sui metodi di calcolo, sia a livello statistico sia a livello dinamico, del software Synchro Studio, ormai giunto alla sua 11° versione.

Come riportato al § 4.2, nel report di impatto sono confluiti 2 scenari di analisi: lo stato di fatto (scenario 00) e lo scenario di progetto (scenario 01).

Stante la finalità dello studio, valutare gli impatti nella condizione di carico più gravosa, peraltro come richiesto in alcuni passi dal contributo Arpa, lo scenario di progetto 01 è stato implementato sotto le condizioni di carico più gravose, corrispondente alla realizzazione di tutti i lotti ed alla completa realizzazione degli interventi infrastrutturali viabilistici previsti.

Non si ritiene corretto operare delle analisi modellistiche che tengano conto della parziale realizzazione delle opere, in quanto non sarebbero rappresentative delle condizioni di maggior carico della rete. E' del tutto evidente che nella sua realizzazione per eventuali lotti "funzionali" il carico sulla rete e i conseguenti impatti saranno, certamente, minori di quelli previsti ad intervento edilizio realizzato nella sua totalità (scenario 01). In tale contesto, è del tutto evidente che le opere e gli interventi infrastrutturali debbano essere realizzati contestualmente al primo lotto funzionale.

Fase di cantierizzazione delle opere

Allo stato attuale della progettazione non è possibile, ovviamente, produrre della analisi e simulazioni connesse con gli impatti viabilistici in fase di cantiere.

Solamente quando sarà redatto ed approvato il progetto esecutivo e l'annesso cronoprogramma dei lavori sarà possibile stimare la quantificazione dei mezzi in approvvigionamento e distribuzione diretti/originati dall'area per la movimentazione delle merci e, quindi, produrre le analisi di impatto e le conseguenti ed eventuali azioni di mitigazione da attuare.

Pertanto, allo stato attuale della progettazione, è possibile unicamente raccomandare che il progetto esecutivo delle opere sia accompagnato da un dettagliato studio di traffico volto a valutare gli impatti di cantiere, connessi con la movimentazione delle merci, e a proporre le soluzioni per la mitigazione degli impatti stessi.

INTEGRAZIONI PUNTO 2

CLIMA ACUSTICO

Il documento di richiesta di integrazioni a riguardo della valutazione previsionale di clima acustico dell'area di intervento così recita:

“Sulla base delle simulazioni viabilistiche è stata condotta una valutazione del clima acustico che tiene conto dei dati di traffico ipotizzati. Si ritiene pertanto che necessiti di essere rivista alla luce degli approfondimenti richiesti nel precedente capitolo” (rif. richiesta approfondimenti su studio relativo al traffico).

A questo riguardo si specifica che le ulteriori valutazioni ed approfondimenti eseguiti con riferimento ai futuri scenari viabilistici dai colleghi che hanno affrontato l'argomento specialistico (a cui si rimanda per i dettagli) non evidenziano significative modificazioni rispetto a quanto già espresso nella prima redazione dello studio stesso. Al contrario vengono confermate, nella sostanza, le considerazioni e le valutazioni già presentate nella prima versione dello studio sul traffico per le simulazioni che illustrano gli scenari operativi a seguito di implementazione degli interventi prefigurati dalla variante urbanistica in progetto.

Sulla base di questi elementi si confermano pertanto anche le risultanze della valutazione previsionale di clima acustico.

Lo studio acustico verrà eventualmente aggiornato o modificato nel momento in cui saranno sviluppati i progetti di dettaglio correlati all'ottenimento dei titoli abilitativi edilizi con riferimento agli effettivi interventi sul territorio; questo qualora nei progetti definitivi si introducessero significative modificazioni rispetto agli scenari che sono stati oggetto di studio in sede di variante urbanistica. Nel caso, questi futuri aggiornamenti potranno comprendere anche eventuali suddivisioni temporali degli interventi in diverse fasi in base a come gli operatori economici che interverranno vorranno organizzare lo sviluppo dell'area.

INTEGRAZIONI PUNTO 3

CONTAMINAZIONE DELL'AREA

Risposta al seguente quesito espresso nel parere A.R.P.A. riguardo al punto 3 contaminazione dell'area: *“Occorre quindi essere certi che non ci siano possibili vincoli alla trasformazione conseguenti alla contaminazione e verificare che la bonifica, eliminando le matrici inquinate, e non confinandole, sia economicamente fattibile e non sia pregiudicato già in partenza il perseguimento degli obiettivi di variante”.*

Quanto espresso nel parere contenuto nella relazione ambientale è desunto dai dati analitici a disposizione di cui alla relazione MARSH giugno 2007 eseguita come Caratterizzazione Ambientale ed estesa su tutto lo stabilimento industriale.

Dalla documentazione esaminata, non appaiono evidenti rischi di particolari livelli di contaminazione e allo stato dell'arte, non è possibile approfondire ulteriormente le valutazioni già effettuate nel 2007 che non ne hanno evidenziato un'elevata probabilità di accadimento. Di conseguenza, in questa fase non è possibile aumentare il livello di dettaglio delle risultanze analitiche presenti e pertanto mappare ulteriormente le realtà potenzialmente o verosimilmente contaminate nella loro entità/diffusione. Sulla base delle informazioni disponibili, però, questa attività potrà essere una necessaria fase di approfondimento, eseguita successivamente e non nell'ambito della Variante urbanistica.

Risposta al seguente quesito del parere A.R.P.A.: *“Le indagini ambientali per definire compiutamente lo stato di qualità ambientale del suolo e sottosuolo, devono essere integrate con una planimetria di sovrapposizione che riporti:*

- *Le impronte degli edifici presenti in sito;*
- *Gli impianti presenti all'interno dei capannoni evidenziando, sulla base delle attività che vi venivano condotte, le possibili sorgenti di contaminazione;*
- *La traccia dei sottoservizi;*
- *I punti di indagine condotti adeguatamente rappresentati;*
- *La rappresentazione delle previsioni urbanistiche, indicando le opere interraste”.*

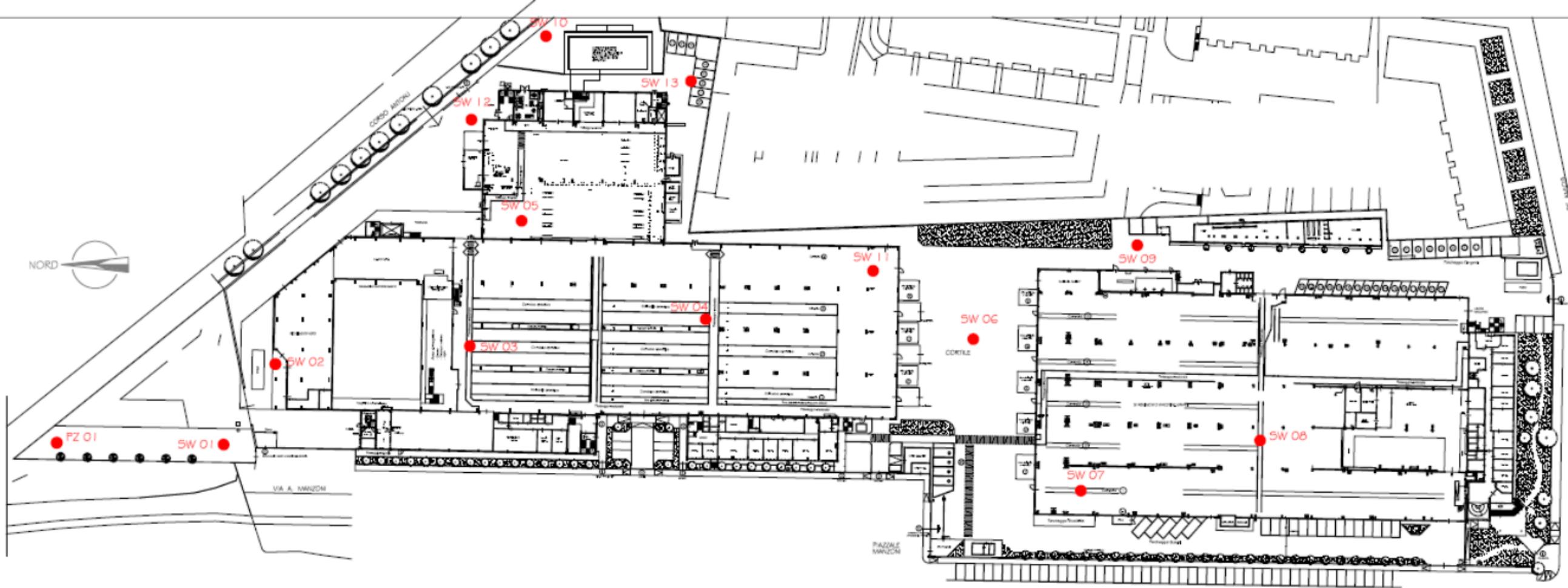
Si ritiene, per quanto riguarda la parte ambientale che la documentazione richiesta sia presente nell'allegato 1, “Planimetria dell'insediamento con ubicazione delle indagini ambientali effettuate” a pag. 31 delle Indagini di Caratterizzazione ambientale ad opera di Marsh e contenute nella relazione ambientale.



Si allega in ogni caso la planimetria di insieme utilizzata come riferimento nella valutazione ambientale (estratta dalla relazione MARSH 2007) che rappresenta le analisi puntuali realizzate e individuate in modo specifico rispetto agli edifici che non hanno subito variazioni dal 2007, aspetto evidenziato nei documenti di progetto. Pertanto nelle fasi attuative della variante urbanistica, tali aspetti e tali punti evidenziati potranno essere *ad necesse* individuati per eventuali approfondimenti. Al progetto urbanistico sono allegate tutte le piante e le sezioni dello stabilimento esistente e quindi, tutte le localizzazioni sono individuabili. Gli esecutori di tali documenti riferiscono che i locali di stabilimento sono vuoti e privi di impianti ed attrezzature e che gli unici sottoservizi presenti sono i sistemi di raccolta e smaltimento di acque reflue e/o industriali, oltre ai tracciati elettrici che in ogni caso possono essere individuati in una fase di approfondimento successiva alla presente proposta di Variante urbanistica.

Risposta al seguente quesito contenuto nel parere A.R.P.A.: *“La documentazione redatta per la variante non solo deve indicare come verranno trattate le terre e rocce da scavo, descrivendo le possibili modalità di gestione in base alle loro caratteristiche, secondo le disposizioni normative ma dovrebbe indicare i quantitativi in gioco ed ipotizzare, quali impatti si abbiano in fase di cantiere, nel caso in cui debbano essere conferite all'esterno, quali volumi potrebbero essere riutilizzati in sito: questa richiesta viene formulata in quanto i fabbricati da demolire sono noti così come la superficie delle aree interessate dagli scavi, le aree che si ipotizza vengano scavate, la profondità quanto materiale si può ipotizzare possa servire per i rinterri”.*

In seguito a un confronto con i referenti dell'iter procedurale della presente variante urbanistica, emerge che le tematiche di trattamento delle terre e rocce da scavo saranno dettagliate in una successiva fase attuativa. In ogni caso, si ritiene che la loro trattazione non sia eseguibile nell'ambito della relazione ambientale che nel complesso ha trattato esclusivamente aspetti ante operam (come caratterizzazione di base) e diversamente non ne ha affrontato aspetti operativi conseguenti alla realizzazione delle opere.



INTEGRAZIONI PUNTO 4

VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI/EFFETTI

PUNTO 4. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI/EFFETTI

INTRODUZIONE

Nel presente documento si risponderà in modo puntuale alle osservazioni di ARPA in merito al punto 4 mosse nei confronti del progetto di Variante semplificata ex Stabilimento Sandretto nel contesto del Programma di Rigenerazione Urbana “Collegno Rigenera”.

Premesso che per definizione così come da disposizioni normative della Legge Regionale 56/77, lo strumento della variante è da considerarsi come strumento di revisione e modificazione del PRG e non come strumento attuativo o di progettazione esecutiva dello stesso non arrivando quindi al dettaglio del progetto esecutivo.

Si sottolinea come la progettazione per sub-ambiti è stata pensata per garantire maggiori probabilità di attuazione alla variante stessa che, data l’aleatorietà del mercato immobiliare, soprattutto in un momento storico come quello che tutti noi stiamo vivendo, non può in nessun modo garantire preventivamente le tempistiche di attuazione.

Preso atto di questo la situazione che si verrebbe a creare anche nel caso di una parziale attuazione della variante è stata comunque valutata come condizione migliorativa dello scenario di non intervento (Scenario 0), per l’implicito apporto che i singoli sub ambiti possono garantire in fase attuativa.

Come sottolineato in precedenza, l’unica azione possibile è raccomandare, in fase attuativa e di definizione dello strumento urbanistico esecutivo, particolare attenzione ai possibili impatti e mitigazioni in base a quale dei sub-ambiti partirà per primo.

Questo sempre nell’ottica di una visione olistica del sistema urbano oggetto di studio in quanto il singolo sub-ambito attuato/non attuato non può e non deve compromettere l’attuazione completa della variante.

1. IMPATTI ATTIVITA' DI CANTIERE

La valutazione degli effetti/impatti è stata effettuata, considerando, come scenario di valutazione, quello in cui tutti gli interventi previsti dalla Variante saranno completamente attuati, confrontandolo con la situazione esistente mentre, come abbiamo già evidenziato, si prevede che l'attuazione della Variante avverrà per sub-ambiti: potrebbero risultare particolarmente critiche le fasi intermedie dell'attuazione della variante, soprattutto per le fasi di cantiere e le indicazioni presenti nella relazione di verifica relativamente agli impatti delle attività di cantiere si limitano ad indicare modalità di gestione degli stessi, ritenendo, forse, trascurabili gli impatti sulla rete viaria ma che al momento l'Agenzia non è nelle condizioni di escludere siano significativi.

Seppure si condivida con l'Agenzia che le fasi di cantiere possono produrre impatti anche significativi, allo stato attuale non è possibile, per ovvie ragioni, considerare nello specifico delle valutazioni i possibili impatti derivanti della fase di cantierizzazione.

Solamente quando sarà redatto ed approvato il SUE e l'annesso cronoprogramma dei lavori sarà possibile stimare la quantificazione dei mezzi in approvvigionamento e distribuzione diretti/originati dall'area per la movimentazione delle merci e, quindi, produrre le analisi di impatto e le conseguenti ed eventuali azioni di mitigazione da attuare.

Pertanto, allo stato attuale della progettazione, è possibile unicamente raccomandare che nel SUE delle opere sia accompagnato da un dettagliato studio di traffico volto a valutare gli impatti di cantiere, connessi con la movimentazione delle merci, e a proporre le soluzioni per la mitigazione degli impatti stessi.

2. AREE A SERVIZI e AREE PERMEABILI

In merito alle **Aree a servizi**, le superfici devono essere fornite in maniera analitica e non aggregata: gli standard a parcheggio parrebbero essere realizzati nel sub-ambito 3 ove la quota a verde pare estremamente limitata: per sopperire alla richiesta di standard a verde, su cui si basa la riqualificazione dell'area Sandretto, deve essere assicurata la realizzazione di quelli previsti anche negli altri sub-ambiti. In alternativa in ogni sub-ambito dovrebbe essere garantita la quota di standard a verde/parcheggio afferente alle singole realizzazioni, alternativa che pregiudicherebbe il disegno dell'intera variante.

Sempre nell'ottica di massimizzare le aree verdi o per lo meno le aree pienamente permeabili e non il verde su soletta, occorre sia meglio identificato dove saranno localizzate le aree a parcheggio: sarebbe utile a tal fine che queste fossero realizzate al di sotto degli edifici, così come le aree dedicate agli spazi tecnici, quali le vasche di laminazione, le vasche di recupero acque piovane e le vasche antincendio, la cui realizzazione e dimensionamento sono indicati nella relazione relativa ai sottoservizi e risulta "disegnata", per quanto riguarda le vasche di laminazione, in corrispondenza del "Green boulevard".

In merito all'osservazione di fornire in maniera analitica le aree a servizi si rimanda alle tabelle allegate al presente paragrafo.

Gli standard a parcheggio sono effettivamente realizzati nel sub-ambito 3, la decisione di localizzare la quota totale di parcheggio in una sola area è stata dettata dalla volontà di non pregiudicare il disegno della variante nella sua totalità al fine di realizzare il "Green Boulevard".

Rimandando infatti al cappello introduttivo al presente documento vi è la necessità di non limitarsi al singolo sub-ambito ma di mantenere una visione urbanistica d'insieme la quale pregiudica, nel caso oggetto di analisi, l'equa distribuzione dei servizi a parcheggio, una mancanza quantitativa in favore di una maggiore qualità.

Ragionamenti progettuali non indifferenti, ma anzi che appoggiano le radici sulle più recenti ricerche scientifiche in campo urbanistico, e più precisamente sulla ricerca di standard urbanistici qualitativi piuttosto che il mero rispetto di un valore numerico quantitativo.

Inoltre, la quota dei parcheggi a standard è stata pensata nel lotto dove dovrebbe essere realizzata l'RSA o comunque una realizzazione a valenza sociale e pubblica, garantendo così piena attuazione del servizio a parcheggio anche in favore di una migliore vivibilità dell'area che vedrebbe in quest'area la realizzazione di un attrattore non indifferente per la comunità.

Si sottolinea come la quota a verde nel sub-ambito 3 sia tutt'altro che "estremamente limitata" si tratta infatti di circa 2556 mq i quali vanno ampiamente a sopperire la richiesta di 18 mq/ab di cui all'art. 21 della Lr 56/77, senza contare che la sola quota

affidente al verde, come da disposizioni normative di cui al comma c), art. 21 della sopra citata legge, preveda 12,5 mq/ab.

La restante quota di standard affidente al disavanzo tra quanto previsto dalla legge regionale e quanto previsto dal PRGC del Comune di Collegno (29 mq/ab) può essere monetizzata (la dove la totalità del progetto non copra le dovute quantità in fase di attuazione della variante).

Per quanto affidente alle osservazioni in merito ai parcheggi interrati, nella tavola P01 è possibile notare come sia già stata individuata in modo puntuale l'area sulla quale incideranno.

Nello specifico è già riportato nella scheda normativa la prescrizione ai soggetti attuatori di realizzare gli interrati garantendo la totale permeabilità di almeno il 20% della SF e demandando quindi alla fase esecutiva la precisa individuazione e dimensionamento degli interrati.

Per quanto riguarda le vasche di laminazione e tutte le osservazioni inerenti i sottoservizi si rimanda alle integrazioni già presenti nel presente documento.

Si allegano alla fine del presente paragrafo le tabelle e uno schema indicativo delle superfici permeabili/impermeabili ante e post variante così da permettere un confronto dei due scenari.

Tabella 1 - Verifica standard urbanistici

AMBITI	ST mq	SLP mq		ABITANTI	STANDARD ART.21 LUR	STANDARD PRG COLLEGNO 29 mq/ab	Differenza tra standard art. 21 LUR e standard PRC di Collegno	AREE ASS. AD USO PUBBLICO
	mq.	Le case (R)	RSA (SPP)					
SUB 1	14.933	10.835	0	283	5.094	8.207	3.113	1.981
SUB 2	18.143	13.165	0	344	6.192	9.976	3.784	2.408
SUB 3	11.624	0	5.000	130	2.340	3.770	1.430	910
TOTALE	44.700	24.000	5.000	757	13.626	21.953	8.327	5.299
		29.000						

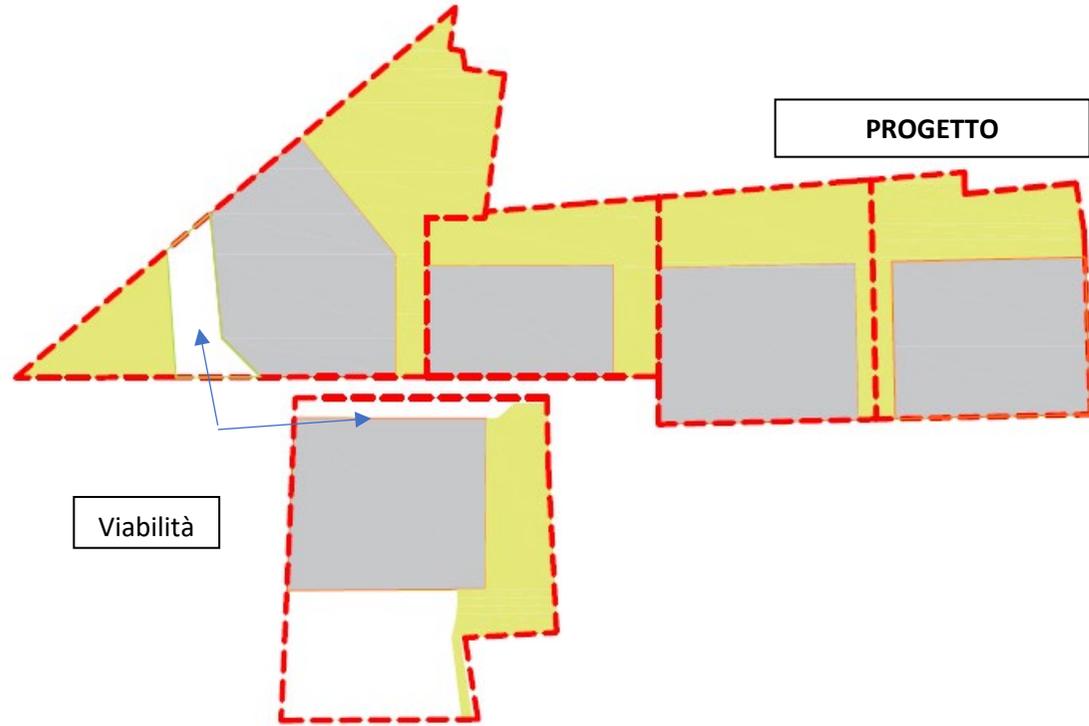
Tabella 2 - Verifica analitica degli spazi pubblici "Parco urbano" e "Parcheggi"

AMBITI	PARCO URBANO	PARCHEGGI
SUB 1	5678	0
SUB 2	8870	0
SUB 3	2556	3344
TOTALE	17104	3344

	ST	SUPERFICIE IMPERMEABILE		SUPERFICIE PERMEABILE		VARIAZIONE % SUPERFICIE PERMEABILE	
	mq	mq	%	mq	%	+97	%
ESISTENTE	44.700	33.670	75	11.030	25		
PROGETTO	44.700	22.922	51	21.778	49		



ESISTENTE



PROGETTO



Area permeabile 49%
(Compreso il 20% su SF)



Superficie Fondiaria

3. AREE VERDI e PROTOCOLLI NAZIONALI O INTERNAZIONALI

Occorrerebbe quindi classificare le **aree verdi**, che si intende realizzare e che costituiscono un elemento qualificante del progetto, in base a quanto indicato nelle *Linee guida per la gestione del verde urbano e prime indicazioni per una pianificazione sostenibile*, redatte dal Comitato per lo sviluppo del verde pubblico (MATTM, 2017), linee guida che forniscono le modalità per “affrontare” il tema del verde comunale.

Nella relazione di verifica si indica che gli interventi saranno caratterizzati da soluzioni particolarmente avanzate in termini di sostenibilità ambientale, senza però far riferimento a protocolli riconosciuti per valutare tale sostenibilità: a tal proposito si suggerisce di utilizzare i criteri del Protocollo ITACA Residenziale 2011, versione che è stata recentemente aggiornata/sostituita con la nuova Prassi di Riferimento UNI/PdR 13:2015 "*Sostenibilità ambientale nelle costruzioni - Strumenti operativi per la valutazione della sostenibilità*", realizzata nell'ambito di uno specifico tavolo tecnico ITACA-UNI e pubblicata da UNI il 30 gennaio 2015 e che rispetto al Protocollo 2009 Regione Piemonte amplia e dettaglia maggiormente i criteri.

Per quanto riguarda l'utilizzo delle *Linee guida per la gestione del verde urbano e prime indicazioni per una pianificazione sostenibile*, fermo restando le indicazioni progettuali indicate nella variante le quali sono state redatte seguendo le ultime indicazioni della ricerca scientifica in materia, è stata integrata la scheda normativa prescrivendo l'utilizzo delle linee guida sopra citate per la realizzazione degli interventi. L'applicazione puntuale delle linee guida e dei Criteri Minimi Ambientali sarà quindi demandata alla fase di attuazione del progetto di variante.

Per quanto riguarda l'applicazione di Protocolli nazionali o internazionali, si è provveduto all'inserimento all'interno della scheda normativa di una prescrizione puntuale sull'utilizzo dei criteri previsti dal Protocollo ITACA per la realizzazione delle opere in oggetto.



INTEGRAZIONI SERTEC

Osservazione su documento ARPA del 12/06/2020 – Punto 4 (pag. 10):-

In merito alle acque meteoriche non sono chiare le modalità di gestione

Nella scheda normativa in merito alle acque bianche si indica che sarà realizzato per ogni sub-ambito un collettore per la raccolta delle acque reflue indipendente e che lo smaltimento potrà avvenire utilizzando la rete mista esistente e/o pozzi assorbenti, anche se di tali pozzi non si fa menzione in altri elaborati progettuali.

Nella medesima scheda si indica che per ogni UMI le acque piovane verranno raccolte in vasche di laminazione e riutilizzate.

Nella relazione di verifica si indica che tali acque potranno essere gestite grazie alla previsione di realizzare un "Rain Garden" nel "Green Boulevard".

In merito alla realizzazione delle acque delle vasche di raccolta delle acque piovane ai fini del riuso delle stesse per usi non potabili, preme nuovamente evidenziare che la realizzazione di tali vasche non dovrebbe compromettere la risorsa suolo e la realizzazione di aree verdi funzionali ed a tal fine occorrerebbe siano realizzate in corrispondenza (al di sotto o al di sopra) delle aree che verranno/sono compromesse/impermeabilizzate.

Risposta

In merito alle modalità di gestione delle acque meteoriche, si precisa quanto segue.

Le acque meteoriche raccolte dalla piattaforma stradale e le aree limitrofe impermeabili della zona del green boulevard, verrà raccolta, filtrata e reintrodotta nel terreno mediante l'utilizzo della tecnica del "Rain Garden".

Questi particolari "giardini della pioggia" si presentano come delle leggere depressioni del suolo ricoperte a verde simili a delle aiuole ma con una funzione tecnica importante, gestire e controllare le grandi quantità d'acqua piovana provenienti principalmente dai tetti degli edifici, dalle sedi stradali e dalle grandi aree pavimentate.





Inoltre, questo particolare sistema di installazione contribuisce notevolmente alla riduzione dell'inquinamento idrico intercettando e trattenendo l'acqua piovana di ruscellamento (Runoff).

I "Rain Garden" oltre a filtrare e depurare in maniera del tutto naturale dell'acqua raccolta, permettono il rallentamento dell'afflusso d'acqua di scorrimento superficiale così da ridurre la possibilità di fenomeni alluvionali a valle.

Per quanto concerne invece le acque meteoriche raccolte dalle superfici impermeabili dei singoli sub ambiti e le relative UMI, saranno convogliate in un impianto di raccolta, il quale suddividerà la portata in due quote:

1. Una parte verrà destinata all'impianto di accumulo di acqua meteorica da destinarsi al successivo riutilizzo per fini irrigui o per riutilizzo come acque per le vaschette dei WC. Le vasche necessarie verranno ubicate al di sotto di aree già impermeabili;
2. La restante parte di acque meteoriche che verranno raccolte dalla rete sarà convogliata verso scarichi su suolo come ad esempio trincee drenanti o pozzi disperdenti o altri impianti di "Rain Garden" da collocarsi all'interno delle aree verdi di pertinenza di ciascun sub ambito e le relative UMI.

Laddove, in occasione di eventi meteorici particolarmente severi, la portata di acque meteoriche raccolta fosse eccessiva rispetto alla capacità di smaltimento degli impianti disperdenti sopra citati (trincee drenanti, pozzi disperdenti o "Rain Garden"), si rende necessaria la messa in opera di una o più vasche di laminazione da ubicarsi in aree già impermeabilizzate e di capienza sufficiente a garantire lo scolo delle portate in eccesso.

Le stesse vasche saranno dotate di impianto di pompaggio automatico in grado di immettere nei sistemi disperdenti sopra citati (trincee drenanti, pozzi disperdenti o "Rain Garden"), le portate compatibili con la loro capacità di drenaggio e smaltimento delle acque.

Il dimensionamento delle due quote delle acque meteoriche di ciascun sub ambito e le relative UMI sarà possibile solamente in successive fasi esecutive dell'intervento.

Qualora dai calcoli esecutivi idraulici, emergesse l'esigenza di ulteriori portate in eccesso da smaltire, sarà valutata con il gestore del servizio idrico integrato la possibilità di un allaccio alla rete fognaria esistente con portate di immissione da concordare.

Loranzè, li 4 Agosto 2020

Ing. Gianluca Odetto

