

# CITTÀ DI RIVOLI

## PROVINCIA DI TORINO

### PROPOSTA DI VARIANTE URBANISTICA

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

Verifica di assoggettabilità a procedura di Valutazione Ambientale Strategica

#### Documento tecnico di verifica

INTERVENTO IN VIA ALPIGNANO, 114 - RIVOLI

AREA NORMATIVA P.R.G.C. Vigente Fa2

#### Proponente:

**NUOVA EDILMODERNA S.N.C.**

Via Alpignano, 114  
10098 RIVOLI (TO)

#### Legale Rappresentante:

**Dellavalle Giuseppe**

C.F. DLL NGP 53R18 I823W

#### Professionisti incaricati:

##### **Aspetti urbanistici e VAS**

Arch. Giovanni ALIFREDI  
B.ta Muretti, 3  
10069 VILLAR PEROSA (TO)  
C.F. LFR GNN 68H27 L219X



Arch. Angelo TRIBOLO  
Studio ArcTea arch. Ass.

Via San Paolo, 5  
10098 RIVOLI (TO)  
C.F. TRB NGL 70P12 H355Y



##### **Aspetti architettonici.**

Arch. Massimiliano COSTA  
C.so Susa, 60  
10098 RIVOLI (TO)  
C.F. CST MSM 71C16 H3550



AGGIORNAMENTO NOVEMBRE 2015 - il presente annulla e sostituisce il precedente

1	PREMESSA.....	4
2	Il contesto ed il progetto.....	6
2.1	Inquadramento Territoriale .....	6
2.2	L'azienda oggi – stato di fatto dell'area e delle attività .....	8
2.3	Il progetto .....	10
2.3.1	Attuali previsioni del PRGC .....	10
2.3.2	Obiettivi degli interventi di modifica del PRGC proposti .....	12
2.3.3	Dati di progetto.....	13
2.4	Il confronto delle alternative.....	16
3	Gli effetti della variante .....	17
3.1	I ricettori sensibili circostanti il sito.....	17
3.2	Aspetti urbanistici .....	18
3.3	Aspetti ambientali: aria, acqua, sottosuolo, rumore, rifiuti .....	21
3.3.1	Impatti in fase di cantiere .....	21
3.3.2	Incidenza sulla qualità dell'aria.....	21
3.3.3	Incidenza sulla qualità dell'acqua .....	21
3.3.4	Incidenza e vulnerabilità idrogeologica dei terreni .....	22
3.3.5	Incidenza sul suolo e sottosuolo.....	22
3.3.6	Clima acustico.....	23
3.3.7	Gestione dei rifiuti .....	24
3.4	Aspetti di paesaggio .....	25
3.4.1	Premessa metodologica.....	25
3.4.2	Analisi del paesaggio .....	27
3.4.3	Analisi percettiva .....	27
3.5	Aspetti di mobilità .....	31
4	Opere di Mitigazione .....	33
5	Opere di compensazione ambientale.....	34
6	Verifica dei piani sovraordinati .....	36
6.1.1	Piano Territoriale Regionale e Piano Paesaggistico Regionale .....	36
6.1.2	Piano Territoriale Provinciale.....	36
6.1.3	Approfondimento Aree dense di transizione .....	37
6.1.4	Valore eco sistemico del lotto .....	37
7	Conclusioni .....	42

## 1 PREMESSA

Il presente rapporto costituisce il Documento Tecnico Preliminare ai fini della Verifica di Assoggettabilità a VAS della proposta di Variante Urbanistica al Piano Regolatore vigente del Comune di Rivoli, finalizzata a consentire l'ampliamento dell'attività svolta dalla società Nuova Edilmoderna snc. Tale documento è stato redatto in coerenza con le direttive regionali, con le prescrizioni della LR 3/ 2013 e ai sensi del D.lgs 152/2006, così come modificato dal D.Lgs 4/2008, in particolare tenendo conto di quanto previsto dall'allegato I del medesimo decreto.

I contenuti proposti della Variante urbanistica riguardano il cambio di destinazione urbanistica relativamente all'area identificata catastalmente al Fg 11, particelle 10, 11, 12, 14, 54, 171, 172, 201, 242, 243, 249, 392, 463, 464, 465, 570, sita in Rivoli all'altezza di Via Alpignano n. 114. L'area oggetto di Variante è attualmente normata dal P.R.G.C. Vigente come Area Normativa FA2 (Parco urbano ai sensi art. 22 LR 56/77 s.m. i.) e si propone di modificare la destinazione d'uso in Area Normativa per attività produttive consolidate 16lc1 al fine di rendere coerente lo strumento urbanistico alle attività in atto e permetterne uno sviluppo.

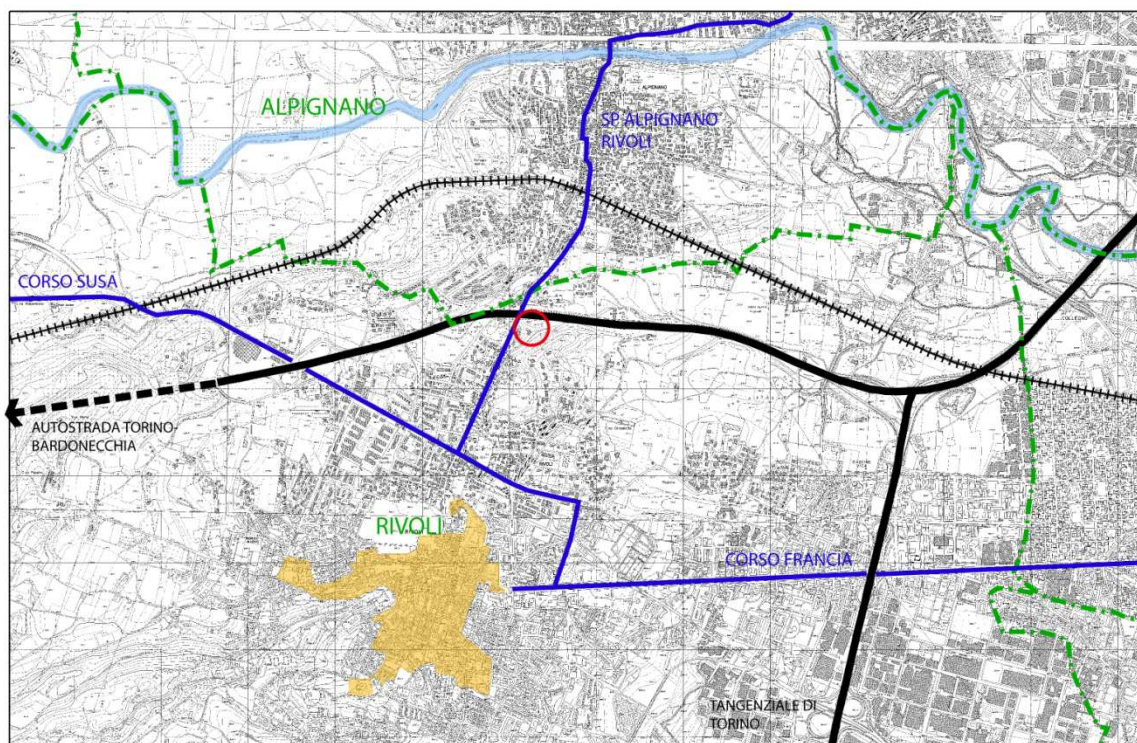
La Nuova Edilmoderna snc, azienda che si occupa della commercializzazione di prodotti per l'edilizia, è presente sul territorio rivolese dai primi anni sessanta e, dal 1979 opera nell'attuale sede di Via Alpignano, 114 sempre in Rivoli.

Il progetto di ampliamento dell'attività svolta dalla società Nuova Edilmoderna snc prevede la realizzazione di un nuovo capannone ad uso deposito/magazzino. La variante urbanistica ha quindi la finalità, formale, di rendere congruenti e legittimi gli interventi edilizi proposti.



Ortofoto della Regione Piemonte (2010): il perimetro rosso indica l'area oggetto di Variante





## 2 Il contesto ed il progetto

### 2.1 Inquadramento Territoriale

L'ambito della Variante interessa l'area di proprietà della Edilmoderna snc. localizzata a nord di Rivoli e a confine con Alpignano, lungo la Strada Provinciale n. 178 di collegamento tra i due comuni confinanti.

L'attività di tale società si svolge utilizzando una palazzina a destinazione mista residenziale e commerciale, che ricade nell'area normativa 3Rc32, come sede degli uffici amministrativi e delle sale espositive. I materiali commercializzati invece vengono sistemati nel lotto adiacente adibito a magazzino a cielo aperto che ricade nell'area normativa Fa2, con destinazione a parco attrezzato (art. 22 LR 56/77 e s.m.i.).

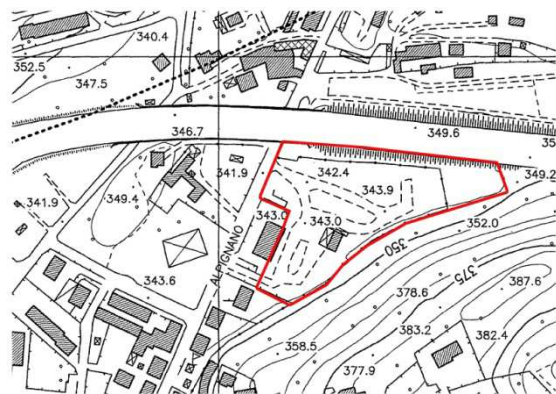
Il lotto è già oggi adibito ad un uso di deposito di materiali edili. Tale utilizzo che come detto è più che decennale, di fatto ha modificato le caratteristiche di suolo naturale o agricolo benché non siano state realizzate pavimentazioni in materiali bitumosi o comunque impermeabili. La carta della capacità d'uso dei suoli, che classifica in classe 2 sottoclasse s4 (suoli con alcune moderate limitazioni che riducono la produzione delle colture agrarie), risulta in questa parte di territorio non aggiornata è chiaro che dopo alcuni decenni di diverso utilizzo e di completa assenza di .

Il confine settentrionale dell'area è delineato dalla Tangenziale Nord di Torino, barriera fisica e netta separazione rispetto al comune di Alpignano data la sua sopraelevazione rispetto al piano di campagna. A ovest, al di là di Via

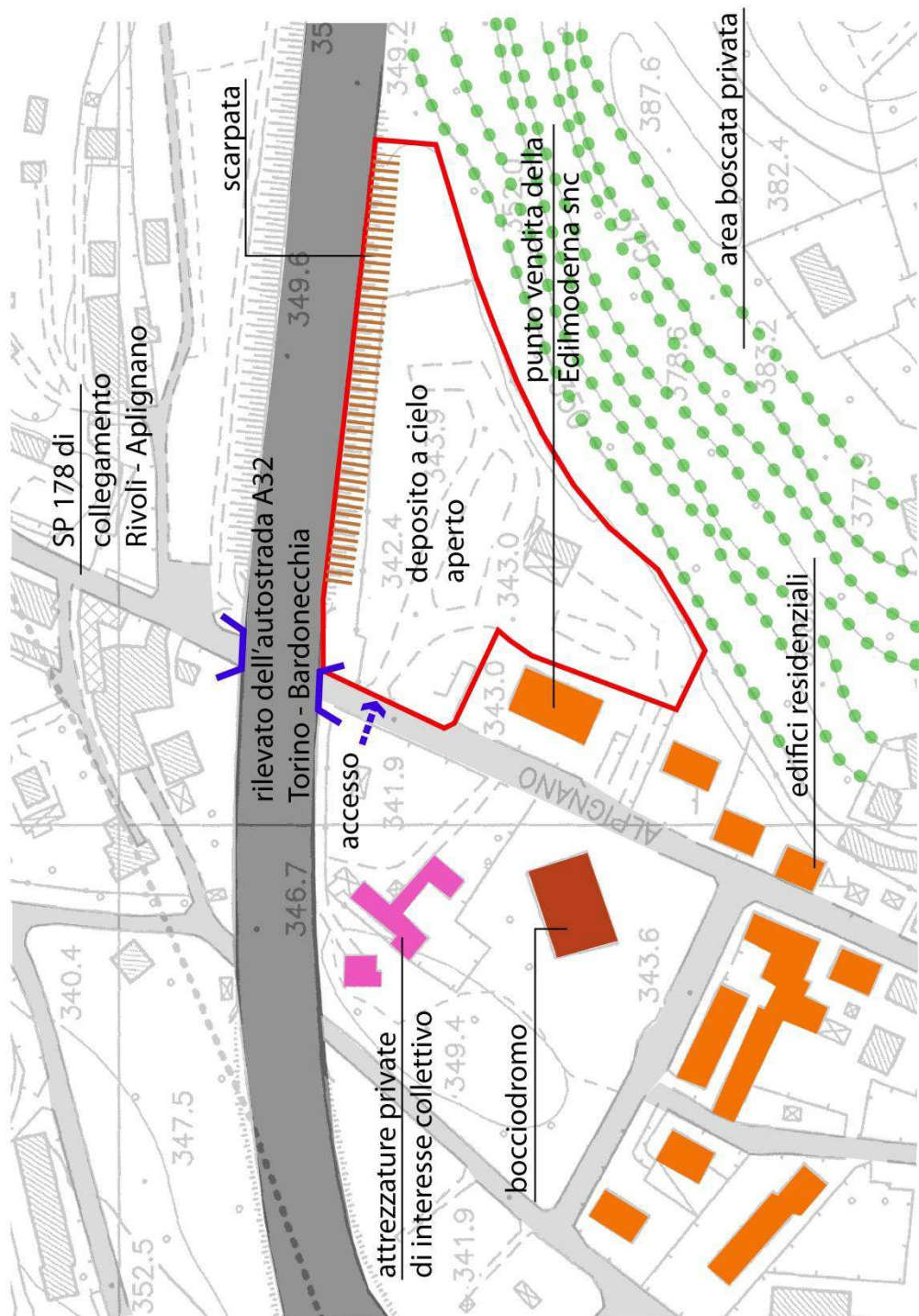
Alpignano, troviamo un'area urbana a servizi e lungo tutto il confine est un'area boscata privata.

La quasi totalità dell'area è di proprietà della Nuova Edilmoderna snc. Attualmente la società utilizza il lotto come deposito a cielo aperto e necessita di un nuovo assetto con la sistemazione dei materiali in un edificio adibito a deposito/magazzino.

L'area, direttamente accessibile dalla SP 178 è connessa al sistema stradale principale e dista circa 2 km all'imbocco della Tangenziale nord di Torino.







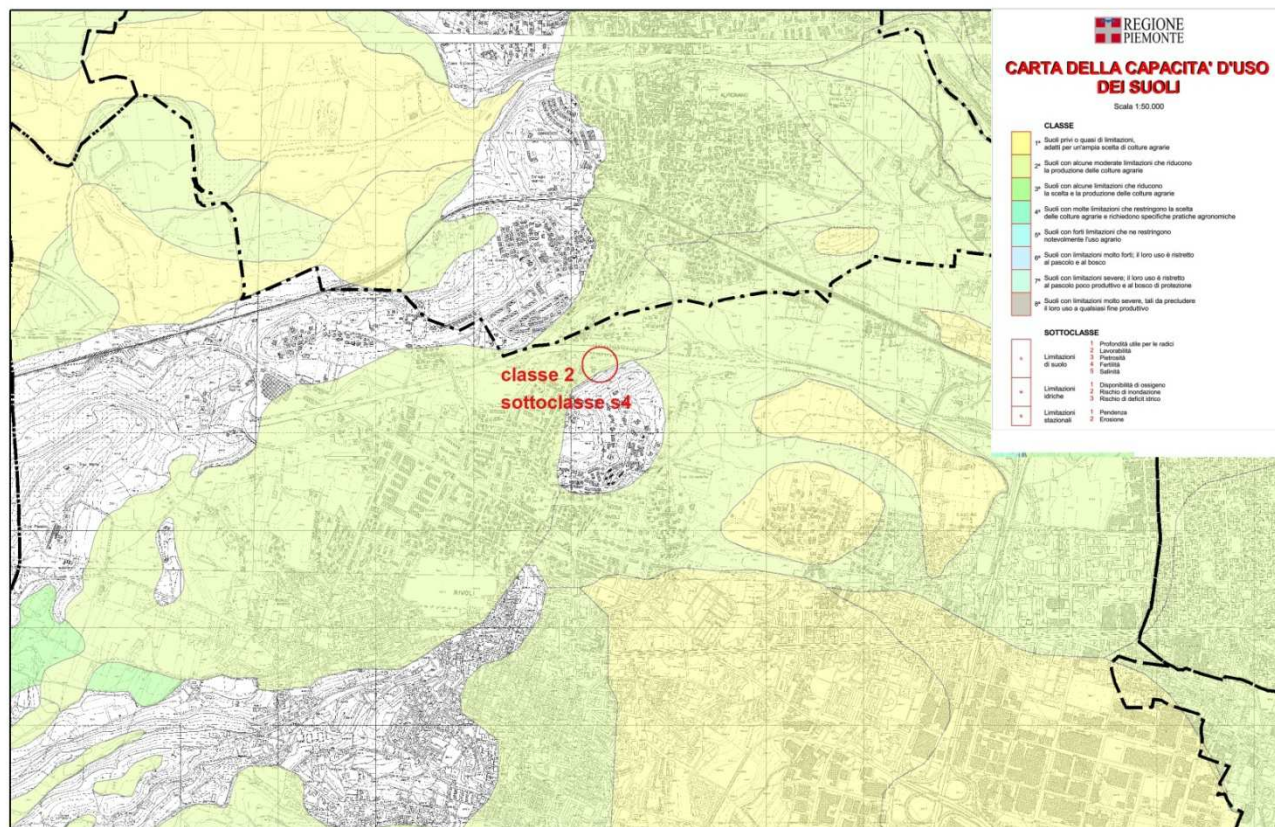




## 2.2 L'azienda oggi - stato di fatto dell'area e delle attività

La Nuova Edilmoderna snc è, almeno su territorio provinciale, un'azienda leader nel settore della commercializzazione di manufatti e materiali per l'edilizia, che vanno dai prodotti di cava ai laterizi, dai materiali per l'isolamento ed il rivestimento alla componentistica per impianti tecnologici fino ai

prodotti ceramici e di finitura. Non essendo possibile custodire la maggior parte di questi materiali all'interno delle sale espositive gli stessi vengono stoccati su piazzale a cielo aperto. E' ovvio come siffatta situazione sia causa non solo di continuo deterioramento dei materiali soggetti alle intemperie, con conseguente aumento delle percentuali di prodotto invenduto, ma produca anche notevoli disagi nella logistica interna con inevitabili conseguenze sugli standard di sicurezza.





Nella situazione attuale è infatti impossibile separare le varie attività lavorative: gestione visitatori, movimentazione e sistemazione materiali, carico/scarico merci, con conseguenti interferenze e continui incroci tra mezzi in movimento, personale e clientela; rendendo impossibile una valutazione dei rischi specifici per ogni tipo di attività con opportuni sistemi di prevenzione per gli addetti. Anche le condizioni del piazzale, sterrato e privo di pavimentazione è fonte di continui rischi nella movimentazione con i carrelli elevatori e automezzi.



## 2.3 Il progetto

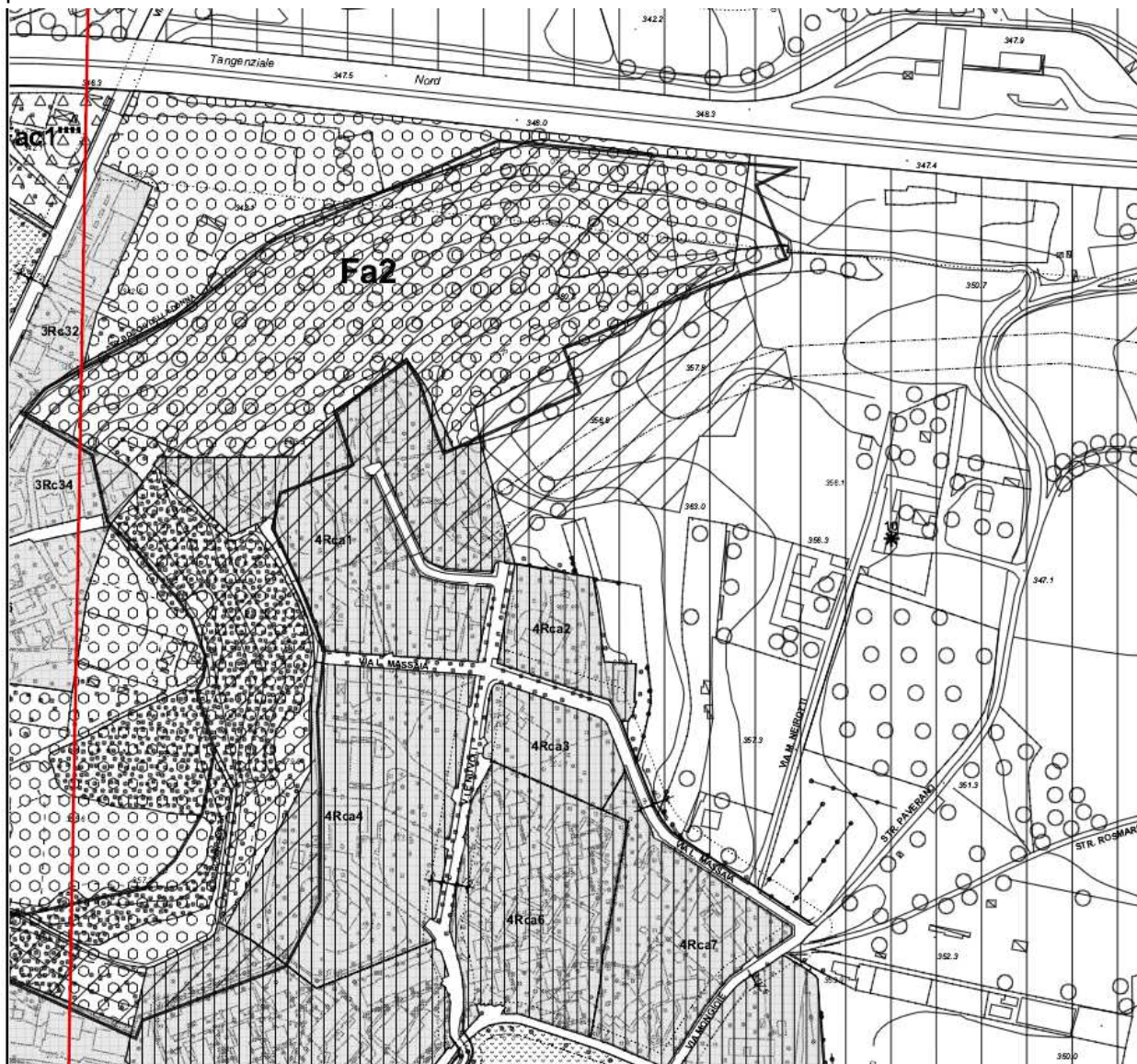
### 2.3.1 Attuali previsioni del PRGC

L'area oggetto di intervento è inserita in una zona destinata dal PRGC quale parco urbano (Area Normativa FA2: Aree per attrezzature di Interesse generale - Parco attrezzato). L'intera Area Normativa Fa2 è di 140.389 mq con un indice fondiario di 0,08 mq/mq per la realizzazione di fabbricati con destinazione d'uso coerente alla funzione di parco. Tale previsione di Piano non è attuata e ricade su

terreni principalmente di proprietà privata.

Tale zona destinata al parco urbano ha le seguenti indicazioni regolamentative:

- L'area è sottoposta parzialmente a vincolo idrogeologico (L.R. 9/8/1989 n. 45), tale vincolo non interessa il lotto oggetto della presente.
- L'area è sottoposta parzialmente a vincolo paesaggistico-ambientale (L.R. 3/4/89 n. 20), tale vincolo non interessa il lotto oggetto della presente.
- La fascia di rispetto autostradale di 30 m (D.LGS 285/1992) dovrà essere sistemata a





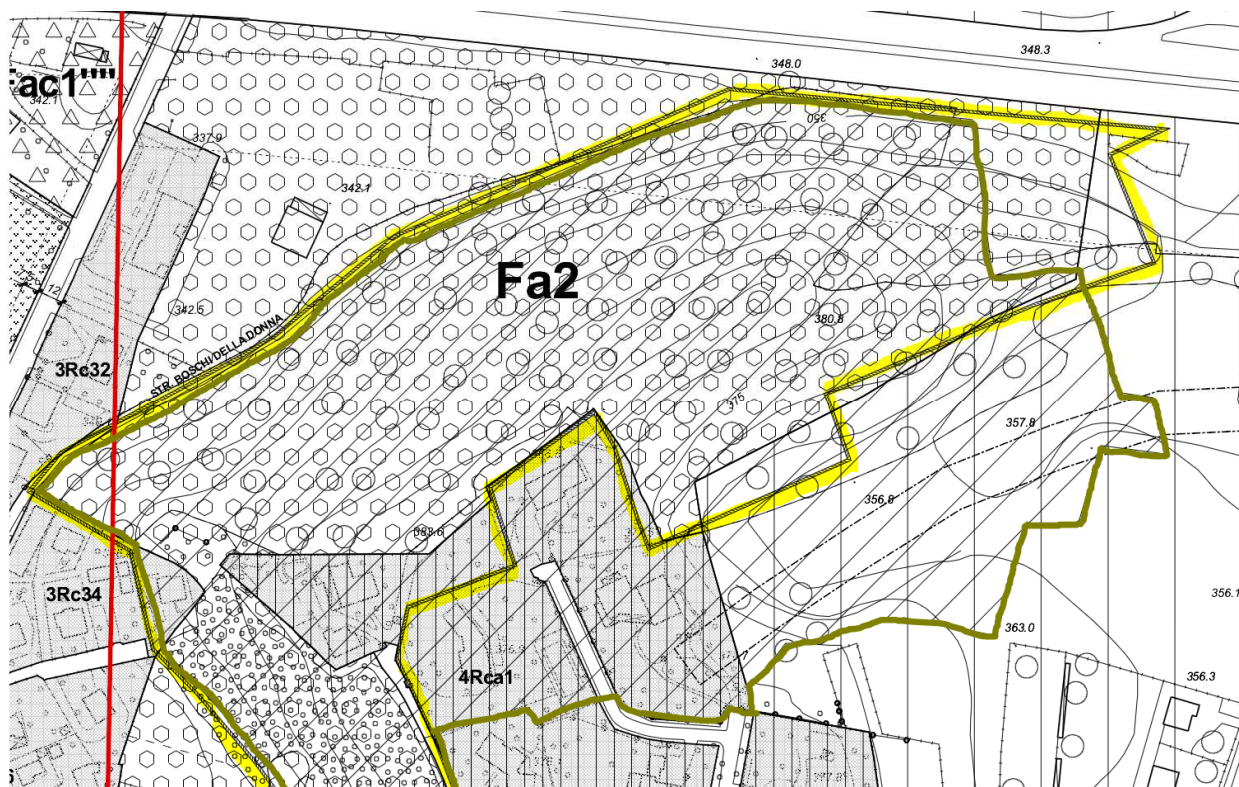


Figura 1 -Limite vincolo paesaggistico (giallo) limite vincolo LR 45/89 (verde)

verde con alberature opportunamente selezionate e distribuite, al fine di riqualificare

ambientalmente l'asse autostradale. L'indicazione di fascia di rispetto autostradale

Area Normativa: <b>Fa2</b>		Area Urbanistica: <b>Fa</b>		Superficie mq: <b>140.389</b>	
Indice Territoriale mq/mq:		Indice Fondiario mq/mq:	<b>0,08</b>	Superf. max copribile %:	
Altezza Massima m:					
<b>Destinazioni d'uso principali</b> PARCO URBANO					
<b>Tipi di intervento (sono ammessi sino a)</b> INTERVENTI DI NUOVA COSTRUZIONE E DI AMPLIAMENTO					
<b>Modalità di intervento</b> STRUMENTO URBANISTICO ESECUTIVO					
<b>Note aree normative</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A.N. sottoposta parzialmente a vincolo idrogeologico (L.R. 9/8/1989 n. 45)</li> <li>- La fascia di rispetto autostradale di 60 m (D.LGS 285/1992) dovrà essere sistemata a verde con alberature opportunamente selezionate e distribuite, al fine di riqualificare ambientalmente l'asse autostradale, alla luce delle indicazioni dell'art. 5.6</li> <li>- A.N. sottoposta parzialmente a vincolo paesaggistico-ambientale (L.R. 3/4/89 n. 20)</li> <li>- Deve essere garantita la distanza di almeno 25 mt delle attrezzature del parco dalle abitazioni prospicienti</li> </ul>					



di 60 m. è superata dal riconoscimento del perimetro di centro abitato che riporta la fascia a m. 30.

- Deve essere garantita la distanza di almeno 25 mt delle attrezzature del parco dalle abitazioni prospicienti.

### **2.3.2 Obiettivi degli interventi di modifica del PRGC proposti**

L'obiettivo della variante è quello di aggiornare la zonazione del PRGC rendendolo coerente con lo stato in atto e di rendere possibile la realizzazione di un fabbricato ad uso deposito. La proposta di variante è pertanto finalizzata alla realizzazione di un capannone ad uso deposito con un'impronta a terra di circa 2000 mq, su due piani fuori terra e parcheggio dipendenti in copertura. Ciò consentirebbe di avere un magazzino coperto con movimentazione interna dei materiali non accessibile ai visitatori, un'area dedicata per il carico e lo scarico merci su piazzale e porzione dello stesso capannone destinata ad ospitare gli uffici amministrativi e locali di servizio per i dipendenti. I visitatori verrebbero ricevuti esclusivamente nell'attuale palazzina in questo caso destinata esclusivamente alle sale espositive. Il piazzale non avrà più la funzione di deposito a cielo aperto, può essere ridotto in dimensioni lasciando uno spazio su cui realizzare un'area verde.

### 2.3.3 Dati di progetto

La variante consiste nella perimetrazione del lotto di terreno di proprietà della Edilmoderna snc censito catastalmente al Fg 11 particelle 10, 11, 12, 14, 54, 171, 172, 201, 242, 243, 249, 392, 463, 464, 465, 570 ed il suo cambio di destinazione urbanistica da parco attrezzato (Fa) in attività produttive consolidate (Ic).

La superficie territoriale dell'area da trasformare da servizi a produttiva è di circa 20.000 (comprendendo anche l'area della scarpata autostradale) di cui 16.577,60 mq interni al lotto di proprietà della Edilmoderna snc, così suddivisa a progetto:

- Sup. verde su scarpata autostradale con funzione di barriera acustica e riqualificazione paesaggistica: mq 3.300 circa
- Sup. verde in piena terra: 4.000,00 mq circa > 1657.76 (=10% Sup. fondiaria)
- S.L.P. in progetto: 4.200,00 mq
- Sup. a parcheggio: 1012,00 mq > 840,00 mq (=20% S.L.P.)
- Sup. parch. assoggettata ad uso pubblico: 436,00 mq > 420,00 mq (=50% di 840 mq)

Si specifica che il computo delle sup. a parcheggio tiene conto esclusivamente degli stalli e non delle aree di manovra e che la porzione assoggettata all'uso pubblico è esterna all'area recintata.

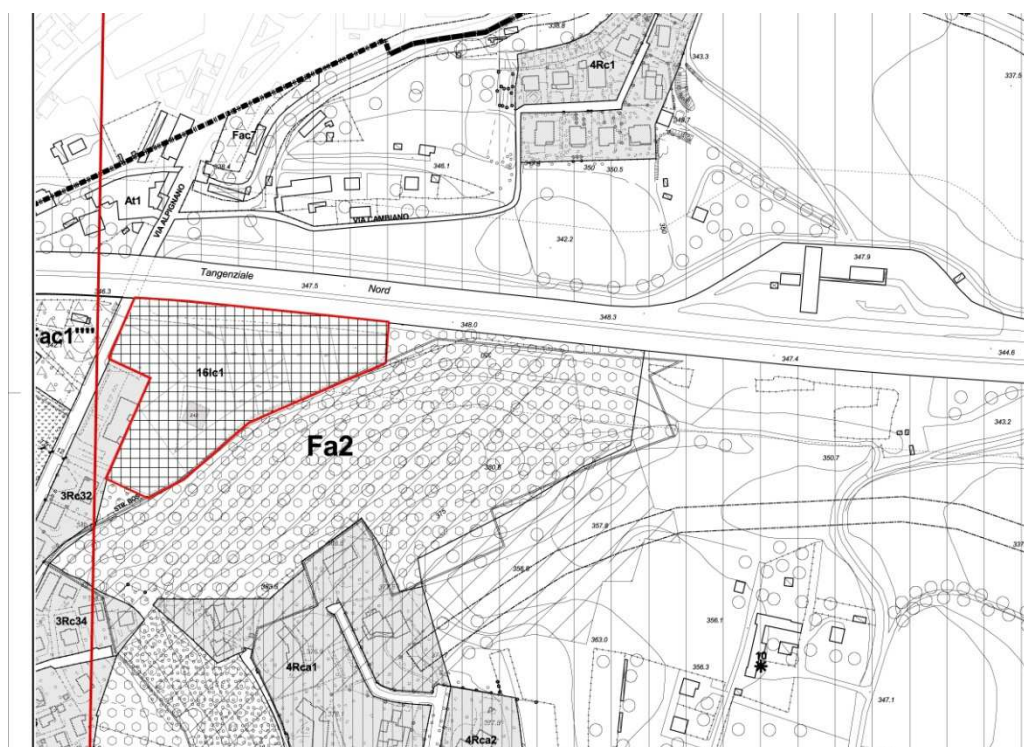
Per quanto riguarda la dotazione di servizi, il PRGC vigente prevede di destinare a servizi pubblici il 20% della superficie territoriale.

L'accesso allo stabilimento rimane quello attuale sulla strada provinciale SP178, non sono previsti nuovi ingressi carrai.

Estratto della TAVOLA DI PIANO C3.4 del PRGC vigente:



Progetto di variante:







## 2.4 Il confronto delle alternative

Si possono ipotizzare alcune alternative di progetto urbanistico - localizzativo: la prima è quella proposta dalla variante urbanistica e consiste nel modificare la destinazione urbanistica dei terreni di proprietà della Edilmoderna snc per confermano le attività in atto e permettendo la realizzazione di un fabbricato ad uso magazzino/deposito finalizzato alla razionalizzazione delle attività. In questo paragrafo prendiamo in considerazione altre tre ipotesi di intervento urbanistico per valutarne la fattibilità tecnica e confrontarle con quella scelta dai proponenti.

### Seconda ipotesi: realizzazione del capannone adibito a magazzino/deposito in un'altra area, a destinazione industriale

Si potrebbe ipotizzare di realizzare il capannone adibito a deposito/magazzino dell'azienda in un'altra area libera, a destinazione produttiva e non adiacente all'attività commerciale esistente. Tale soluzione non necessiterebbe di variante urbanistica. Questo non determinerebbe naturalmente la riqualificazione del lotto privato che potrebbe mantenere l'attuale attività, e neanche faciliterebbe l'attuazione delle previsioni del piano. Da un punto di vista ambientale non influirebbe positivamente sul sito, mentre creerebbe una situazione di traffico di mezzi tra la sede e il magazzino. Dal punto di vista dell'impresa la soluzione non è attuabile per i maggiori costi di realizzazione (i terreni sono di proprietà) e di gestione, oltre ai notevoli disagi di gestione e alla minore qualità dell'offerta (disagio per il cliente).

### Terza ipotesi: trasferimento dell'intera attività

La possibilità di trasferire l'intera attività in un altro sito all'interno del comune di Rivoli si scontra con problematiche relative all'impresa:

- i costi non sostenibili dall'impresa che dovrebbe investire anche per realizzare un fabbricato uffici, espositivo e accoglienza clienti, che attualmente è di proprietà, per l'acquisto di terreni idonei,
- per il rischio d'impresa conseguente al cambio di sede tipico di tutte le attività commerciali.

### Quarta ipotesi: soluzione 0

L'ipotesi di non realizzare gli interventi previsti, prassi consolidata nella pratica delle valutazioni ambientali, è in questo caso una scelta che implica effetti negativi sul progetto di riorganizzazione dell'attività produttiva della società Edilmoderna snc. La soluzione zero potrebbe determinare numerose difficoltà all'azienda, per l'impossibilità di investire risorse economiche nella riorganizzazione dell'attività e nella sistemazione del deposito. Inoltre tale situazione non determinerebbe gli effetti positivi che una riqualificazione dell'area potrebbero portare al contesto urbano ed ambientale.



### 3 Gli effetti della variante

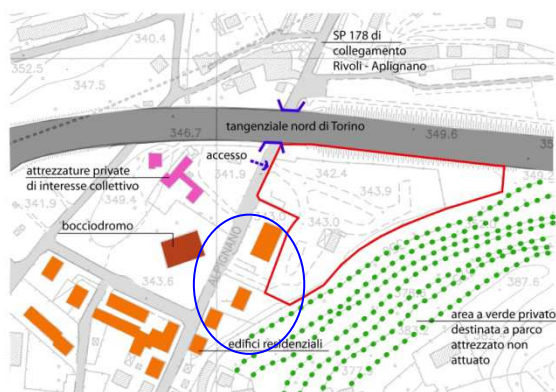
#### 3.1 I ricettori sensibili circostanti il sito

L'area si inserisce in un contesto territoriale urbanizzato, fortemente caratterizzato dal rilevato autostradale che influenza in modo determinante e negativo la qualità urbana locale: in termini di qualità del paesaggio urbano, in termini di qualità dell'aria (polveri ed emissioni), in termini di clima acustico. Alle pressioni ambientali dell'autostrada si aggiungono quelle simili anche se minori dovute al traffico che percorre la strada provinciale. Un elemento importante di mitigazione ambientale delle pressioni indotte dall'autostrada è costituito dall'area alberata che si sviluppa sul versante nord del rilievo naturale e che si inserisce nel contesto urbano.

L'area ha una tipologia funzionale mista caratterizzata dalla presenza di residenza, attività artigianali e commerciali (come all'interno del lotto in questione), da edifici destinati a servizi pubblici ludico sportivo (bocciodromo - attualmente non utilizzata).

In questo contesto urbano gli edifici residenziali sono i ricettori maggiormente sensibili alle trasformazioni dell'uso dei suoli e che ovviamente subiscono i maggiori effetti negativi delle infrastrutture stradali.

Per quanto riguarda le trasformazioni previste gli edifici residenziali interessati e sono quelli posti a sud del lotto e ovviamente le unità abitative interne al lotto poste ai piani superiori dell'edificio dove ha sede l'attività della Nuova Edilmoderna snc.





### 3.2 Aspetti urbanistici

Gli effetti urbanistici della Variante possono essere valutati evidenziando i seguenti caratteri:

#### 1. Effetti sul sistema delle aree produttive di Rivoli

Si ritiene che gli effetti sul sistema delle aree produttive di Rivoli sia minimo, in considerazione del fatto che l'intervento proposto prevede la creazione di un capannone adibito a deposito/magazzino di materiali che attualmente sono lasciati a cielo aperto nell'area di proprietà della Edilmoderna snc.

Per quanto riguarda le superfici territoriali, l'aumento previsto dalla Variante Urbanistica, oggetto della presente verifica, è del 1,14% rispetto alle attuali zone produttive di PRGC vigente (ha 172). Tale aumento di superfici territoriali, pari a circa ha 1,96, è decisamente irrisorio rispetto al totale delle aree produttive presenti sul territorio comunale di Rivoli.

Da un punto di vista localizzativo l'area risulta essere coerente con l'assetto delle attività produttive previsto dal Piano che conferma e potenzia tali aree in prossimità dei principali assi viari extraurbani quali la strada provinciale n 589 e la strada provinciale n. 146 nel tratto verso il capoluogo. Oltre a confermare un'attività esistente da più decenni, la previsione di un'area artigianale in un tessuto misto e fortemente caratterizzato dalla infrastruttura autostradale non risulta essere in contrasto con l'assetto previsionale del Piano Regolatore.

La zona FA2, di circa 14 ha, risulta corrispondere in gran parte al residuo di area boscata con caratteristiche naturali, di vegetazione spontanea, che si inserisce

nell'edificato di questa parte di Rivoli. L'area oggetto di intervento non appartiene a questo ecosistema. Infatti l'area oltre ad non avere le

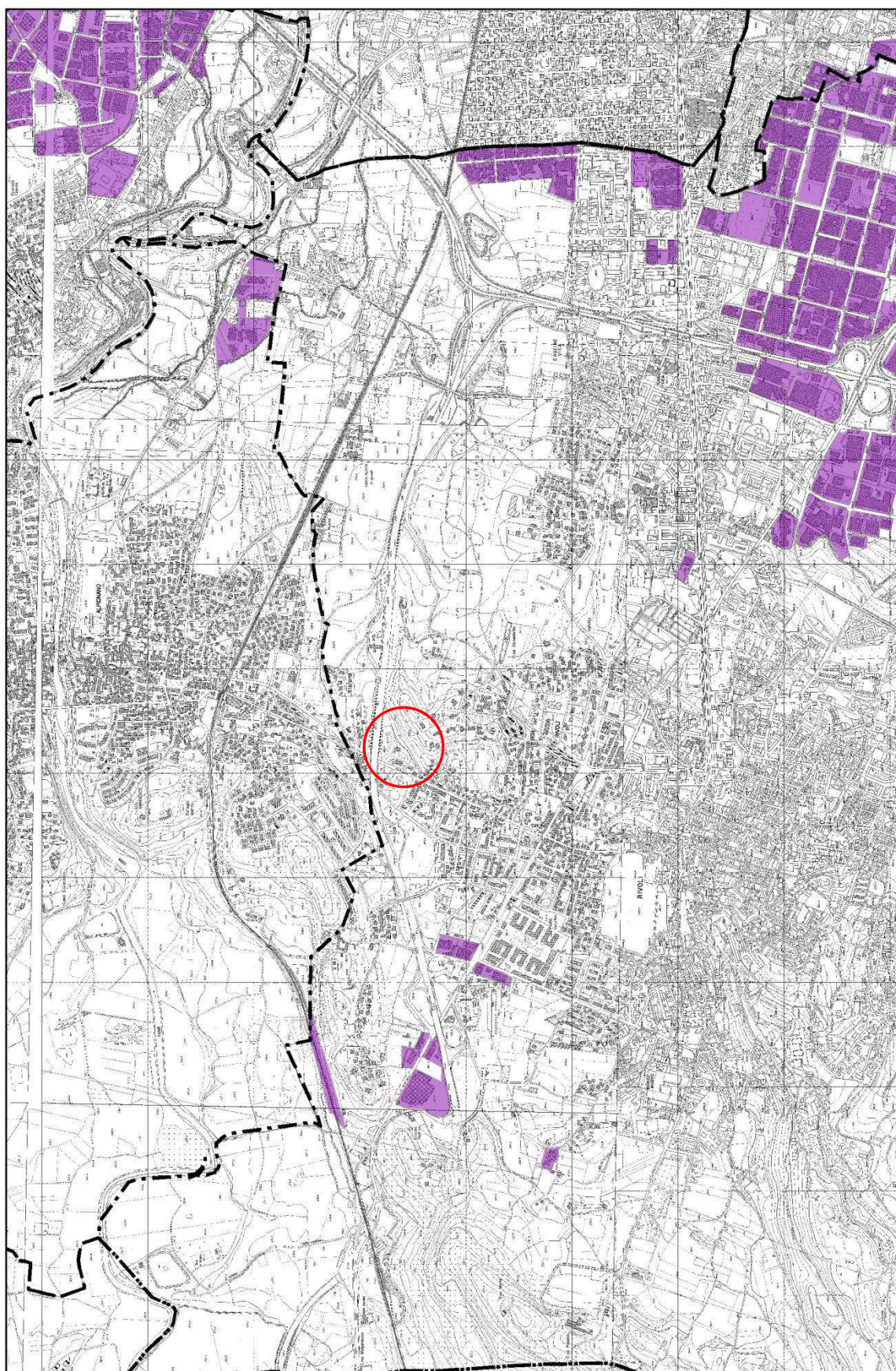


caratteristiche naturali e agricole che caratterizzano la restante parte della zona FA2, risulta poco funzionale alla attuazione delle previsioni di parco urbano, per i seguenti motivi:

- risulta essere la parte maggiormente condizionata dalla presenza dell'infrastruttura autostradale, sia dal punto di vista ambientale, per l'inquinamento acustico ed atmosferico, sia dal punto di vista paesaggistico.
- non ha una funzione ecologica risultando a tutti gli effetti area urbanizzata
- è poco funzionale a ospitare attività ludico ricreative tipiche di un parco urbano.

In sintesi il lotto non ha i caratteri naturali o funzionali per le attività previste dal PRGC e un suo stralcio dalla zona FA2 non mette in crisi le previsioni di Piano per la restante parte di parco. Infatti per caratteri morfologici, naturali e per le dimensioni dell'area FA2 possiamo sostenere che la sua attuazione non è dipendente dal cambio di destinazione d'uso proposto.







## 2. Effetti sul sistema dei servizi

Ad oggi la quantità totale di aree a Servizio per attività sociali ed attrezzatura di interesse generale (art. 22, L.R. 56/77) previste dal PRGC Vigente è pari a 1.722.200 mq, equivalente ad uno standard di 26,05 mq/ab.(> di 17.5 L.R. 56/77)

Di questi 1.230.400 mq destinati a parchi urbani e comprensoriali equivalenti ad uno standard di 18,66 mq/ab. (> di 15 L.R. 56/77).

A seguito della variante proposta lo standard a servizi ex art. 22 si ridurrebbe di 0.15 mq/ab. Passando da un'area complessiva di 1.722.200 mq ad un'area di 1.705.600 mq.

Nello specifico le aree destinate a parchi urbani passerebbero da 1.230.400 mq (18.66 mq/ab.) a 1.213.800 mq (18.41 mq/ab.), con una riduzione percentuale di circa l'1,35% sulla superficie complessiva ed una riduzione dello standard di 0.25 mq/ab.

A seguito di quanto sopra risulta evidente come la proposta di variante incida in maniera sicuramente poco significativa sugli aspetti urbanistici:

- sia di carattere generale essendo la riduzione di aree a servizi ex art. 22 percentualmente trascurabile rispetto al dato complessivo e risultando lo standard per abitante comunque superiore a quello di legge;
- sia di carattere particolare dato che il ridimensionamento dell'area a parco risulta marginale rispetto alla totalità e la porzione prevista in variante ricade nella zona sicuramente meno importante da un punto di vista paesaggistico, ambientale e di fruibilità, oltre al dato non trascurabile che sulla stessa insiste già un'attività commerciale regolarmente autorizzata.

## 3. Effetti sulle aree urbane circostanti

I caratteri insediativi locali sono di tipo misto caratterizzati da un'edificazione lineare con prevalenza di residenza che si è sviluppata lungo la strada provinciale. Allontanandosi dal centro di Rivoli i caratteri insediativi si modificano: diminuiscono le densità edilizie, aumentano gli utilizzi non residenziali.

La realizzazione di un fabbricato con la tipologia del capannone non va a modificare l'impianto insediativo esistente che localmente risulta già poco definito e che ovviamente non può più assumere caratteri di residenzialità in considerazione della vicina autostrada. Lo sviluppo planimetrico del fabbricato risulta essere equivalente alla nuova struttura pubblica presente al di là della strada provinciale.



### **3.3 Aspetti ambientali: aria, acqua, sottosuolo, rumore, rifiuti**

In questa sezione si descrivono gli effetti che la realizzazione degli interventi previsti nella variante urbanistica potrebbero determinare sulle singole componenti ambientali. Di fatto, essendo la variante urbanistica contestuale ad un progetto di sviluppo edilizio di cui si conoscono destinazioni, funzioni, attività, è possibile valutare già in questa fase la tipologia e l'incidenza degli eventuali aumenti delle pressioni sia in fase realizzativa, sia in fase di gestione. E parallelamente gli effetti migliorativi che l'attuazione delle opere potrebbero determinare.

#### **3.3.1 Impatti in fase di cantiere**

Non si rilevano particolari problematiche in fase di cantiere. Le opere infatti riguardano la realizzazione di un edificio con tipologia di capannone prefabbricato, con una superficie coperta di circa 2.000 mq e di due piani fuori terra. Non ci saranno movimenti terra importanti non essendo previsti piani interrati. Scavi e riporti dovuti ad opere di fondazione e sistemazione delle aree esterne, saranno prevalentemente gestiti all'interno del lotto. L'accesso dei mezzi avverrà direttamente dagli attuali ingressi. Il traffico indotto dalle opere di cantiere sarà limitato e tipico di un normale cantiere edile di medie dimensioni. Per altro in fase di cantiere tale traffico si sostituirà a quello indotto dalle attività esistenti che saranno di molto limitate per l'incompatibilità della presenza di entrambe le attività.

Le opere in demolizione sono di modesta entità. Non essendo previste opere di demolizione ne

di bonifica e rimozione materiali inquinanti non si rilevano particolari problematiche dovute a polveri. Le opere dovranno essere ovviamente eseguite a regola d'arte e secondo le norme del settore con particolare attenzione agli edifici residenziali vicini.

#### **3.3.2 Incidenza sulla qualità dell'aria**

La realizzazione dell'edificio non modifica la tipologia delle attività, né implica un aumento delle stesse e di conseguenza le emissioni nell'atmosfera non subiranno variazioni dovute ai mezzi commerciali in entrata e uscita e di movimentazione interna. Il fabbricato previsto, destinato a deposito di materiali edili non avrà impianti di riscaldamento e/o condizionamento e non sono previste nuove centrali termiche. Eventuali impianti di areazione, filtro e purificazione dell'aria saranno alimentati da energia elettrica.

Si prevedono invece dei notevoli miglioramenti della qualità percepibile dell'aria dovuti alla realizzazione di una pavimentazione impermeabile in tutte le aree esterne destinate al transito dei mezzi. In questo modo verranno ridotte notevolmente le polveri causate dall'attuale fondo in terra battuta delle aree aperte.

#### **3.3.3 Incidenza sulla qualità dell'acqua**

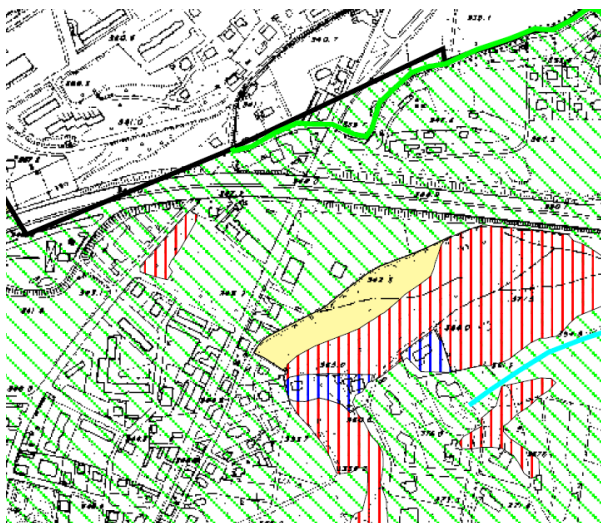
Le attività insediate non hanno un ciclo dell'acqua ad esse dedicate. Non sono previste nuove attività che possano aumentare l'uso di acqua potabile e parallelamente un carico maggiore sul sistema di smaltimento.

E' previsto un sistema di raccolta delle acque piovane dalle aree aperte pavimentate con relativo trattamento delle acque di prima pioggia.

### 3.3.4 Incidenza e vulnerabilità idrogeologica dei terreni

Le analisi di dettaglio condotte sul lotto (relazione geologica allegata a cura del geol. Dot. Stefano Sartini, allegata alla variante urbanistica) in merito alla compatibilità degli interventi proposti con i caratteri geomorfologici dei luoghi confermano l'idoneità del terreno all'utilizzazione urbanistica indicata dagli studi geologici del Piano Regolatore. L'area è esterna alle fasce fluviali definite dal PAI.

La relazione allegata inoltre prende in considerazione la dinamica di versante della vicina collina, senza però individuare particolari situazioni di vulnerabilità: *Per quanto riguarda la dinamica di versante si osserva che la collina che si eleva a sud est presenta una pendenza relativamente accentuata potenzialmente predisponente a fenomeni di instabilità. Tuttavia la componente prevalentemente grossolana dei depositi glaciali di albaione che compongono il pendio conferiscono allo stesso condizioni di sostanziale stabilità. Non viene segnalato alcun fenomeno di dissesto in atto.*



Non ci sono quindi situazioni di dissesto in atto o potenziale e viene confermata l'assenza di condizioni di pericolosità tali da vincolare l'utilizzazione urbanistica dell'area. E' confermata quindi Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica del PRGC che classifica l'area in classe I: settori in cui non vi sono elementi di pericolosità geologica da condizionare l'edificabilità.

L'area non è quindi soggetta a vincoli di tipo idrogeologico e non è interna a fasce di rispetto fluviale. La relazione del geol. Sartini evidenzia in conclusione le seguenti prescrizioni cautelative:

*In base alla classe di pericolosità geomorfologica caratteristica dell'area non sussistono limitazioni alle scelte urbanistiche: ogni intervento edilizio è soggetto alle prescrizioni contenute nella NTA del P.R.G.C. vigente e al rispetto del D.M. 14/01/08 "Nuove norme tecniche per le costruzioni".*

*In relazione alla presenza di un'ampia superficie che verrà almeno parzialmente impermeabilizzata ogni intervento dovrà considerare opportuni e specifici accorgimenti volti alla raccolta e allontanamento delle acque superficiali al fine di prevenirne la dispersione incontrollata e l'accumulo in aree depresse.*

### 3.3.5 Incidenza sul suolo e sottosuolo

Per quanto riguarda gli effetti delle previsioni di variante sul suolo possiamo valutare due diverse azioni.

La prima è l'intervento di impermeabilizzazione dell'area coperta e degli spazi del cortile destinati alla manovra e sosta

degli automezzi. Tali interventi se da un lato riducono la permeabilità dei suoli, dall'altro eliminano il rischio di inquinamento del sottosuolo dovuto a sversamenti incidentali dagli automezzi o di penetrazioni di sostanze inquinanti (piccole perdite lubrificanti e altri liquidi degli automezzi) depositate sul suolo permeabile per mezzo delle acque piovane. Inoltre lo stato in atto dei suoli non ha caratteri di qualità ambientale da preservare. Le attuali caratteristiche fisiche e chimiche del suolo sono tali da classificarlo come suolo urbanizzato, non naturale che ha perso le caratteristiche utili ad un utilizzo agricolo, a causa di un utilizzo che dura da diversi decenni di deposito a cielo aperto e movimentazione mezzi che rendono tale lotto compromesso per funzioni naturali o agricole. Si ritiene quindi che gli interventi non configurino un consumo di suolo i termini di perdita di servizi ecosistemici.

La seconda azione riguarda il ripristino di un'area a verde su terreno naturale con piantumazione di alberature. Questo intervento ha la funzione di mantenimento di aree permeabili e verdi, di aumento della copertura alberata, con un miglioramento della funzionalità ecosistemica complessiva del lotto, che allo stato attuale risulta vicina allo zero.

### 3.3.6 Clima acustico

La valutazione previsionale di impatto acustico, redatta dall'ing. Massimo Perrucci (allegata alla presente documentazione), indica come le attività di deposito e movimentazione in atto oggi, ad interventi non attuati, non influiscono sull'ambiente acustico locale né sul rumore percepito dal principale ricettore sensibile (residenze interne al lotto). Questo a causa del rumore prodotto dall'intenso traffico veicolare presente sulla strada provinciale e sulla

tangenziale. Inoltre viene valutato come le opere in progetto sono volte a migliorare le emissioni acustiche delle attività in quanto in parte saranno svolte all'interno del nuovo fabbricato. Si riportano le conclusioni della valutazione di impatto acustico.

#### **Calcolo previsionale generato dall'opera**

*Tenuto conto delle considerazioni sopra riportate, la situazione acustica riscontrata è la seguente:*

1. *Per l'ambiente esterno: il valore assoluto di immissione diurno, valutato in prossimità del ricettore non è influenzato dal rumore prodotto dall'attività, infatti esso è determinato esclusivamente dal rumore prodotto dal traffico veicolare di via Alpignano e della tangenziale. Vedi valori riportati in Tab. 1 a pag 15. Il valore di emissione al confine è compatibile con i limiti previsti dal DPR 142/2004.*

2. *Per l'ambiente abitativo interno al ricettore: i limiti differenziali previsti per il periodo diurno non è superato in quanto la differenza tra il rumore ambientale ( $L_a$ ) ed il rumore residuo ( $L_r$ ), è inferiore al limite di +5dB(A) per il periodo diurno a filo facciata, pertanto la medesima differenza si osserverà anche nell'ambiente abitativo interno. Infatti dai valori rilevati e riportati in Tab1 a pag. 15 si osserva come la differenza tra  $L_a$ - $L_r$  è minore di 1dB.*

*Sulla base delle risultanze strumentali, si esprime giudizio favorevole in merito al rispetto dei limiti acustici previsti dalla zona e si esclude qualsiasi fenomeno impattivo sul ricettore.*

**Calcolo previsionale dell'incremento dei livelli sonori dovuti all'incremento di traffico veicolare indotto.**



*Il progetto del nuovo capannone non comporterà un aumento del traffico veicolare nell'area in quanto l'attività è già avviata all'aperto e consolidata nel tempo*

***Descrizione degli interventi tecnici atti a contenere i livelli sonori emessi.***

*La costruzione del capannone e lo svolgimento dell'attività attualmente eseguita all'esterno comporterà una drastica riduzione del rumore emesso in quanto la maggior parte dell'attività verrà svolta all'interno*

***Analisi dell'impatto acustico generato nella fase di realizzazione***

*Vista l'opera da realizzare, non si ritiene necessario eseguire l'analisi di impatto acustico in fase di costruzione*

***Programma dei rilevamenti e di verifica durante la realizzazione e l'esercizio***

*Non si ritiene necessaria una programmazione fonometrica per monitorare i rumori prodotti in fase di cantiere e di esercizi.*

### **3.3.7 Gestione dei rifiuti**

Premesso che gli interventi previsti non sono direttamente connessi con un aumento delle attività che già si svolgono, la gestione dei rifiuti, principalmente derivanti dagli imballaggi (carta, cartone, plastica, legno, macerie), è gestita attraverso una società autorizzata per lo smaltimento secondo la normativa vigente. Nell'anno 2014 tale servizio è svolto dalla società ACLA S.p.a. di Rivalta di Torino.

### 3.4 Aspetti di paesaggio

#### 3.4.1 Premessa metodologica

L'analisi sul paesaggio è basata su molteplici aspetti quali:

- l'insieme geografico, in continua trasformazione,
- l'interazione degli aspetti antropici con quelli naturali,
- i valori visivamente percepibili.

L'evolversi di un paesaggio è un fenomeno dinamico che si modifica nel tempo attraverso cambiamenti lenti o mediante la sovrapposizione di un nuovo elemento a quelli precedenti, aggiungendo azione antropica ad azione antropica.

Basandosi sulle recenti metodologie d'indagine paesaggistica, il metodo di lettura utilizzato nel presente documento si fonda su due approcci tra loro complementari:

- approccio strutturale,
- approccio percettivo.

**L'approccio strutturale** parte dalla constatazione che ciascun paesaggio è dotato di una struttura propria: è formato, cioè, da tanti segni riconoscibili derivanti da diversi aspetti: geomorfologico, ecologico, assetto culturale, storico-insediativo, culturale, nonché dei sistemi di relazione tra i singoli elementi.

I caratteri strutturali sono stati indagati seguendo due filoni principali che definiscono altrettante categorie:

- elementi naturalistici,
- elementi antropici.

Gli elementi naturali sono costituiti dalle forme del suolo, dall'assetto idraulico, dagli ambienti naturali veri e propri (boschi, forme ripariali, zone umide, alvei fluviali e torrentizi).

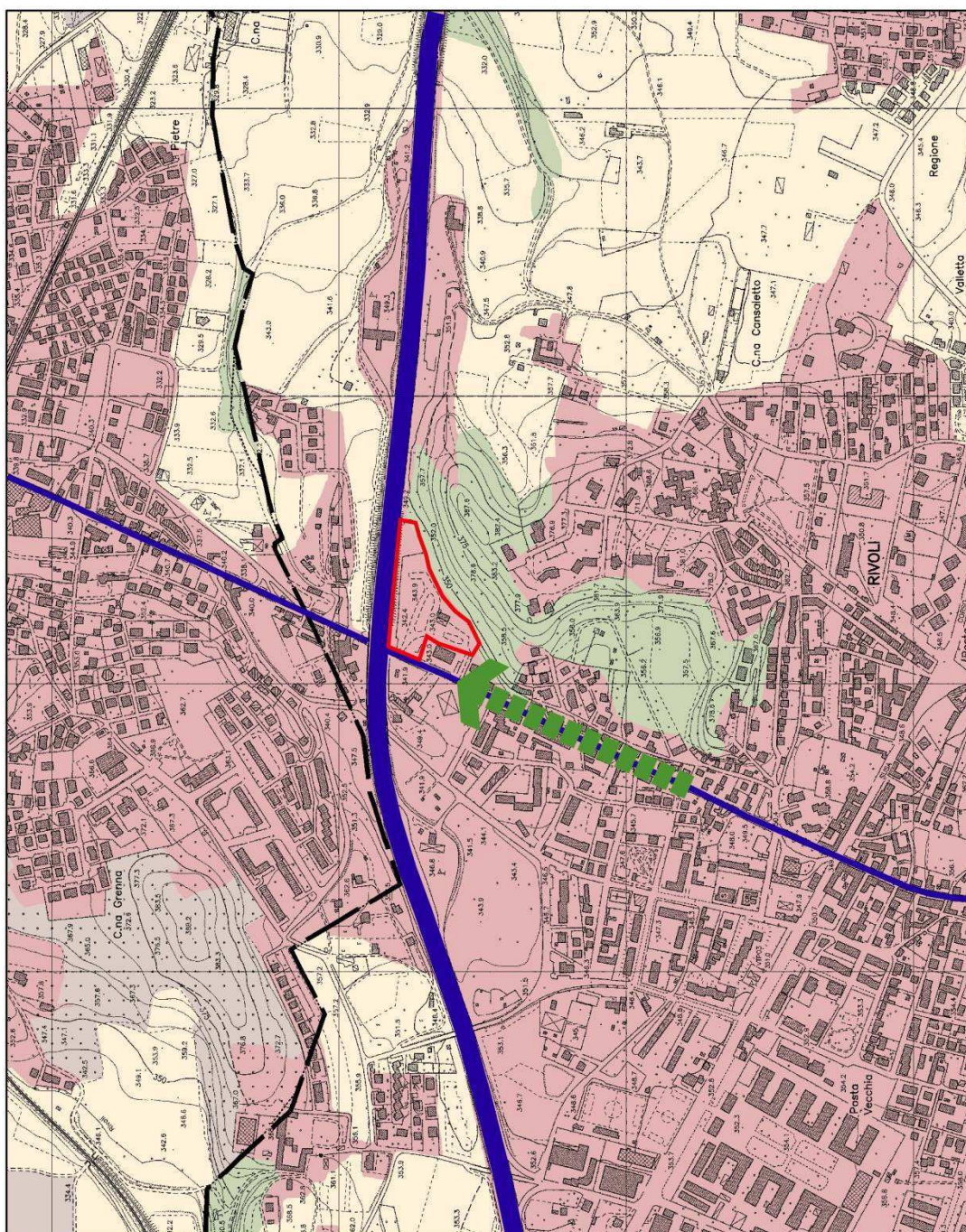
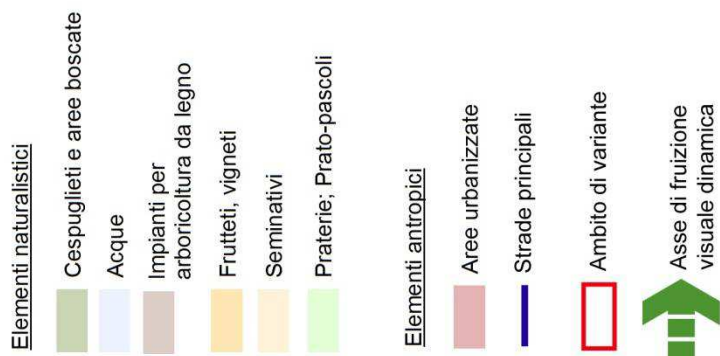
Gli elementi antropici sono rappresentati da quei segni della cultura presenti nelle forme

antropogene del paesaggio. Questa matrice può appartenere al passato o all'attualità, data la tendenza di questi segni a permanere lungamente alla causa che li ha prodotti. Il risultato di quest'analisi emerge nella carta delle sensibilità ambientali locali allegata.

**L'approccio percettivo** invece parte dalla constatazione che il paesaggio è fruito ed interpretato visivamente dall'uomo. Il suo obiettivo è l'individuazione delle condizioni di percezione che incidono sulla leggibilità, riconoscibilità e figurabilità del paesaggio. L'operazione è di per sé molto delicata perché, proprio in questa fase, diventa predominante la valutazione soggettiva dell'analista. Tramite quest'approccio sono state individuate alcune visuali, determinate dai percorsi più frequentati e dai siti riconosciuti quali principali luoghi di osservazione, e analizzate le condizioni di percezione.



# CARTA DELLE SENSIBILITA' AMBIENTALI LOCALI





### 3.4.2 Analisi del paesaggio

L'area si inserisce in un contesto urbano fortemente caratterizzato dall'infrastruttura autostradale.

Il contesto insediativo residenziale, sviluppatosi linearmente lungo via Alpignano e via via allargatosi occupando aree retrostanti la prima edificazione, è di tipologia mista, con una prevalenza di edifici condominiali pluripiano nella parte ad ovest dell'asse viario e una prevalenza di edifici a bassa densità (due e tre piani) nella parte ad est. Questa parte risulta un'area urbana maggiormente costretta tra l'asse viario e la morfologia collinare vicina.



Unico elemento del paesaggio non antropizzato è l'area boscata presente sulle pendici della collina a ridosso del lotto. Si tratta di una lingua di territorio naturale con copertura prevalente a robinieto, connessa con il territorio agricolo presente a sud del centro abitato di rivoli e a monte della tangenziale.

Non sono presenti altri elementi di pregio e rilevanza paesaggistica interni all'area o nel contesto territoriale in cui è inserita l'area.

### 3.4.3 Analisi percettiva

L'area risulta essere incuneata tra l'impalcato autostradale e le pendici boscate della collinetta posta a sud. L'unico lato libero è quello prospiciente la strada provinciale. Anche da questa parte la vista è parzialmente nascosta dal fabbricato realizzato lungo strada e appartenente alla stessa ditta.

Questa posizione incassata implica scarsa visibilità del lotto: non vi sono infatti luoghi di osservazione privilegiati, punti panoramici da cui l'area è osservabile.

L'area è invece osservabile percorrendo le due strade che la costeggiano. Questi assi possono essere considerati come prevalenti punti di osservazione dinamica. I caratteri percettivi sono condizionati da tre elementi principali:

- morfologia piatta del suolo urbano e del lotto oggetto di intervento;
- presenza di vegetazione arborea su terreno di rilievo collinare, limitrofo al lotto di intervento;
- caratteristiche insediative di tipo residenziale con edifici a due e tre piani ad est della strada e prevalenza di edifici condominiali ad ovest della strada;
- presenza del rilevato dell'autostrada A32 Torino-Bardonecchia.

In particolare il rilevato autostradale diventa lo scenario di sfondo prevalente per chi percorre la strada provinciale in direzione nord - sud e ostacolo visivo per chi percorre la SP in direzione opposta.

L'autostrada diventa invece il punto privilegiato di osservazione per chi la percorre in direzione ovest -est: da questo asse è possibile una veduta di insieme che intercetti gli elementi emergenti: residenze, area boscata, infrastrutture e l'area a deposito della Edilmoderna.

L'aspetto più evidente dal punto di vista paesaggistico è la dimensione plano volumetrica dell'edificio in previsione.

L'edificio, per altro di dimensioni simili all'edificio polivalente realizzato dall'altra parte della strada provinciale, risulta parzialmente nascosto dall'edificio esistente per chi osserva dalla strada provinciale. Chi osserva dalla tangenziale è posizionato ad un'altezza di metri 6 superiore al piano di campagna del lotto e quindi poco sotto il solaio della copertura: l'impatto visivo del profilo del fabbricato risulta meno imponente e non ostacola la visione dello skyline.

Si può affermare che le nuove volumetrie non si sovrappongono al visuali paesaggistiche privilegiate e di valore e neanche alterano in modo significativo la percezione paesaggistica dai principali luoghi di fruizione.

Parallelamente bisogna considerare la riqualificazione di tutto il lotto conseguente riorganizzazione funzionale dell'area che prevede le seguenti azioni:

- rimozione del deposito a cielo aperto all'interno dell'area con l'immagazzinamento dei materiali all'interno del fabbricato;
- le attività di carico e scarico, movimentazione merci saranno eseguite all'interno del fabbricato con evidente attenuazione dei rumori, e delle polveri;

- pavimentazione dei percorsi veicolari realizzata in materiali impermeabili che diminuiscono la formazione di polveri;
- realizzazione di un area verde alberata su terreno naturale;
- realizzazione di una fascia piantumata di filtro dell'infrastruttura autostradale a protezione dell'ambito urbano;
- realizzazione di una fascia piantumata a protezione dell'edificio residenziale confinante.



1 (individuazione del posizionamento dell'ampliamento)



2





3



4

### 3.5 Aspetti di mobilità

Il traffico commerciale è composto dai mezzi che forniscono di materie prime l'azienda.

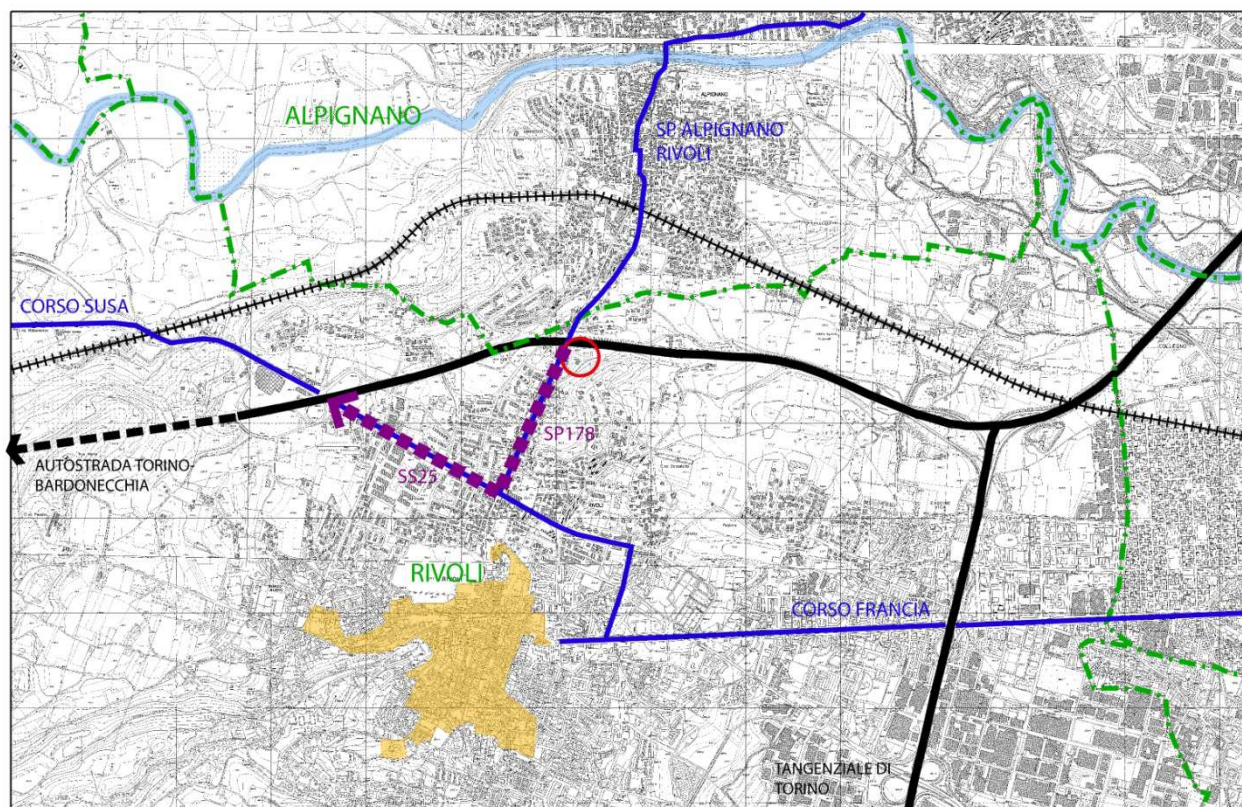
Attualmente il traffico settimanale medio indotto, ad esclusione degli addetti, è il seguente:

- n. 50 bilici per la fornitura dei materiali;
- n. 70 mezzi commerciali > 35 ql per la fornitura dei materiali;
- n. 150 mezzi commerciali > 35 ql dei clienti;
- n. 300 mezzi commerciali < 35 ql dei clienti;
- n. 350 autovetture dei clienti.

Il percorso privilegiato dei mezzi pesanti interessa la strada provinciale di collegamento tra Alpignano e Rivoli n.178 fino ad imboccare corso Susa per raggiungere l'ingresso in autostrada. In questo tratto di strada provinciale (SP178) e strada statale (SS25) è inferiore a 2 chilometri ed attraversa un'area urbana.

Si ritiene che il progetto della Edilmoderna snc non generi carico aggiunto sul sistema stradale esistente in quanto il nuovo fabbricato sarà di deposito di materiale che tutt'ora viene portato nell'area e custodito a cielo aperto.

A livello locale gli interventi operano un miglioramento degli accessi al lotto arretrando di circa 40 metri il cancello posto sulla strada provinciale in modo che gli auto mezzi, anche i lunghi bilici, non debbano sostare sulla strada prima di accedere nell'area. Inoltre gli ampi spazi di manovra interni, liberati dalle funzioni di deposito, permettono una migliore logistica che eviterà situazioni di mezzi fermi lungo la strada provinciale in attesa di entrare all'interno dello stabilimento.



In viola è indicato il percorso dei mezzi commerciali di connessione con il sistema autostradale



## 4 Opere di Mitigazione

Dalle analisi ambientali descritte nei paragrafi precedenti si rileva che gli aspetti maggiormente incidenti in modo negativo sulle componenti ambientali sono da considerarsi già in atto e non dovuti alle nuove previsioni urbanistiche.

Il progetto di variante cerca quindi di intervenire non solo sulle situazioni di criticità indotte dalle opere di variante, ma anche su quelle già presenti.

In questo senso è opportuno rimarcare come le opere previste sono di per sé un elemento di mitigazione di alcune criticità: il trasferimento delle attività di deposito all'interno del fabbricato significa (i) attenuare i livelli di emissione acustica dei mezzi atti alla movimentazione e delle azioni di carico e scarico, (ii) riorganizzare l'area pertinenziale con un notevole miglioramento dell'ordine e decoro urbano, (iii) limitare la formazione di polvere dovuta all'assenza di pavimentazione, (iv) limitare il rischio dovuto a sversamenti accidentali.

In sintesi gli elementi di criticità individuati sono:

- attività di movimentazione merci in aree libere con fondo non pavimentato: aspetti acustici, polveri, rischio di inquinamento suolo in caso di sversamento;
- attività di deposito merci in aree libere aperte: deterioramento merci, scarsa qualità ambiente urbano;
- circolazione mezzi commerciali: emissione gas di scarico;
- realizzazione fabbricato uso deposito: effetti sul paesaggio, diminuzione area permeabile;

- realizzazione pavimentazione area esterna: diminuzione area permeabile.

Si riscontrano tre principali tipologie di impatti dovuti alle attività in atto e alle trasformazioni urbanistiche previste dalla variante: impatti di tipo paesistico, criticità dovute alle fonti di rumore (comunque sotto soglia prevista dal piano di zonazione acustica e poco significativi rispetto al rumore indotto dal traffico autostradale) vicino a ricettori sensibili (edifici residenziali), emissioni di agenti inquinanti per i gas di scarico dei mezzi commerciali e per le operazioni di carico e scarico delle merci. Inoltre bisogna segnalare che allo stato in atto vi è un potenziale rischio di inquinamento suolo a causa di un eventuale sversamento accidentale di carburante e/o oli dei mezzi che operano all'interno dell'area.

Complessivamente possiamo ritenere che gli interventi in previsione, realizzazione del fabbricato e riorganizzazione e riqualificazione delle aree esterne, siano migliorative di una situazione allo stato in atto non ottimale: viene diminuito il livello di emissione acustica in quanto le operazioni di carico e scarico avvengono all'interno del fabbricato, viene eliminato il problema della formazione di polvere dovuta ad un fondo in terra battuta, viene migliorata la qualità di decoro urbano con l'eliminazione delle merci dalle aree scoperte e la sistemazione delle aree aperte.

Inoltre il progetto prevede alcune opere di mitigazioni che tendono a limitare gli effetti dei possibili impatti previsti.

#### Sistema di raccolta e acque di prima pioggia

E' previsto un sistema di raccolta delle acque di prima pioggia che capta tutte le acque che si raccolgono nel piazzale pavimentato. Tale sistema è fornito di una vasca di accumulo collegata con la fognatura secondo un progetto da definire in accordo con gli uffici competente comunali.

Tale vasca della capienza di 54.000 litri ha la capacità di percepire e controllare i primi 5 mm di precipitazione:

superficie piazzale mq 10.000

litri per metro quadrato 5,4

mm di precipitazioni convogliati 5,4

comunque vero che gli stessi interventi consolidano un uso urbano del lotto con trasformazioni irreversibili del suolo: Realizzazione di un fabbricato e impermeabilizzazione di parte del lotto.

A compensazione di questo intervento di compromissione di suolo il progetto prevede la riqualificazione di una parte del lotto con sistemazione a verde con alberature, per un totale minimo di mq 3.300. L'area dovrà essere piantumata con essenze in coerenza con l'area alberata limitrofe che è caratterizzata da una prevalenza di robinie.

#### Realizzazione di fascia verde alberata a confine con edificio residenziale

Il progetto prevede la realizzazione di una fascia di filtro con il lotto residenziale posto a nord dell'area. La funzione di questo intervento è di creare un ulteriore barriera acustica e contemporaneamente visiva tra il lotto residenziale e l'area con funzioni di deposito delle merci.

#### Sistemazione fascia verde lungo autostrada

Il progetto prevede la sistemazione a verde della scarpata autostradale con interventi di riqualificazione e la messa a dimora di vegetazione in accordo con la società che gestisce il tratto autostradale (ATIVA)

## **5 Opere di compensazione ambientale**

Come descritto nelle pagine precedenti gli interventi, volti ad una migliore organizzazione delle attività esistenti producono alcuni miglioramenti ambientali dello stato in atto. E'

TABELLA SINTETICA DELLE AZIONI – PRESSIONI E RISPOSTE DEL PROGETTO

AZIONE	PRESSIONE	STATO	RISPOSTA/MITIGAZIONE	COMPENSAZIONE
- attività di movimentazione merci in aree libere con fondo non pavimentato	Inquinamento acustico (sotto soglia ammessa)	In atto	Realizzazione fabbricato magazzino e movimentazione interna	
	Produzione polveri	In atto	Realizzazione fabbricato magazzino e movimentazione interna	
	rischio di inquinamento suolo in caso di sversamento	In atto	Pavimentazione impermeabile e sistema raccolta acque di prima pioggia	
- attività di deposito merci in aree libere aperte	Scarsa qualità ambiente urbano	In atto	Riorganizzazione piazzale, sistemazione a verde e aree a parcheggio, realizzazione magazzino per deposito merci	
- circolazione mezzi commerciali all'interno dell'area	Inquinamento acustico (sotto soglia ammessa)	In atto/ In progetto	Realizzazione fascia verde alberata a confine con edificio residenziale posto a nord	
	Emissione gas scarico	In atto/ In progetto	Realizzazione fabbricato magazzino e movimentazione interna	Realizzazione area verde alberata lato est del lotto.
- realizzazione fabbricato uso magazzino	Impatto paesaggistico	In progetto	Sistemazione fascia verde lungo autostrada; riorganizzazione accesso con previsione alberature lungo strada provinciale	
	diminuzione area permeabile	In progetto		Superficie permeabile minima del 20%, superiore a quella prevista delle norme del PRGC (10%)
- realizzazione pavimentazione impermeabile	diminuzione area permeabile	In progetto		Superficie permeabile minima del 20%, superiore a quella prevista delle norme del PRGC (10%)



## 6 Verifica dei piani sovraordinati

Gli interventi previsti e i carichi insediativi sono modesti e non hanno nessuna interferenza con le linee direttrici dei Piani sovraordinati.

### 6.1.1 Piano Territoriale Regionale e Piano Paesaggistico Regionale

Il progetto di Variante di trasformazione dell'area normata dal P.R.G.C. Vigente come Area Normativa FA2 (Parco attrezzato) in Area Normativa per attività produttive consolidate 16lc1 del PRGC vigente è coerente con le prescrizioni del Piano Territoriale Regionale, approvato con D.C.R. n. 122-29783 del 21 luglio 2011. In particolare risulta compatibile alle indicazioni dell'art. 21 del PTR relativo alle Aree Produttive, in quanto rispetta i criteri di localizzazione per completamento e densificazione dell'esistente, limitando la proliferazione di insediamenti isolati e non crea aumento di domanda della mobilità indotta. Inoltre si pone particolare attenzione alla qualità degli spazi aperti: parcheggi, zone di carico/scarico, ambiti di interazione con l'ambiente circostante.

Verificando anche la congruenza con il Piano Paesaggistico Regionale, adottato con D.G.R. n. 53-11975 del 04 agosto 2009, emerge come l'oggetto della Variante non alteri le componenti paesaggistiche del territorio di Rivoli.

L'unico punto di osservazione del territorio in cui si ha una veduta di insieme tale da intercettare gli elementi emergenti è dall'infrastruttura della Tangenziale Nord di Torino, da cui si potrà percepire il nuovo fabbricato.

### 6.1.2 Piano Territoriale Provinciale

I contenuti della Variante non interferiscono con le prescrizioni di carattere territoriale del PTC così come modificato dalla Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, progetto definitivo (delibera n.121-29759 del 21 luglio 2011). Per quanto riguarda la coerenza con l'art. 15 del PTCP - *Consumo di suolo non urbanizzato. Contenimento della crescita incrementale del suolo non urbanizzato* si ritiene che il progetto di variante sia compatibile, in considerazione della dimensione, del contesto urbano, dei caratteri morfologici del lotto e degli aspetti socioeconomici che governa.

Infatti l'articolo del PTC prevede che *Gli strumenti urbanistici generali e le relative varianti*, assumono l'obiettivo strategico e generale del contenimento del consumo di suolo e dello sprawling, e privilegiano pertanto, per rispondere al fabbisogno insediativo, gli interventi di riqualificazione e riordino del tessuto urbano esistente perseguendo l'obiettivo di qualità edilizia ed urbanistica, nel rispetto degli standard urbanistici per servizi pubblici e verde.

In questo caso, come descritto precedentemente, la variante non consiste nell'insediamento di una nuova attività ma nella conferma di una attività esistente. Gli aspetti negativi della dispersione territoriale delle funzioni (aumento delle distanze, alta dipendenza dal trasporto privato, inadeguato accesso ai servizi, alto costo delle infrastrutture per persona) non sono incrementati dagli interventi previsti in quanto l'area non induce alla realizzazione di nuove urbanizzazioni e attrezzature urbane essendo contestuale ad un settore urbano produttivo. Inoltre il progetto dell'ampliamento non interferisce con aree di pregio o beni tutelati,

come dimostrato dalle immagini estratte dalle tavole dei Piani Territoriali Provinciali, di seguito riportate.

### **6.1.3 Approfondimento aree dense e aree di transizione (art. 16 NTA del PTCP2)**

Come descritto nei paragrafi precedenti l'intervento di variante contestuale alla richiesta di interventi edilizi oggetto del presente documento tecnico di verifica, non costituisce un cambio d'uso del suolo, ma un cambio di destinazione urbanistica volto alla conferma delle attività attualmente in atto. L'area in oggetto benché libera da costruzioni, ad eccezione di un piccolo fabbricato ad uso deposito, è pertinenziale e funzionale alle attività di commercio all'ingrosso che anno sede nel fabbricato che fronteggia via Alpignano. In tal senso si ritiene che tutto il lotto rientri nella definizione data dall'art. 16 comma 3 delle NTA del PTCP2:

*Le aree di transizione sono costituite da porzioni di territorio poste ai margini degli ambiti urbanizzati, caratterizzate dalla limitata estensione e dalla possibile presenza delle infrastrutture primarie.*

Infatti il lotto non solo è ai margini di ambiti urbanizzati ma è intercluso per circa i 2/3 del perimetro da infrastrutture e aree urbanizzate, ha un'estensione limitata e circoscritta, sono presenti le urbanizzazioni primarie.

La modellazione delle aree dense e di transizione scaricabili dal sito della Città Metropolitana che devono fare da guida all'individuazione delle aree dense e di transizione sono in questo ambito territoriale imprecise. Dalla sovrapposizione di tali perimetri con la foto aerea si comprende come il canale urbanizzato che collega Rivoli con

Alpignano sia traslato ad ovest rispetto alla realtà, in modo tale da non includere la stessa Via Alpignano che è l'asse infrastrutturale delle urbanizzazioni di connessione tra i due centri e che risulta costruito ai due lati senza soluzione di continuità.

Per questo motivo attraverso un ingrandimento della foto aerea e un'analisi dei luoghi e degli usi del suolo si è approfondita la definizione del perimetro delle aree di transizione inserendo le aree ad oggi urbanizzate e consolidate (tratteggio rosso) e stralciando le aree che invece mantengono ancora un carattere agricolo o forestale (tratteggio giallo).

### **6.1.4 Valore eco sistemico del lotto**

Come descritto nei paragrafi precedenti e desumibile da le immagini fotografiche il lotto oggetto di intervento è un lotto urbanizzato dove avvengono attività di deposito e movimento materiali edili. Riferendoci alla definizione di servizi ecosistemici quali *i benefici multipli forniti dagli ecosistemi al genere umano (Millenium Ecosystem Assessment, 2005)* e analizzando le macro tipologie proposte

- supporto alla vita (come ciclo dei nutrienti, formazione del suolo e produzione primaria),
- approvvigionamento (come la produzione di cibo, acqua potabile, materiali o combustibile),
- regolazione (come regolazione del clima e delle maree, depurazione dell'acqua, impollinazione e controllo delle infestazioni),
- valori culturali (fra cui quelli estetici, spirituali, educativi e ricreativi),

possiamo individuare nella permeabilità del terreno il servizio eco sistemico residuo del



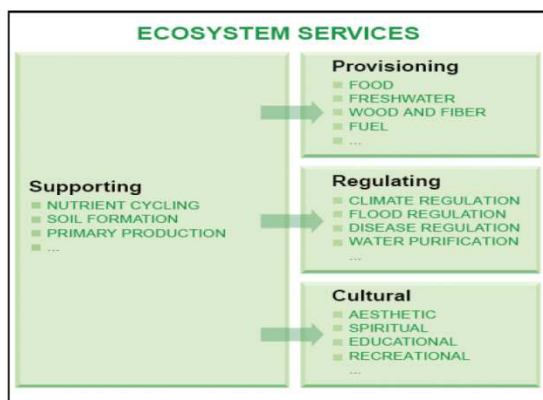


Fig. 1: Classificazione dei servizi ecosistemici secondo il Millennium Ecosystem Assessment (MA, 2005)

proposti complessivamente migliorano lo stato in atto con la previsione di un'area permeabile e piantumata superiore a mq 3.000.

lotto, appartenente alla categoria *Regulating*. Con alcune criticità già descritte: la pavimentazione di terra battuta e compressa da decenni di passaggi di mezzi sicuramente ha perso buona parte della capacità di drenaggio delle acque. Si conclude quindi che da un punto di vista dei servizi ecosistemici gli interventi

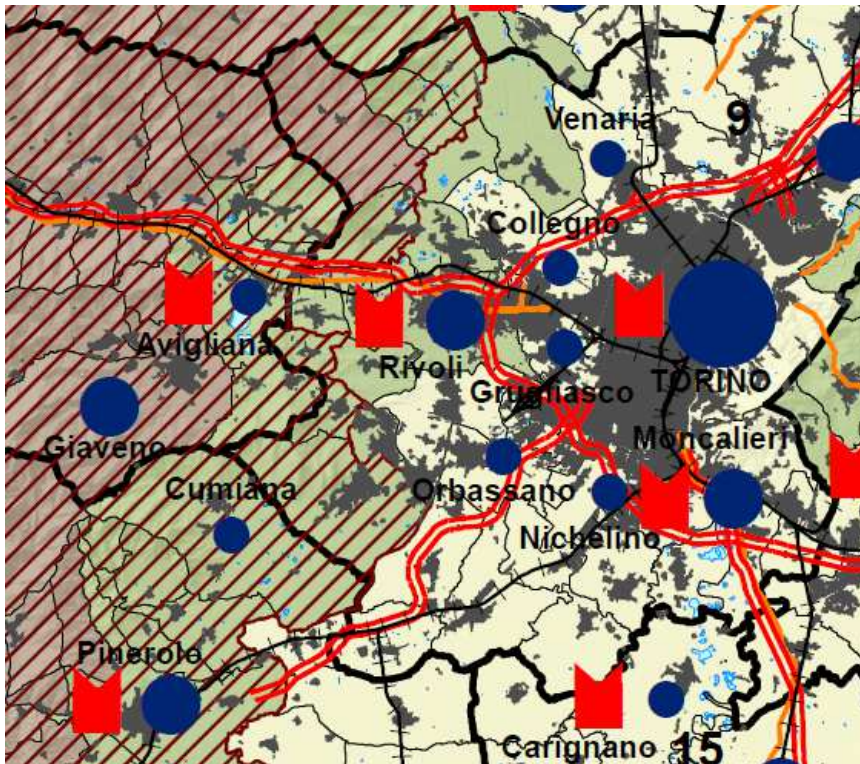


Perimetri aree dense e di transizione (PTCP2)

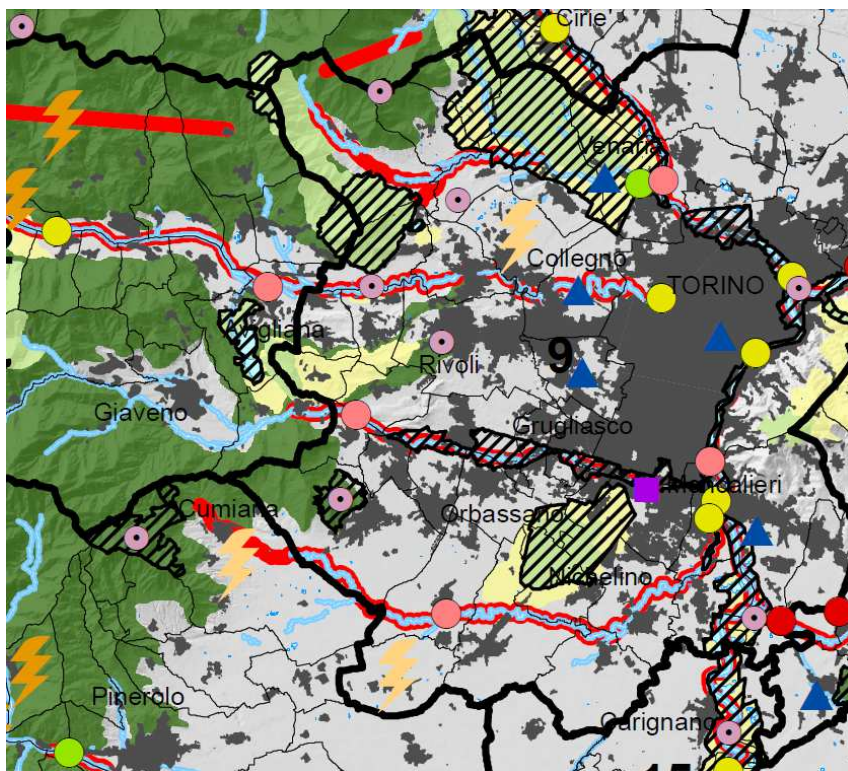


Approfondimento dei perimetri delle aree dense e di transizione



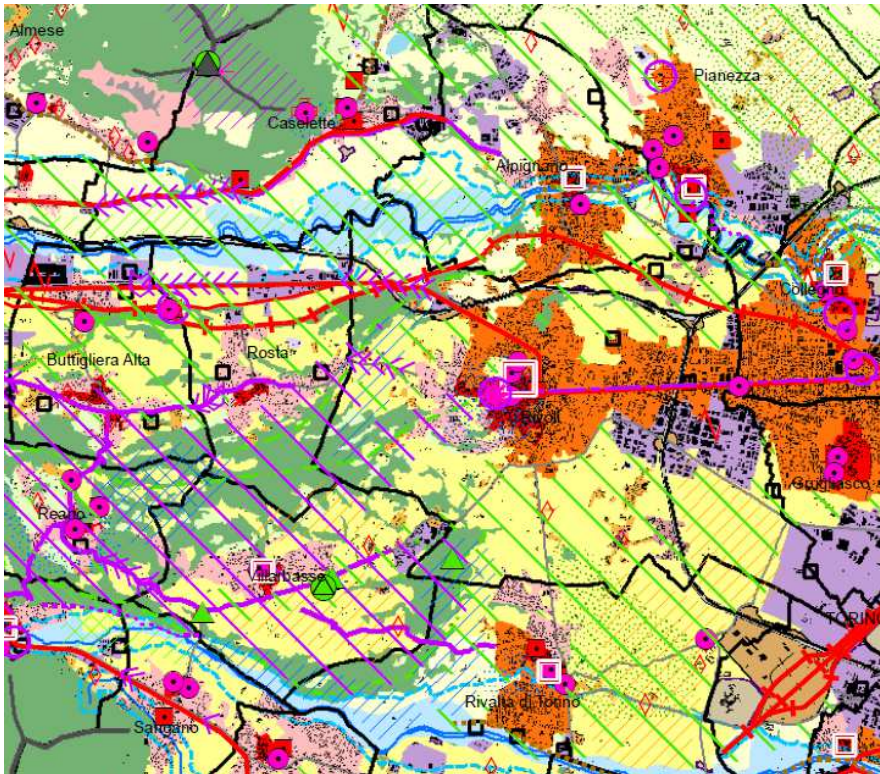


P.T.R. - Estratto Tav. a - Strategia 1 -  
Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione  
del paesaggio

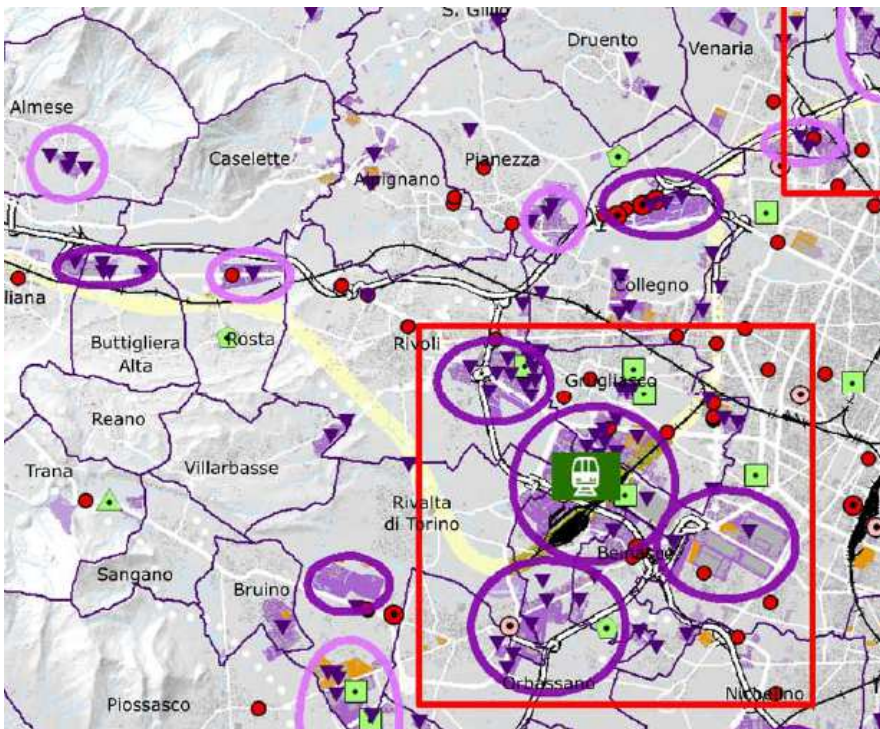


P.T.R. - Estratto Tav. b - Strategia 2 - Sostenibilità  
ambientale, efficienza energetica

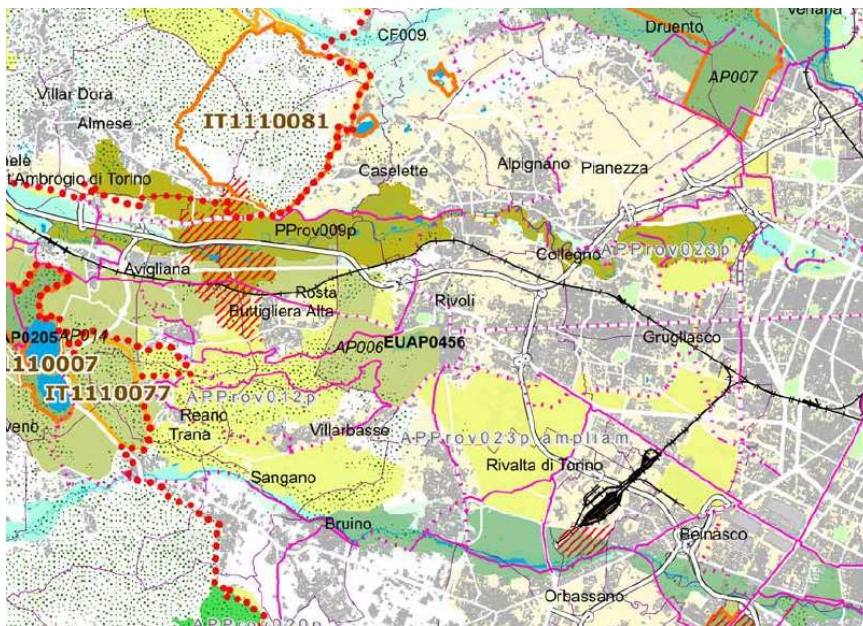




P.P.R. - Estratto Tav. P4 - Componenti paesaggistiche



P.T.C.P.2 - Estratto Tav. 2.2 - Sistema Insediativo: Attività economico-Produttive



**P.T.C.P.2 - Estratto Tav. 3.1. - Il sistema del verde e delle aree libere**



## 7 Conclusioni

In conclusione:

- in considerazione degli interventi previsti, che permettono una migliore organizzazione delle attività senza dover rilocalizzarle in un'altra area,
- in considerazione del modesto utilizzo di risorse naturali, fondamentalmente costituito dalla impermeabilizzazione di parte di un lotto già utilizzato come piazzale quindi senza caratteri naturali ed ambientali;
- in considerazione del non incremento della produzione di rifiuti,
- in considerazione del non incremento di dell'inquinamento atmosferico e del miglioramento di situazione di disturbo ambientale,
- in considerazione della bassa sensibilità dei luoghi in cui è localizzato l'intervento e dell'assenza di vulnerabilità ambientali
- in considerazione del modesto incremento di pressione sui diversi fattori ambientali esercitato a livello locale e trascurabile a scala più vasta,
- in considerazione delle opere di mitigazione e compensazione già previste nelle norme della variante urbanistica

si propone che la variante sia esclusa da procedura di valutazione ambientale strategica.

**Analisi della verifica di assoggettabilità sulla base dei criteri di cui all'allegato I alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m. e i.**

Punto 1 Caratteristiche del piano o del programma

Punto 1.1. *In quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse*

La presente Variante urbanistica è di riferimento unicamente per il progetto di costruzione del capannone, di cui si conoscono i dati, quindi l'ubicazione, le caratteristiche, le consistenze sono già definite, conosciute a livello di programma commerciale della ditta. Si può sostenere che gli effetti diretti della variante sono conosciuti ed approfonditi dal progetto architettonico di potenziamento dell'azienda.

Al fine di un quadro ambientale complessivo nella prima parte del documento si sono sintetizzate le possibili pressioni sull'ambiente dovute agli interventi: dall'analisi si è descritto come l'incidenza sia relativa e modesta su tutte le componenti ambientali considerate: paesaggio, aria, ciclo delle acque, inquinamento acustico, mobilità e traffico.

(rif. cap. 3)

Punto 1.2. *In quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchici ordinati*

E' evidente che per la dimensione modesta delle previsioni, i contenuti della variante non interferiscono con i piani o programmi

sovraordinati e non incidono ne influenzano in modo contrastante con i loro contenuti.

(rif. cap. 6)

Punto 1.3. *La pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile*

A livello locale è stato descritto come il piano e le previsioni di intervento non abbiano effetti significativi sull'ambiente. A livello di territorio comunale le trasformazioni previste non hanno effetti percepibili.

(rif. cap. 3)

Punto 1.4. *Problemi ambientali pertinenti al piano programma*

Non si individuano problemi ambientali introdotti dalla presente Variante al PRGC se non la permeabilizzazione di un area. Porzione di territorio che risulta essere attualmente già utilizzata per i medesimi scopi, ma con fondo permeabile, non idoneo alle attività di movimentazione merci. Tali aree sono già all'interno alla proprietà dell'azienda che intende ampliarsi e quindi poco funzionale come caratteristiche intrinseche, come localizzazione alle destinazioni previste dal PRGC (parco urbano).

(rif. cap. 3)

Punto 1.5. *La rilevanza del piano del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*

La presente variante non produce effetti sull'attuabilità di normative comunitarie nel settore dell'ambiente e non ha rilevanza in tal senso.

Punto 2 Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare dei seguenti elementi:

Punto 2.1. Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti

Come affermato l'unico effetto non reversibile è la impermeabilizzazione delle aree e la costruzione del capannone. Per quanto riguarda le pressioni sulle altre componenti ambientali esse, come visto, si manterranno sui livelli esistenti.

(rif. cap. 3)

Punto 2.2. Carattere cumulativo degli impatti

Non si individuano criticità dovute alla somma di pressioni ambientali esistenti, previste dalla variante e future, in considerazione della tipologia di attività, dell'assenza di emissioni di tipo industriale (aria ed acqua), del modesto carico sul sistema di smaltimento acque reflue comunque già presente.

(rif. cap. 3)

Punto 2.3. Natura transfrontaliera degli impatti

Gli effetti sull'ambiente sono poco percepibili a livello locale, irrilevanti già a scala comunale, non sussiste il problema di eventuali impatti transfrontalieri.

Punto 2.4. Rischi per la salute umana e per l'ambiente (ad es. in caso di incendi)

Gli interventi previsti non aumentano i rischi dovuti alle attività insediabili, in quanto sono già in atto. Anzi l'ampliamento offre l'opportunità di organizzare un ambiente di lavoro che garantisca una maggiore sicurezza per gli operatori.

(rif. cap. 2)

Punto 2.5. Entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione interessate)

L'entità degli impatti è limitata al contesto locale. L'attività produttiva non si trova vicino a destinazioni urbanistiche sensibili, ad eccezione per gli edifici residenziali posti a sud dell'area. La variante infatti prevede opere di mitigazione per attenuare gli impatti visivi ed acustici, comunque già presenti e migliorati dagli interventi in progetto.

(rif. cap. 3)

Punto 2.6. Valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo

Si ritiene, per i motivi illustrati nel Documento tecnico, che l'area non sia inserita in un contesto di particolare pregio dal punto di vista ambientale né per quanto riguarda eventuali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale. Inoltre si può affermare che gli effetti degli interventi non vadano a modificare i livelli di qualità ambientale esistenti. Si ritiene che la variante non preveda un utilizzo intensivo del suolo in quanto, come descritto, gli indici di utilizzazione fondiaria sono inferiori a quelli che il PRGC vigente assegna a questa tipologia di aree. E' quindi possibile affermare che non ci sia una diminuzione significativa dei valori ambientali dell'area e che gli interventi non incidano sul suo livello di vulnerabilità.

(rif. cap. 3 )

Punto 2.7. Impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale



Le previsioni della variante non incidono su  
aree o paesaggi di pregio.

(rif. cap. 3)