

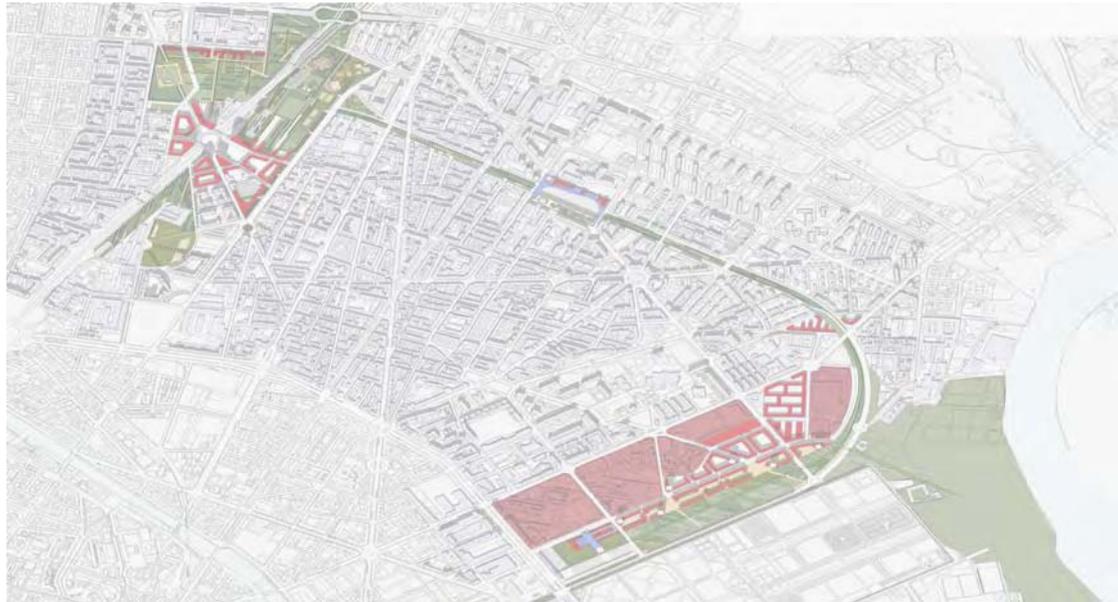


CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA  
VIA MEUCCI N° 4

**VARIANTE N. 200 AL PRG**  
VARIANTE STRUTTURALE AI SENSI DELLA L.R. 56/77 E S.M.I. E DELLA L.R. 1/07

**LINEA 2 DI METROPOLITANA  
E QUADRANTE NORD-EST DI TORINO**



**PROGETTO PRELIMINARE**

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

**TESTO ELABORATO COORDINATO CON GLI EMENDAMENTI  
APPROVATI IN FASE DI ADOZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE**

**DIRETTORE DIVISIONE  
RESPONSABILE DEL  
PROCEDIMENTO**

Dr.ssa. Paola Virano

**PROGETTISTA  
RESPONSABILE TECNICO  
AMBITO SPINA 4**

Arch. Angelica Ciocchetti

**PROGETTISTA  
RESPONSABILE TECNICO  
AMBITI SCALO VANCHIGLIA  
E SEMPIONE GOTTARDO**

Arch. Rosa Gilardi

Torino, ottobre 2010

Hanno partecipato alla redazione del presente provvedimento:

**AMBITO SPINA 4:**

- collaboratori tecnici: arch. Liliana Mazza  
arch. Cristina Cavalieri  
arch. Marco Corsetto  
arch. Maria Antonietta Moscariello  
sig. Massimo Roasio
  
- disegnatori: geom. Roberto Bottero  
geom. Bruno Tavano

**AMBITO PIANO PARTICOLAREGGIATO REGALDI:**

- collaboratori tecnici: arch. Giuseppina Bologna  
arch. Maria Mossino  
ing. Teresa Fassio
  
- disegnatori: arch. Jose Colombo

**AMBITO SCALO VANCHIGLIA:**

- collaboratori tecnici: arch. Giacomo Leonardi  
arch. Savino Nesta  
geom. Giorgio Assom  
ing. Camilla Casati  
arch. Francesca Meloni  
ing. Alberto Rolandi
  
- disegnatori: geom. Donato Gugliotta  
geom. Roberto Aragno  
geom. Pierfranco Rossin

**Collaboratori amministrativi:**

dott.ssa Anna Franca Petruzzi  
dott.ssa Francesca Cappelletto  
dott.ssa Katya Finardi  
dott.ssa Monica Ottaviano  
sig.ra Anna Carlucci

Collaboratore per la parte ambientale: ing. Enrico Gallo

**VARIANTE N. 200 AL PRG**  
VARIANTE STRUTTURALE AI SENSI DELLA L.R. 56/77 E S.M.I. E DELLA L.R. 1/07

**LINEA 2 DI METROPOLITANA  
E QUADRANTE NORD-EST DI TORINO**

**PROGETTO PRELIMINARE**

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA**

**INDICE**

**PARTE A)**

- 1. PREMESSA – LA LINEA 2 DELLA METROPOLITANA**
  - 1.1. GLI SVILUPPI PROCEDURALI
  - 1.2. IL CONCORSO DI IDEE
  - 1.3. LE INIZIATIVE DI PROMOZIONE, COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE
  - 1.4. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.)
  - 1.5. LO STUDIO DI FATTIBILITA' E L'INDAGINE SUI SERVIZI
  
- 2. LE AREE INTERESSATE DALLA TRASFORMAZIONE URBANA ED IL QUADRO DI RIFERIMENTO URBANISTICO**
  - 2.1. LE AREE INTERESSATE DALLA TRASFORMAZIONE URBANA
    - 2.1.1. *AMBITO SPINA 4*
    - 2.1.2. *AMBITO SCALO VANCHIGLIA ED EX TRINCEA FERROVIARIA*
  - 2.2. IL QUADRO DI RIFERIMENTO URBANISTICO SOVRAORDINATO
  - 2.3. IL P.R.G. VIGENTE
  
- 3. GLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE URBANISTICA**
  
- 4. L'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI E LA STU**

## **5. I TEMI DI PROGETTO**

- 5.1 LA QUALITA' DELLA TRASFORMAZIONE E LA SALVAGUARDIA DEI VALORI PAESAGGISTICI ED AMBIENTALI
- 5.2 LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
- 5.3 LA STRUTTURA DEI SERVIZI

## **6. DAL DOCUMENTO PROGRAMMATICO AL PROGETTO PRELIMINARE**

- 6.1 AMBITO SPINA 4
  - 6.1.1 PRIN GONDRAND
- 6.2 AMBITO SCALO VANCHIGLIA ED EX TRINCEA FERROVIARIA
  - 6.2.1 *PLANO PARTICOLAREGGIATO REGALDI*

## **7. I CONTENUTI DELLA VARIANTE URBANISTICA**

- 7.1 AMBITO SPINA 4
- 7.2 AMBITO SCALO VANCHIGLIA ED EX TRINCEA FERROVIARIA
  - 7.2.1 *PLANO PARTICOLAREGGIATO REGALDI*
- 7.3 DATI QUANTITATIVI

## **PARTE B)**

## **8. LE MODIFICHE INTRODOTTE DALLA VARIANTE**

- 8.1 ELABORATI PRESCRITTIVI
  - 8.1.1 *MODIFICHE ALLE NUA VOL I*
  - 8.1.2 *MODIFICHE ALLE NUA VOL II*
- 8.2 TAVOLE DI PIANO
- 8.3 ALLEGATI TECNICI
- 8.4 ELABORATI A TITOLO ILLUSTRATIVO
- 8.5 ALTRI ALLEGATI

## **9. ELENCO DEGLI ELABORATI DELLA VARIANTE**

## **PARTE A)**

### **1. PREMESSA – LA LINEA 2 DELLA METROPOLITANA**

A partire dal documento di “Indirizzi di politica urbanistica” elaborato dall’Assessorato all’Urbanistica del Comune di Torino nel giugno 2008 e con la successiva approvazione del Documento Programmatico della Variante strutturale n. 200 al P.R.G. con Deliberazione del Consiglio Comunale mecc. n. 2008 09659/09 del 15 giugno 2009, la Città ha avviato la maggiore trasformazione urbana dei prossimi anni, ovvero la riqualificazione fisica, ambientale, funzionale e sociale dei quartieri della zona nord Barriera di Milano e Regio Parco, attraverso la realizzazione della nuova Linea 2 della metropolitana.

Va preliminarmente ricordato che l’ossatura del trasporto pubblico metropolitano è stata finora oggetto di importanti progetti di riorganizzazione volti al rilancio del trasporto su ferro, alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali e, soprattutto, alla stretta integrazione modale dei sistemi di trasporto.

Nei prossimi anni lo scenario del trasporto metropolitano vedrà il completamento e la messa in esercizio del passante ferroviario, dalla stazione Lingotto a Sud alla stazione Stura a Nord, e la realizzazione del nuovo tracciato della linea ferroviaria per l’aeroporto, previsto sotto corso Grosseto con inserimento sul passante ferroviario in corrispondenza della nuova stazione Fossata-Rebaudengo. L’entrata in esercizio della linea 1 del metro e del sistema ferroviario metropolitano, costituito da una rete di cinque linee che, a regime, potranno avere una cadenza di passaggi sull’ordine di 20’ in fascia di punta (che, nelle stazioni attraversate dalle 5 linee, rappresenta tempi di attesa di circa 5’), rappresenterà, insieme alla linea 4 tranviaria, della quale è previsto l’attraversamento del centro storico in sotterraneo, un notevole ampliamento della rete di forza del trasporto collettivo torinese.

In sede di approvazione del citato Documento Programmatico relativo alla variante 200, il Consiglio Comunale, con specifica mozione n° 41, ha richiesto che venissero svolti alcuni approfondimenti in ordine alla realizzazione di un secondo “ramo” della linea 2 per raggiungere l’area Pescarito, prevedendo la realizzazione del parcheggio di

interscambio in quella zona e non più nell'area dello scalo Vanchiglia ed il corrispondente abbandono della previsione di collegamento con l'ex statale 11.

L'approfondimento richiesto ha permesso di definire che il tracciato della linea 2 possa avere un "ramo B" con sfiocco appena superata via Bologna e prima di corso Regio Parco, ramo che si porterebbe in asse con il ponte di attraversamento della Stura, (con possibilità di realizzazione del deposito prima dell'attraversamento) per proseguire in direzione di Pescarito dove potrà essere realizzato un parcheggio di interscambio.

Sotto il profilo dell'interscambio con la viabilità principale urbana, il viale della Spina Centrale connesso con il sistema autostradale – tangenziale si configura quale principale ingresso veicolare in città e trova in corso Mortara – Novara il primo asse importante di smistamento in direzione Est-Ovest. In corrispondenza della stazione Fossata – Rebaudengo è stato previsto un importante parcheggio di interscambio per consentire l'attestamento del traffico veicolare diretto in città per chi intende proseguire con le infrastrutture su ferro.

L'organizzazione degli ingressi veicolari così concepita farebbe cadere la necessità di realizzare l'arteria di penetrazione in città sottopassando il Po in continuità con l'ex statale 11, prevista nel Piano Regolatore vigente.

La configurazione sopradescritta porterebbe, inoltre, ad una nuova organizzazione funzionale della viabilità attorno allo Scalo Vanchiglia e in particolare dell'asse di corso Regio Parco, che si configurerebbe come viale urbano su cui affaccerà un nuovo parco, più adeguato alla presenza del cimitero monumentale.

Lo studio di fattibilità relativo al tracciato della linea 2, delineato con deliberazione della Giunta Comunale del 4 aprile 2006, è stato successivamente approvato in linea tecnica con deliberazione della Giunta Comunale del 10 giugno 2008.

L'infrastruttura prevede le fermate Vercelli, Giulio Cesare, San Giovanni Bosco che proseguiranno lungo il tracciato dell'ex trincea ferroviaria e dell'ex Scalo Vanchiglia con le stazioni Cherubini, Bologna, Regio Parco e Novara. E' altresì prevista la realizzazione, al di sopra della copertura della trincea ferroviaria, di un interpiano da utilizzare per l'alloggiamento di posti auto che potrà fornire, lungo il tracciato dell'ex trincea, la disponibilità di 1.100 posti.

## 1.1. GLI SVILUPPI PROCEDURALI

La Deliberazione del Consiglio Comunale mecc. n. 2008 09659/09 del 15 giugno 2009 di approvazione del **Documento Programmatico della Variante strutturale n. 200** al P.R.G. è stata depositata in visione presso la Segreteria Comunale dal 22 giugno 2009 al 20 agosto 2009 e dell'avvenuto deposito è stata data contestualmente notizia all'**Albo Pretorio** e sul **B.U.R.** del 2 luglio 2009.

Nei predetti termini sono pervenute al Protocollo Generale due **osservazioni** presentate rispettivamente dall'arch. Luigi Bertoldi e dal coordinamento delle associazioni ambientaliste Italia Nostra Piemonte e Valle d'Aosta Onlus, Legambiente Ecopolis Onlus, Pro Natura Torino Onlus.

Con le **Conferenze di Pianificazione** del 21 luglio 2009 e 23 settembre 2009, convocate ai sensi della Legge Regionale n. 1 del 2007, si è provveduto ad illustrare il Documento Programmatico alla presenza della Provincia, della Regione, dell'ARPA Piemonte e di tutti gli altri Enti interessati nonché dei Settori della Città coinvolti dal progetto.

In particolare a seguito della prima conferenza di pianificazione del 21 luglio 2009 sono pervenute le **ulteriori osservazioni e pareri** da parte della Città di San Mauro Torinese, dell'ARPA Piemonte geologico, del Parco Fluviale del Po Torinese, dell'ARPA Piemonte (VAS), della Regione Piemonte e della Provincia di Torino.

Sulla scorta delle osservazioni emerse in sede di conferenze di pianificazione, dall'autunno del 2009 la Regione Piemonte ha avviato un **tavolo di lavoro interistituzionale** con la Provincia ed i Comuni di Torino, Settimo, Borgaro e San Mauro per concordare linee di indirizzo utili allo sviluppo del quadrante Nord-Est dell'area metropolitana. A tal proposito, con Deliberazione della Giunta Comunale del 23/11/2010 n. mecc. 2010 07284/009 è stato approvato il relativo Protocollo d'Intesa, in corso di sottoscrizione.

L'esigenza è nata dalla consapevolezza che il processo di trasformazione in atto, soprattutto nelle numerose e vaste aree industriali dismesse o in via di parziale dismissione, non potesse essere affrontato dai singoli Comuni in assenza di una

riflessione più ampia sul telaio infrastrutturale, sul sistema ambientale e sulla vocazione funzionale.

Negli ultimi mesi si è condotto un percorso di approfondimento delle problematiche individuate e si è condivisa l'esigenza di formalizzare in un **protocollo** l'impegno a proseguire il lavoro del tavolo per giungere alla redazione di uno schema strutturale dell'ambito metropolitano che garantisca la coerenza delle diverse trasformazioni urbane.

## **1.2. IL CONCORSO DI IDEE**

Per consentire l'elaborazione di proposte progettuali utili alla riqualificazione urbana e ambientale dei tre Ambiti Spina 4, Sempione – Gottardo ex trincea ferroviaria e Scalo Vanchiglia, interessati dalla Variante n. 200, la Città ha deciso di bandire, con la collaborazione della Fondazione dell'Ordine degli Architetti e dell'Urban Center Metropolitano, un Concorso Internazionale di Idee, denominato “La Metamorfosi”, aperto a tutti i professionisti architetti ed ingegneri.

Pertanto, con deliberazione della Giunta Comunale mecc. n. 0909646/009 del 18 dicembre 2009, veniva approvata l'indizione del Concorso con il relativo Disciplinare ed individuati i componenti della Giuria nonché definito l'ammontare dei premi riconosciuti al vincitore di ciascun Ambito (Euro 50.000,00 lordi da attribuire a ciascun vincitore dell'Ambito Spina 4 e Scalo Vanchiglia, Euro 20.000,00 lordi per l'Ambito Sempione-Gottardo ex trincea ferroviaria) con la possibilità di assegnare compensi del valore di Euro 500,00, a titolo di rimborso spese, ad un massimo di dieci progetti degni di menzione.

Il 12 febbraio 2010 si è svolto il sopralluogo sulle aree oggetto del Concorso e, a seguire, un workshop di presentazione finalizzato all'approfondimento dei temi concorsuali.

Nel corso di successive sedute tenutesi tra il 22 aprile ed il 23 maggio 2010, la Commissione Giudicatrice procedeva alla valutazione degli 80 progetti pervenuti (22 per l'Ambito Spina 4, 27 per l'Ambito Sempione Gottardo e 31 per l'Ambito Scalo Vanchiglia), sulla base dei criteri enunciati nel Disciplinare di Concorso, assegnando per ciascuno il relativo punteggio.

All'esito del lavoro di valutazione dei progetti, nella seduta pubblica del 24 maggio u.s. la Commissione dava atto dei progetti degni di menzione e di quelli premiati per ciascun Ambito.

In particolare, per l' Ambito 1 Spina 4, ai sensi dell'art. 81 comma 3 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., la Commissione ha ritenuto di non assegnare alcun premio in quanto nessuna idea progettuale è risultata pienamente rispondente al tema concorsuale non avendo trattato in modo completo e convincente il tema del Concorso.

Per lo stesso Ambito sono state, invece, assegnate le menzioni speciali ai progetti dei raggruppamenti temporanei non formalmente costituiti facenti capo a: STUDIO MARC, BUFFI ASSOCIES SOCIETE' ANONYME D'ARCHITECTURE e GALANTINO ASSOCIATI STUDIO S.R.L. nonché ai progetti di GRAZIELLA ROCCELLA e dell'Associazione Professionale DOGMA.

Per l'Ambito 2 Sempione-Gottardo, il premio di Euro 20.000 è stato attribuito al progetto del raggruppamento temporaneo non formalmente costituito facente capo a PROAP ESTUDOS E PROJECTOS DE ARQUITECTURA PAISAGISTA. Per lo stesso Ambito è stata, altresì, assegnata la menzione speciale al progetto di MARCO GALASSO.

Per l'Ambito 3 Scalo Vanchiglia, è stato attribuito il premio di Euro 50.000 al progetto del raggruppamento temporaneo non formalmente costituito facente capo a PIETROLUCCI STUDIO ASSOCIATO. Per lo stesso Ambito sono state, inoltre, assegnate menzioni speciali del valore di Euro 500,00 ai progetti dei raggruppamenti temporanei non formalmente costituiti facente capo a CRISTIANO PICCO, STUDIO MARC, CZ STUDIO ASSOCIATI e CARLO GASPARRINI.

La fattibilità delle indicazioni progettuali menzionate e premiate sarà approfondita e gli spunti più interessanti verranno recepiti in sede di approvazione della variante 200.

### **1.3. LE INIZIATIVE DI PROMOZIONE, COMUNICAZIONE E PARTECIPAZIONE**

Tenuto conto che nel comparto urbano in questione sono presenti proprietà pubbliche comunali e di altri enti, tra cui due vaste aree di proprietà del Demanio militare e il

complesso delle Poste, e considerata la notevole estensione delle proprietà privata, ai fini conoscitivi e onde consentire la partecipazione più estesa fin dalle fasi di stesura preliminare della variante, dal 15 giugno al 15 luglio 2008, è stata pubblicata una **"Richiesta di Manifestazione di Interesse"** riferita, in particolare, al tessuto urbano compreso tra corso Novara, via Bologna, via Regaldi e la trincea ferroviaria dello Scalo Vanchiglia. A seguito di tale iniziativa sono pervenute alla Città una decina di adesioni, sia di carattere generale sia puntualmente riferite a lotti di intervento, di cui è stato tenuto conto nella logica di una ricomposizione urbana unitaria e che sono state oggetto di **numerosi incontri**, in un'ottica di progettazione partecipata.

Numerose sono state le **interlocuzioni con i proprietari** delle aree interessate dall'intervento finalizzati a raggiungere accordi, da formalizzarsi con apposito atto d'obbligo, volti alla cessione consensuale delle aree stesse, anche con forme di premialità per il mantenimento e il nuovo insediamento delle attività produttive compatibili nonché per la delocalizzazione di quelle attività produttive non coerenti con il nuovo disegno urbanistico.

Vari altri incontri preliminari sono stati organizzati dalla Città con **altri Enti** tra cui Iride e Amiat.

L'**Urban Center Metropolitano** sta accompagnando il processo di trasformazione con un **piano di comunicazione** che utilizza modalità e strumenti di inclusione e partecipazione dei diversi attori del territorio. "La Metamorfosi. Trasformare Barriere in Aperture" è il titolo della campagna di presentazione ai cittadini della variante 200, che parte dal concetto di metamorfosi urbana del territorio, associando metaforicamente la zona nord della Città ad una crisalide che vuole trasformarsi in farfalla.

La prima fase della campagna ha visto il coinvolgimento degli studenti dell'Istituto per le Arti Grafiche e Fotografiche "Bodoni-Paravia" impegnati in un'azione di **guerrilla marketing** in luoghi significativi della Circoscrizione 6, con l'utilizzo di supporti non convenzionali come veicolo di informazione: muri, pali elettrici, cancelli, panchine, alberi, piazze sono stati "imbozzolati" con una texture grafica realizzata dagli studenti con stancil, manifesti, pitture, nastro adesivo e triangoli.

Dall'ottobre 2009 è stato inaugurato uno **spazio informativo** "Centro della Metamorfosi" presso la Circoscrizione 6, con una tavola rotonda sul progetto di trasformazione che ha coinvolto la cittadinanza svoltasi il 30 ottobre.

La variante 200 è stata altresì oggetto di un concorso sul **naming**, organizzato dalla Città in collaborazione con l'Urban Center Metropolitano, all'esito del quale "Barriera c'entro" identificherà il processo di trasformazione innescato sul quadrante nord di Torino.

#### **1.4. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.)**

In ossequio alla deliberazione della Giunta Regionale n. 12-8931 del 9 giugno 2008, parzialmente attuativa del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., la variante strutturale n. 200, per la portata dei suoi contenuti e per il tenore delle trasformazioni che innesca, deve comprendere la Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.).

Per l'elaborazione del Rapporto Preliminare Ambientale nonché per consentire un supporto tecnico alla Città negli adempimenti preliminari in materia di V.A.S., con determinazione dirigenziale cron. n. 240 del 17 novembre 2009 (mecc. n. 2009-07885/09) è stato affidato apposito incarico ad Environment Park S.p.a.

Parallelamente si provvedeva, con determinazione dirigenziale cron. n. 78 del 16 marzo 2010 (mecc. n. 2010-40450/09) ai sensi dell'art. 6 del Regolamento Municipale n. 325, ad attivare la procedura comparativa prevista dal Regolamento stesso per l'affidamento dell'incarico professionale per lo svolgimento dell'attività di supporto alla Valutazione Ambientale Strategica, il cui avviso veniva pubblicato nelle forme di rito sul sito web della Città.

Nell'ultima seduta pubblica del 29 aprile 2010, dal raffronto delle sette offerte economiche ammesse alla gara, risultava migliore offerente il costituendo raggruppamento facente capo ad AI engineering S.r.l., con sede in Torino.

Con determinazione dirigenziale cron. n. 118 del 12 maggio 2010 (mecc. n. 2010-41059/009) veniva adottato il provvedimento di aggiudicazione, sotto la riserva di cui agli artt. 75 e 76 D.P.R. 445/2000.

Gli aspetti tecnici relativi alla V.A.S. nonché ai temi di sostenibilità ambientale sono puntualmente affrontati al capitolo 5.2. della presente Relazione Illustrativa.

## 1.5 LO STUDIO DI FATTIBILITA' E L'INDAGINE SUI SERVIZI

La **fattibilità urbanistica e finanziaria** del progetto della variante 200 è stata valutata con la collaborazione di **Finpiemonte s.p.a.**

Nell'ambito della Convenzione sottoscritta tra la Città e la Finpiemonte S.p.A. del 1/12/2009 relativa al Programma Territoriale Integrato "Barriera Mobile", quest'ultima ha, altresì, conferito un incarico in materia di **analisi dei servizi e di analisi socio-demografica** volta ad individuare il quadro complessivo della dotazione dei servizi presenti sul tracciato della Linea 2 della Metropolitana nonché a sviluppare un'analisi di ordine quantitativo relativa alla popolazione residente nell'area, evidenziando le capacità/necessità di acquisto dei servizi e le eventuali criticità/carenze degli stessi, attraverso **interviste** ad attori privilegiati e stakeholders.

L'insieme dei dati raccolti ha portato all'elaborazione di un primo quadro di informazioni relative alla localizzazione, alla tipologia ed alla specifica dotazione dei servizi nonché a specifiche riflessioni sull'utilizzo dei medesimi da parte della cittadinanza.

La sintesi della ricerca è puntualmente affrontata al capitolo 5.3 della presente Relazione Illustrativa, che contiene altresì l'analisi dei servizi prevista dalla L.U.R.

## **2. LE AREE INTERESSATE DALLA TRASFORMAZIONE URBANA ED IL QUADRO DI RIFERIMENTO URBANISTICO**

### **2.1 LE AREE INTERESSATE DALLA TRASFORMAZIONE URBANA**

La trasformazione delle aree interessate dalla presente variante, individuate nell'apposita carta tecnica della situazione fabbricativa, è funzionale al progetto della mobilità e dell'accessibilità, non solo cittadina ma anche a scala metropolitana e si assume l'obiettivo di coniugare il progetto infrastrutturale con quello insediativo e di introdurre importanti innovazioni nella configurazione dello spazio pubblico, delle relazioni urbane e della qualità architettonica.

Un ulteriore obiettivo è quello di creare “nuove forme di riqualificazione e valorizzazione territoriale” nelle aree di Barriera di Milano e Regio Parco, ambiti trascurati negli ultimi anni dagli interventi di trasformazione urbanistica, ma dotati di ampie potenzialità in termini di spazi, di identità sociale locale e di occasioni di riorganizzazione del sistema economico e produttivo.

La Città di Torino ha partecipato al bando di iniziativa regionale per i Programmi Territoriali Integrati ed ha predisposto con Finpiemonte uno studio di fattibilità tecnico-economico-finanziario per verificare la fattibilità delle previsioni delineate.

Il progetto PTI “Barriera mobile. Infrastrutture e qualità della vita nel quadrante Nord-Est di Torino”, approvato con delibera della G.M. n° 4015/068 del 27 giugno 2008, riassume in un unico documento le previsioni inerenti il tracciato della nuova infrastruttura, le indagini urbanistiche, ambientali, di carattere sociale riferite ai contesti urbani direttamente interessati dalla realizzazione della nuova infrastruttura e traccia una prima ipotesi insediativa, morfologica e quantitativa del progetto di riqualificazione urbana dei contesti urbani coinvolti, indicando altresì i percorsi amministrativi, operativi e di governance necessari a mettere in atto le previsioni infrastrutturali e urbane delineate.

Il progetto infrastrutturale e di riqualificazione urbana del quadrante Nord-Est concentra in particolare l'attenzione sui seguenti ambiti di intervento:

### **2.1.1 AMBITO SPINA 4**

Sono le aree posizionate attorno alla stazione di testata della linea 2 di metropolitana e di interscambio, nella stazione ferroviaria Fossata-Rebaudengo (in corso di realizzazione), con il passante ferroviario e con il sistema metropolitano. Il comparto urbano interessato si colloca all'estremità Nord del futuro viale della Spina, in una localizzazione strategica rispetto al nuovo assetto che la Città di Torino assumerà a partire dai prossimi anni: al termine dei lavori per il passante ferroviario, infatti, questo luogo costituirà la principale porta di accesso settentrionale al capoluogo piemontese e il collegamento preferenziale verso l'aeroporto internazionale di Caselle. La concentrazione di una serie di nodi portanti appartenenti a sistemi infrastrutturali in via di completamento ed in progetto (la stazione Fossata-Rebaudengo inserita nel sistema ferroviario metropolitano, il capolinea della nuova metropolitana) caratterizza questo tassello come uno dei punti di massima accessibilità dell'area metropolitana torinese, facendo del processo di trasformazione in progetto il motore di un'occasione importante di rigenerazione urbana. Le aree interessate alla testata della nuova infrastruttura sono caratterizzate in parte da grandi estensioni a parco urbano, il Parco Sempione e le aree industriali dismesse già assoggettate dal Piano Regolatore a Zone Urbane di Trasformazione facenti capo all'ambito 4 della Spina Centrale, e da ulteriori trasformazioni urbane, tutte organizzate attorno alla nuova stazione ferroviaria Fossata-Rebaudengo che diventa l'epicentro del nuovo quartiere, unitamente alla Cascina Fossata che troverà a breve un adeguato riuso funzionale e al comparto dei Docks Dora oggetto anch'essi di un progetto di restauro e rinnovo. Alla luce delle nuove previsioni infrastrutturali gli studi fin qui svolti hanno considerato necessario procedere al riassetto urbano delle aree sopradescritte, con l'obiettivo di una migliore integrazione del contesto interessato con l'infrastruttura ferroviaria, il viale della Spina Centrale, l'attestamento della nuova infrastruttura e con la riqualificazione del Parco Sempione.

### **Analisi storica e stato di fatto**

L'intero comparto comprende le aree industriali dismesse, facenti parte dell'ambito 4 della Spina Centrale. Una parte di queste aree, in particolare le aree ex Fiat relative agli ex telai IVECO e comprese tra via Cigna, corso Vigevano, via Gressoney e via Valprato, sottoposte a fine anni '90 ad un Programma di Riqualificazione Urbana, sono in fase di completamento della trasformazione urbana prevista.

Le ulteriori aree dell'ambito 4 della Spina Centrale già disciplinate dal P.R.G. come ZUT e interessate alla variante connessa alla realizzazione della linea 2 sono le aree Gondrand, Metallurgica Piemontese, Lauro Rossi, Docks Dora, le aree del deposito ferroviario, che in relazione alla riorganizzazione del passante saranno dismesse dall'esercizio ferroviario e l'area del Parco Sempione.

Il comparto di intervento è occupato da manufatti edilizi (magazzini, capannoni e palazzina uffici) di proprietà della società Gondrand per una superficie di circa mq. 14.486 e dalla società Carlini, che svolge attualmente un'attività artigianale e commerciale, per una superficie di circa mq. 3.990.

Parte dell'area è occupata, inoltre, dalla società Metallurgica Piemontese, la cui attività originaria era legata alla raccolta di rottami ferrosi e non, e alla demolizione di edifici industriali, mentre, ad oggi, ha consolidato la sua posizione nell'ambito del commercio di prodotti siderurgici e negli accessori per l'edilizia. Attualmente gli edifici esistenti, tettoie e strutture minori, che occupano circa 6.400 mq. dell'intero lotto, sono adibiti al solo stoccaggio di materiali senza la presenza di attività di lavorazione.

Le suddette attività costituiscono un elemento di incompatibilità fisico-ambientale con il tessuto circostante e con la trasformazione proposta e necessitano inoltre di spazi più adeguati all'esercizio della loro attività produttiva. Le società Gondrand e Metallurgica Piemontese hanno manifestato la necessità di trasferirsi in siti più idonei per lo sviluppo e per la razionalizzazione delle proprie attività. In particolare la società Metallurgica intende ricollocare la propria attività, entro il 2011, nelle aree SITO Interporto, mentre la società Gondrand intende trasferirsi, entro il 2011-2012, nella nuova zona industriale di Trofarello area Vadò. La società Carlini viene invece ricollocata nello stesso ambito di trasformazione. L'area dei Docks Dora, occupata dai caratteristici magazzini di disegno

unitario, costituisce una interessante presenza, da valorizzare, nell'ambito del tessuto. L'area del deposito ferroviario, collocata ad ovest dei Docks Dora occupa una superficie di circa 100.000 mq.. Con il completamento dell'intervento di riorganizzazione e di interrimento della rete ferroviaria, sarà a breve dismessa, rientrando tra le aree da trasformare e riqualificare.

Le aree di cui sopra destinate dal Piano Regolatore vigente come Zone Urbane di Trasformazione, costituiscono elementi di incompatibilità ambientale con il tessuto circostante (Metallurgica Piemontese), necessitano di spazi più adeguati all'esercizio dell'attività (Gondrand) o non svolgono più la funzione di deposito, in relazione alla riorganizzazione ferroviaria in atto. Le attività presenti nell'area hanno in programma, a breve, il trasferimento in aree maggiormente idonee all'esercizio della loro attività e non saranno più utilizzate per l'esercizio ferroviario.

### **2.1.2 AMBITO SCALO VANCHIGLIA ED EX TRINCEA FERROVIARIA**

La presenza della trincea ferroviaria lungo via Gottardo e via Sempione rappresenta oggi un forte elemento che marca fisicamente la frattura del territorio da corso Vercelli al nucleo storico del Regio Parco, a piazza Abba. Tale frattura è resa ancora più netta dalla scarsità di attraversamenti, sia carrabili che pedonali, che risultano addirittura assenti lungo via Sempione e nel percorso a Est di via Bologna. Alcune porzioni dell'ambito, come l'area a Ovest di Scalo Vanchiglia sono caratterizzate da un elevato disordine distributivo degli edifici, spesso adibiti ad attività artigianali, che limitano e, spesso, impediscono la continuità della fruizione pubblica; infatti frequentemente le vie terminano in vicoli ciechi. Inoltre la presenza di importanti strutture areali, come il Cimitero monumentale, di alcune aree produttive e dello stesso complesso dell'ex Scalo Vanchiglia, dirada la rete viaria e limita la possibilità di lettura e di appropriazione del territorio. Difficile è anche la percezione del vicino fiume Po; infatti una cortina di edifici impedisce alla popolazione del quartiere di avvertire la presenza di questo importante elemento ambientale della città. Paradossalmente la vicinanza al fiume è maggiormente percepita a Nord e a Sud dell'area di intervento attraverso il parco della Colletta e la sua pista ciclabile e il parco della Stura. Il tracciato ferroviario della linea Gottardo

(conosciuto come “trincerone”), anch’esso nato a servizio dell’area produttiva della Manifattura Tabacchi, oggi costituisce un elemento di divisione del territorio cittadino. Gli interventi previsti mirano a trasformarlo da ostacolo a opportunità di integrazione nell’ambito del contesto cittadino e metropolitano, consentendo la realizzazione di una nuova linea metropolitana che da Nord penetri nel centro della città, nonché di nuovi spazi e servizi pubblici e di parcheggi.

L’ex Scalo Vanchiglia, nato a servizio dell’attività produttiva della Manifattura Tabacchi, ha da tempo perso la sua funzione di scalo ferroviario. L’operazione di recupero del sito consentirà la creazione di un nuovo parco urbano, la costruzione di stazioni della nuova linea di metropolitana a servizio di cittadini, studenti ed operatori culturali ed economici e la costruzione di un nuovo quartiere di residenze ed edifici per attività produttive, artigianali e terziarie, a qualificazione di attività già insediate o da insediare che interessa anche il tessuto costruito limitrofo, occupato in prevalenza da attività produttive e artigianali, compreso tra corso Novara, via Bologna e la Manifattura Tabacchi.

### **Analisi storica e stato di fatto**

L’ambito conserva i segni di un passato produttivo e di una società operaia che trovava i suoi simboli in importanti manufatti, dismessi con la crisi del sistema fordista, che ora la Città, attraverso progressive operazioni di recupero e riqualificazione, intende restituire alla dignità originaria.

Si tratta di aree ricomprese in un tessuto storicamente periferico che offre notevoli potenzialità di sviluppo e occasione di valorizzazione e riqualificazione urbana. Aree segnate dalla presenza di un passato produttivo e ancora oggi caratterizzato da un tessuto misto con presenza di attività produttive.

Sono aree edificate a partire dalla seconda metà dell’Ottocento all’esterno della cinta daziaria del 1853, in un territorio segnato dalla presenza dei vincoli infrastrutturali della linea ferroviaria Torino – Novara, realizzata sempre nella seconda metà dell’Ottocento, e dal primo nucleo del Cimitero generale della Città già avviato nella prima metà dell’Ottocento.

La trama viaria dell'espansione ottocentesca si è sviluppata secondo maglie proprie, difformi dal tessuto urbano circostante, derivanti da tali vincoli e da segni del territorio ancora più antichi, trame viarie extraurbane e vie d'acqua quali il canale denominato "Il Naviglio", il cui tracciato taglia trasversalmente l'area, ed il canale del Regio Parco in adiacenza all'attuale corso.

Lo Scalo Vanchiglia è stato costruito all'inizio del secolo scorso. Il suo tracciato compare già nella planimetria del Piano Regolatore del 1906, ma può essere datato negli anni successivi; infatti soltanto nelle planimetrie posteriori al 1910 risulta costruito.

La collocazione si presentava strategica per servire una delle principali industrie cittadine, la settecentesca Manifattura dei Tabacchi, e le industrie che si stavano insediando nella parte Nord della città.

L'ubicazione ai margini esterni della cinta daziaria offriva condizioni di particolare favore per la movimentazione delle merci in arrivo, non necessariamente destinate ad entrare in città.

La planimetria dello scalo assunse forma trapezoidale con lati rettilinei a Sud Est, verso il Canale del Regio Parco, e verso Sud Ovest verso corso Novara, là dove correva la cinta del Dazio.

Il lato lungo verso Nord Ovest presentò vistose riseghe, residuo dei confini delle cascate i cui terreni furono utilizzati per formare lo scalo.

Lo Scalo Vanchiglia era servito da un raccordo con la linea ferroviaria per Milano, costruito in trincea, oggi in disuso, che non solo non rappresenta più una risorsa per il luogo, ma piuttosto una frattura territoriale consistente all'interno del quartiere.

L'area dello Scalo ferroviario Vanchiglia e il trincerone dei binari di via Sempione sono stati oggetto, il 30 marzo 2007, di cessione a privati da parte delle Ferrovie dello Stato (RFI).

Le origini storiche dell'attuale Barriera di Milano risalgono alla seconda metà del XIX secolo e sono contestuali alla costruzione della cinta daziaria. In corrispondenza dell'attuale piazza Crispi sorgeva infatti la Barriera di Milano, porta che collegava la città con il territorio esterno e da cui partiva la Strada Reale d'Italia (attuale corso Vercelli), che univa Torino con Vercelli, il Piemonte orientale e, per finire, Milano.

I costi di costruzione meno elevati e il minor costo dei generi alimentari hanno contribuito a definire l'identità popolare del quartiere già dalle sue origini: borgate operaie Monterosa e Montebianco e Le Maddalene. Il tessuto locale era costituito dalle case di barriera, a uno o due piani e da edifici a più piani con tipologia a ballatoio intorno al cortile dove spesso sorgevano le “boite” (piccole attività artigianali), tessuto produttivo che si è conservato fino ad oggi.

Il numero di attività si incrementa notevolmente dal secondo Ottocento: dalle “boite” alle grandi industrie (tra le principali: Fiat Grandi Motori, Fonderie Subalpine, Fiat Brevetti, etc.).

Il Piano Regolatore del 1906, contestualmente all'allargamento della cinta daziaria fino a piazza Rebaudengo, amplia i confini della città includendo al suo interno la Barriera.

Quartiere operaio e popolare per eccellenza, Barriera di Milano ha visto susseguirsi ed ospitare, fino ad oggi, le diverse ondate di immigrazione, dalle campagne del Nord nel primo Novecento, dall'Italia meridionale tra il 1955 e il 1965, dal resto del mondo in questi ultimi anni.

Il quartiere per molti decenni, fino agli anni Ottanta, ha avuto carattere di enclave all'interno della struttura e dell'organizzazione cittadina, in quanto la vita lavorativa e sociale dei suoi abitanti era prevalentemente svolta all'interno dei suoi confini ed aveva con “la città” contatti sporadici. L'omogeneità della classe sociale, prevalentemente operaia, ha contribuito a costruire in quegli anni una forte caratterizzazione identitaria di appartenenza al luogo sostenuta da sentimenti di solidarismo sociale che hanno generato una lunga tradizione di associazionismo.

La crisi del sistema industriale e di organizzazione sociale fordista, l'incertezza occupazionale ed economica, l'arrivo di nuovi soggetti sociali portatori di culture e confessioni diverse, il generarsi di nuove povertà urbane ha comportato la frammentazione dei ceti sociali, la perdita di identità e di appartenenza ed una diffusa sensazione di insicurezza.

Il quartiere Regio Parco deriva il suo nome da una prestigiosa residenza reale, il Viboccone, ricca di viali, boschi, grotte, canali e fontane, situata nella zona Nord di

Torino di fronte alla collina di Superga e ad Ovest del Po, la cui presenza è stata cancellata dal tempo.

Nel 1740, diffusosi l'uso del tabacco, il governo sabauda decise di concentrarne la lavorazione in un'unica struttura costruita sul sito dell'aulica dimora ormai scomparsa. La località venne scelta perché ben accessibile ma anche defilata rispetto alla città-capitale, in un territorio ancora rurale punteggiato da numerose casine. La borgata crebbe intorno al complesso protoindustriale mantenendo connotati di unicità e riconoscibilità proprio grazie alla scarsa integrazione con la città.

Dalla metà dell'Ottocento vi si sono localizzate altre attività produttive, per lo più cotonifici e filatoi; fra queste, la Filatura Vanzina, al fondo dell'attuale via Rossetti in prossimità del Po, che rappresenta ancora oggi un bell'esempio di edilizia industriale. La fabbrica, nell'arco di tempo di 160 anni, subisce un complicato processo di riconversione, da tessile a brillatura del riso, a trasformazione del rame, nuovamente a lavorazione di filati sintetici, fino a diventare, nella prima metà del Novecento, un centro di produzione di isolanti e insonorizzanti per l'industria automobilistica, di proprietà della Fimit.

La concentrazione di attività produttive ha attirato nel quartiere maestranze sia dal resto della città che dai comuni vicini, soprattutto quelli posti a Nord della città.

Inizia quindi un processo di edificazione residenziale che raggiungerà livelli consistenti nel dopoguerra e alle esigenze della popolazione la Città risponderà con la realizzazione di numerose opere di interesse pubblico, sia residenziali che di servizio, la maggior parte delle quali tuttora attive.

Nella prima metà dell'Ottocento venne iniziata la costruzione del primo nucleo del Cimitero generale della Città e, nella seconda metà, del tracciato della linea ferroviaria Torino-Novara. Tali opere, importanti sia per il carattere igienico sanitario della prima che per le relazioni viarie interregionali dalla seconda, costituiranno di fatto, insieme alla cinta daziaria del 1853, vere e proprie barriere allo sviluppo di tutto il settore Nord-Est della città, ostacolando le relazioni con il restante territorio e contribuendo alla costruzione di una comunità nella comunità, favorita dal modello fordista di divisione della città per parti.

La Regia Manifattura, poi Manifattura Tabacchi, ultimata nel 1789, oltre ad essere una delle fabbriche più antiche della città ha rappresentato uno dei più grandi complessi industriali torinesi, nonché unica fabbrica cittadina a produrre anche carta da gioco, bollo e filigrane. Della prima manifattura, localizzata nella parte meridionale del complesso attuale, restano poche tracce e le strutture attuali risalgono al tardo Ottocento.

Nel primo Ottocento la manifattura si accresce, con l'aggiunta di un nuovo corpo di fabbrica a delimitare una nuova corte, verso Nord: l'attuale corte centrale. Il progetto è del Brunati e risale al 1819. L'impianto è simmetrico, con un corpo centrale a tre piani e due ali più basse. Distrutto dai bombardamenti durante l'ultima guerra, l'edificio sarà ricostruito sotto la direzione dell'ing. Nervi.

Nel 1913 la Manifattura aveva una consistenza occupazionale maggiore della FIAT, con 1.728 operaie, 189 operai e 25 impiegati. L'edificio era composto sostanzialmente da tre strutture: la Regia Fabbrica del Tabacco, la Cartiera e la Chiesa, dove avevano luogo le funzioni religiose per gli operai, ma anche per gli abitanti delle cascine e del borgo.

Il complesso industriale è rimasto in funzione fino al 1996. La rottura del modello fordista di produzione industriale e di organizzazione della città travolse il quartiere. Dagli anni Ottanta dello scorso secolo chiudono o si trasferiscono altrove diverse attività produttive, tra cui la Manifattura Tabacchi e la Fimit, lasciando involucri edilizi vuoti e abbandonati che contribuiscono, oltre che ad alimentare una crisi economica e sociale, al progressivo degrado del quartiere.

## **2.2 IL QUADRO DI RIFERIMENTO URBANISTICO SOVRAORDINATO**

Sono state condotte analisi che hanno verificato le specifiche destinazioni d'uso previste dal vigente P.R.G., i relativi vincoli e l'eventuale assoggettamento a strumenti urbanistico-ambientali di rango superiore, quali il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.), il Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.), il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (P.T.C.P.) e il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino "Progetto Preliminare" (P.T.C.2).

## **Il Piano Territoriale Regionale (PTR) del 1997**

Il P.T.R., approvato in data 19/06/1997 con DCR n. 388-9126, individua e norma i caratteri socio-economici, territoriali e paesistici e definisce gli indirizzi di governo per le trasformazioni dell'attuale sistema regionale.

Nel Piano Territoriale Regionale del 1997 Torino figurava come Polo metropolitano, Centro abitato di primo livello. Inoltre è riconosciuto come Centro intermodale di I° livello, Area produttiva di interesse regionale e Terziario direzionale regionale, Polo universitario regionale e Area turistica.

È interessato dal Corridoio per l'Alta velocità ferroviaria.

Nel primo elaborato cartografico del P.T.R. **“I caratteri territoriali e paesistici”** si individuano le emergenze fisico e storico - culturali più significative, le “aree problema” da sottoporre a specifica normativa, nonché le strutture territoriali che condizionano in modo rilevante i futuri indirizzi di governo dell'area regionale.

L'area oggetto del presente provvedimento è inserita all'interno delle **“aree edificate”**.

Nel secondo elaborato cartografico **“Gli indirizzi di governo”**, si evidenziano gli elementi strategici dello sviluppo, il sistema infrastrutturale e gli insediamenti; l'area in parola si inserisce tra le **“aree edificate”**, mentre la porzione di territorio dove è presente la trincea è attraversata dal **“corridoio per l'alta velocità ferroviaria”**.

Le aree di Spina sono individuate come **“aree turistiche”**.

## **Il Quadro di Riferimento Strutturale del Nuovo PTR 2008**

Nel Quadro di Riferimento Strutturale per il Nuovo Piano Territoriale Regionale del 2008, Torino figura come Polo urbano principale, Centro intermodale di I° livello, Polo universitario regionale, Area produttiva di livello regionale e Terziario direzionale regionale, Principale polarità turistica.

È riconosciuto come un Grande nodo della mobilità e della logistica.

Appartiene alla rete di 1° livello (Trans-European Network) del Corridoio europeo n. 5 nel tratto Lione – Torino – Milano e a quella di 2° livello (transregionali frontaliere) Asse N-S: trafori alpini della Valle d'Aosta – Ivrea – Torino – Savona e Torino-Alessandria.

La scheda dell'Ambito di Integrazione Territoriale – “AIT n° 10 Torino”, riporta i contenuti previsti dal PTR:

- 1 - le componenti strutturali;
- 2 - il ruolo regionale e sovraregionale;
- 3 - le dinamiche e scenari evolutivi;
- 4 - la progettazione integrata;
- 5 - le interazioni tra componenti.

1- Le componenti strutturali. L'AIT occupa il primo rango regionale per tutte le dotazioni correlate con la dimensione urbana, in particolare per la popolazione, la ricchezza di dotazioni naturali (risorse idriche, podologiche e agrarie) e di aree protette (Parchi) e il notevole patrimonio architettonico e paesaggistico.

La base economica è costituita dall'industria manifatturiera, legata più o meno direttamente alla maggioranza delle attività terziarie (credito, assicurazioni, trasporti, telecomunicazioni, servizi, ricerca, fiere, ecc.). altri comparti importanti sono la cultura ed il turismo.

2 – Il ruolo regionale e sovraregionale. Torino svolge un ruolo regionale, in quanto sede del capoluogo di provincia e di regione, con tutte le funzioni politico-amministrative ed economiche connesse. Inoltre, è sede di imprese e recepisce un certo pendolarismo per lavoro e per studio. Offre servizi “rari” di livello metropolitano ed è un nodo di primo piano per la trasportistica e la logistica.

Il ruolo sovraregionale deriva dai forti legami con le regioni confinanti e con Milano e Genova.

Il capoluogo è inoltre presente in iniziative istituzionali con regioni e metropoli oltre i confini nazionali, particolarmente con le regioni transalpine.

3 – Le dinamiche e scenari evolutivi. Il sistema torinese sta in parte risolvendo la trasformazione strutturale già vissuta tra fine Ottocento e i primi del Novecento con la transizione da capitale politica a città industriale. Ora il cambiamento avviene mettendo a frutto risorse di carattere infrastrutturale, tecnologico, finanziario, imprenditoriale, sociale, e istituzionale accumulate in precedenza.

I principali progetti riguardano l'asse di Corso Marche, le aree produttive-terziarie, come Mirafiori, Borsetto, Basse di Stura; la Città della Salute; le nuove sedi universitarie; le aree museali; spazi espositivi e culturali; le linee di metropolitana 1 e 2; il completamento del passante e Sistema Ferroviario Metropolitano; la linea ferroviaria AV/AC; il Sistema autostradale, Tangenziali e la Gronda Est; la Corona Verde e le Residenze sabaude.

4 - La progettazione integrata. All'interno dell'ambito sono presenti numerosi progetti integrati, dove Torino assume il ruolo di promotore di progetti e iniziative di sviluppo locale con ricadute anche sui comuni limitrofi. Un esempio importante è il Piano Strategico, ma anche il PRUSST e i PISL.

5 - Le interazioni tra componenti. L'interazione sinergica delle componenti delle componenti strutturali riguarda le relazioni tra imprese e tra imprese e servizi; le sinergie tra organismi pubblici e privati; i rapporti tra università, città e territori in termini di partecipazione alla vita culturale e sociale; il patrimonio naturale, storico, culturale, architettonico, paesaggistico, ambientale, come risorse integrate per la qualità della vita; urbanistica, infrastrutture, logistica, ICT.

### **Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)**

La Convenzione Europea del Paesaggio, il Codice dei beni culturali e del paesaggio del 2004, il Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006 e la Deliberazione della Giunta Regionale del 9 giugno 2008, pongono al centro delle politiche di tutela la pianificazione paesaggistica.

Il Piano Paesaggistico Regionale è teso a svolgere una funzione conoscitiva nei confronti dello Stato e delle dinamiche paesaggistico-ambientali, regolativa nei confronti dei processi di trasformazione, strategica nei confronti della pluralità dei soggetti che agiscono nel territorio. Esso si integra nel più ampio processo pianificatorio avviato dalla Regione con la redazione del contestuale piano territoriale, concorrendo a definirne il quadro di riferimento strutturale e gli orientamenti strategici, pur mantenendo la propria autonoma efficacia ai sensi delle norme sovraordinate.

Il P.P.R., adottato in data 04/08/2009 con DGR n. 53-11975, attualmente in salvaguardia, redatto ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio e in coerenza

alla Convenzione Europea del Paesaggio, garantisce il rispetto prioritario del patrimonio paesaggistico.

Per quanto riguarda il P.P.R., dalla lettura della tavola P4.0 **“Componenti paesaggistiche”** si evince che il luogo oggetto del presente provvedimento è inserito nelle aree costituite da tessuti edificati compatti quali componenti strutturali del territorio regionale, nel caso specifico facente parte dei **tessuti urbani esterni ai centri**.

Nella **Scheda d’ambito Torinese** di tale piano, tra gli indirizzi per la definizione normativa e orientamenti strategici sono da perseguire le seguenti priorità:

- la riqualificazione del sistema degli spazi pubblici urbani con il completamento della rete dei parchi periurbani e della accessibilità ciclopedonale dell’intero territorio e la connessione tra parte interna ed esterna del paesaggio metropolitano;
- la conservazione e la valorizzazione delle aree rurali e degli aspetti residui dell’impianto storico (cascine, canalizzazioni, lottizzazioni), incluse tra le urbanizzazioni lineari o dequalificate).

### **Il Piano Territoriale Operativo – Piano d’Area**

Il Progetto Territoriale Operativo del Po (P.T.O.) - Piano D’Area del Parco Fluviale del Po, nell’area compresa tra la trincea ferroviaria e il fiume Po, all’altezza della confluenza della Stura di Lanzo, prevede una zona **“T – Zona di trasformazione orientata”**, normata dalla Scheda n. 8 – Comune di Torino (Zone interessate: 208.T).

Questo ambito è destinato alla **“Valorizzazione dei margini urbani e rinaturalizzazione delle aree non edificate circostanti le sponde fluviali e la confluenza con il Torrente Stura di Lanzo”**.

### **Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) del 2003**

Torino è classificata come Centro di primo livello, con servizi di elevata posizione gerarchica e specializzazione e ampio bacino di utenza. È inoltre considerato Nodo di interscambio.

Per quanto concerne il tema delle infrastrutture, il PTCP conferma le previsioni del Piano Territoriale Regionale in relazione all’area Nord-Est di Torino, che è interessata

dal tracciato della linea ad alta capacità Torino-Lione e dal quadruplicamento della Linea Torino-Milano, considerate tra gli impegni prioritari.

Il presente documento programmatico tiene conto degli obiettivi specifici del PTCP, in particolare:

il contenimento del consumo di suolo per usi urbani e la loro impermeabilizzazione;

la riduzione della dispersione dell'urbanizzato e della frammentazione del territorio dovuta all'edificato ed alle infrastrutture di trasporto;

assicurare la compatibilità tra processo di trasformazione e criteri di salvaguardia delle risorse, tutelando il paesaggio ed i suoi tratti distintivi, i beni culturali, le caratteristiche e le identità locali in favore della redistribuzione di funzioni centrali strategiche verso la formazione di un sistema integrato di nuove centralità urbane;

l'articolazione sul territorio del sistema dei servizi rari, in connessione con nodi di scambi intermodali della mobilità commisurare la trasformazione edilizia) con le dinamiche socio-economiche;

regolare le indicazioni espansive che presentano inadatte caratteristiche insediative, eventualmente sostituendole con altre di qualità insediativa adeguata;

razionalizzare la distribuzione di aree per attività produttive e di servizi a loro supporto, anche in considerazione del consistente patrimonio dismesso e della necessità di ridurre e controllare le situazioni di rischio e di incompatibilità con altre funzioni.

Il P.T.C.P. vigente (approvato in data 01/08/2003 con D.C.R. 291-26243), si prefigge di provvedere e sostenere la compatibilità tra l'ecosistema ambientale e naturale e il sistema antropico, armonizzando la reciproca salvaguardia della tutela e valorizzazione del primo e sviluppo del secondo, attraverso la corretta gestione delle risorse.

Dalla verifica effettuata sulle tavole cartografiche relative al piano, emerge che le zone interessate dalla intervento ricadono in **aree urbanizzate**.

Per quanto riguarda la voce "Aree industriali", si rammenta che il Consiglio Provinciale, ai sensi dell'art. 7, comma 2° della L.R. 56/77 e s.m.i., con deliberazione n. 198-332467

del 22.05.2007 ha adottato gli elaborati definitivi della **Variante del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale** in materia di:

- pianificazione per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, in recepimento dei disposti del d.m. 9 maggio 2001;
- piano provinciale delle attività estrattive;

Tale Variante è, ad oggi, all'esame della Regione per l'approvazione definitiva. Tuttavia il successivo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - P.T.C.2, predisposto con D.G.P. n. 644-49411 del 29/12/2009, recepisce e fa proprie, le disposizioni della variante al Piano Territoriale Provinciale sopraccitata.

Dall'esame di tale variante non risultano presenti **industrie a rischio** sulle aree oggetto del presente provvedimento così come **aree di osservazione** derivanti da tali industrie.

### **La variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2)**

In data 20/07/2010, con deliberazione n. 26817, il Consiglio Provinciale ha approvato il Progetto Definitivo della Variante al Piano Territoriale di Coordinamento (c.d. P.T.C.2), resosi necessario per aggiornare obiettivi, strategie ed azioni che hanno portato alla definizione di un nuovo apparato normativo.

Il P.T.C.2 si pone cinque macro obiettivi, quali il contenimento del consumo di suolo e utilizzo delle risorse naturali; la tutela ed implementazione della biodiversità; la riduzione delle pressioni ambientali e miglioramento della qualità della vita; il completamento ed innovazione delle connessioni materiali ed immateriali; lo sviluppo socio – economico del territorio.

La Città di Torino ha trasmesso alla Provincia le proprie osservazioni e proposte, le quali, per quanto riguarda l'area oggetto della variante, riguardano, in sintesi:

- l'opportunità di tenere in debito conto la possibilità, prevista nella deliberazione di approvazione del Documento Programmatico della Variante 200, di dislocare in un'area più esterna (zona Pescarito) il parcheggio di interscambio, con la realizzazione di una diramazione, in direzione Nord-Est, della Linea Metropolitana in attestamento

sull'attuale tracciato della ex Statale 11. In tal modo non sarebbe più necessaria la realizzazione di nuova viabilità di penetrazione urbana.

- Per quanto riguarda il tema del commercio, si è rilevato che il PTC2 debba riferirsi, quale idoneo livello di pianificazione, alle localizzazioni periferiche (L2), mentre le altre localizzazioni urbane L1 dovrebbero riferirsi alla pianificazione locale.

## **2.3 IL P.R.G. VIGENTE**

### **Ambito Spina 4**

Le aree facenti parte dell'ambito 4 della Spina Centrale (site nelle Circostrizioni 5 e 6), sono organizzate secondo un disegno definito nell'ambito della Variante al PRG n° 35 del 2002 relativa alle aree della Spina Centrale, variante resasi necessaria a seguito dell'avvio, per alcune parti delle aree interessate, delle trasformazioni previste con i Programmi di Riquilificazione Urbana. Tali Programmi avevano variato parzialmente, per le parti interessate, la disciplina urbanistica e modificato lievemente il disegno urbano previsto. Si è reso, pertanto, necessario estendere alle altre porzioni della Spina la medesima disciplina e rendere coerente il disegno urbano. Per l'ambito della Spina 4 poi, a seguito di approfondimenti e indagini riferite al contesto, si è ritenuto di articolare le previsioni secondo le differenti vocazioni alla trasformazione, riconducendo l'ambito ad un insieme di Zone Urbane di Trasformazione definite secondo i confini delle varie proprietà. In altri casi le indagini sul costruito hanno fatto emergere l'esigenza di mantenere parzialmente il costruito di alcuni lotti industriali ancora in parte attivi e comunque in grado di essere riutilizzati senza prevederne la demolizione. Con la variante n° 35, quindi, l'ambito Spina 4 è stato articolato in otto Z.U.T., comprendenti anche l'area dei Docks Dora, oltre a due Ambiti di Riordino. L'insieme della trasformazione è prevista attorno ad una grande rotonda posizionata in luogo della sopraelevata di via Breglio e comprendente altresì, a lato dei nuovi insediamenti frontistanti il viale della Spina Centrale, la nuova stazione Rebaudengo che nella prima versione del progetto del passante, era posizionata ad Est dei binari.

Le informazioni, i dati quantitativi e i parametri urbanistici inerenti le Z.U.T. comprese nell'ambito 4 della Spina Centrale e interessate alla presente variante, portano ad un

totale di 90.000 mq. di SLP circa, oltre alla ZUT 5.10/2 Docks Dora di cui il P.R.G. prevede la tutela degli edifici esistenti.

### **Ambito Scalo Vanchiglia e Trincea ferroviaria**

L'area occupata dall'ex Scalo Merci Vanchiglia è destinata dal P.R.G. vigente a Zone Urbane di Trasformazione (ZUT), che il Piano classifica come parti di territorio per le quali, indipendentemente dallo stato di fatto, sono previsti interventi di radicale ristrutturazione urbanistica e di nuovo impianto. In particolare, l'ambito è il 9.36, denominato F.S. Scalo Vanchiglia.

La trasformazione prevista è dettagliata dalla specifica scheda normativa che prevede come destinazioni ammesse Attività di servizio alle persone e alle imprese (ASPI) (max. 60% di SLP) e Residenza di tipo universitario (min. 40% di SLP). I servizi previsti per l'ambito sono aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport e parcheggi.

Tra le prescrizioni è segnalata l'apertura di via Regaldi e la realizzazione di nuova viabilità di collegamento tra corso Regio Parco e via Regaldi.

L'area occupata dalla trincea ferroviaria del raccordo di Scalo Vanchiglia con la linea ferroviaria per Milano, attualmente dismessa, è anch'essa destinata dal P.R.G. vigente a Zona Urbana di Trasformazione (ZUT) ambito 9.37 Gottardo. Le destinazioni previste sono Attività di servizio alle persone e alle imprese (ASPI) (max. 60% di SLP) e Residenza di tipo universitario (min. 40% di SLP), mentre i Servizi prescritti sono aree per spazi pubblici a parco, per il gioco e lo sport e parcheggi. Tale ambito è interamente destinato alla realizzazione di tali servizi pubblici e/o viabilità e le utilizzazioni edificatorie generate devono realizzarsi nell'ambito 9.36 F.S. Scalo Vanchiglia; è prevista, infatti, la trasformazione unitaria delle due ZUT 9.36 F.S. Scalo Vanchiglia e 9.37 Gottardo.

Le parti di territorio a Nord dello Scalo Vanchiglia comprese tra via Bologna, corso Novara, l'area di Scalo Vanchiglia e la trincea sono destinate dal P.R.G. vigente prevalentemente a Zone Urbane di Trasformazione, in parte a Servizi Pubblici e marginalmente lungo il corso Novara a tessuto consolidato residenziale.

In particolare, per quanto concerne le aree a Servizio, sono presenti Servizi pubblici, lettere “a” – “servizi sociali, assistenziali, sanitari (esclusi ospedali e cliniche) residenze per anziani autosufficienti, centri di ospitalità, residenze sanitarie protette, centri civici e sedi amministrative decentrate, sedi per l’associazionismo, politiche, sindacali, attrezzature culturali e per il culto; “v” – giardini, aree verdi per la sosta e il gioco, parchi naturali e attrezzati e servizi connessi, comprensivi di eventuali ambiti conservati ad uso agricolo; attrezzature sportive al coperto e all’aperto, attrezzature per il tempo libero; “s” – istruzione superiore; “u” – istruzione universitaria e relativi servizi; “z” – attività di interesse pubblico generale (musei, teatri, attrezzature fieristiche e congressuali, attrezzature per la mobilità, attrezzature giudiziarie, attrezzature annonarie, ...).

Ancora per quanto concerne le Zone Urbane di Trasformazione sono stati individuati nel tessuto urbano dal P.R.G. vigente gli ambiti 9.11 Amalfi, 9.22 Scalo Vanchiglia Ovest, 9.23 Zerboni, 9.24 Lanificio di Torino, 9.29 Bologna, 9.34 Cimarosa e 9.35 Scalo Vanchiglia Est.

Il tessuto urbano circostante è prevalentemente destinato dal P.R.G. a residenza e a servizi pubblici.

Le aree interessate dalla presente variante, individuate nell’apposita carta tecnica della situazione fabbricativa, ai fini della valutazione degli ambiti di insediamento commerciale, ricadono principalmente in zone non addensate, salvo che per piccoli tratti in cui ricadono in parte in addensamenti commerciali di tipo A2, A3 e A4, secondo il Piano Regolatore vigente, approvato con Deliberazione della Giunta Regionale del 21 aprile 1995 n° 3 - 45091, pubblicata sul B.U.R. n° 21 del 24 maggio 1995, e la successiva variante n° 31 al P.R.G., approvata il 27 marzo 2001, relativa alla normativa commerciale.

Il Consiglio Comunale ha poi adottato il 2 marzo 2009 la variante n° 160 al P.R.G., relativa all’adeguamento della nuovi criteri commerciali, attualmente in salvaguardia; da detta variante risulta che le aree in oggetto ricadono per la maggior parte ancora in zone non addensate, salvo che per piccoli tratti in cui ricadono in addensamenti commerciali di tipo A2, A3 e A4.

## Vincoli

L'Allegato Tecnico n. 7 del P.R.G. "Fasce di rispetto", individua le fasce di rispetto in relazione alle infrastrutture rilevate sul territorio.

In considerazione del fatto che significative porzioni del territorio interessato dal presente provvedimento risultano esterne al Perimetro del Centro Abitato, come definito ai sensi dell'art. 81 della L.U.R. e s.m.i., le stesse sono ricomprese in fascia di rispetto stradale ai sensi del D.M. n. 1404/1968.

In merito, è previsto l'adeguamento alla normativa di settore oggi vigente; infatti le fasce di rispetto stradale sono individuate dal P.R.G. ai sensi del D.M. n. 1404/1968 "Distanze minime a protezione del nastro stradale da osservarsi nella edificazione fuori dal perimetro dei centri abitati, di cui all'art.19 della L.6 agosto 1967, n. 765", attualmente superato dal Nuovo Codice della Strada D.Lgs. 285/1992 e s.m.i. e suo Regolamento Attuativo D.P.R. 495/1992 (rispetto ai quali venne introdotto ex officio uno specifico riferimento in fase di approvazione regionale del P.R.G.).

In base al D.M. citato (che utilizzava una superata "distinzione delle strade" in relazione alle loro caratteristiche), all'esterno del Centro Abitato determinato ai sensi della Legge n. 765/1967, le strade classificate in categoria A, B, C e D sono assoggettate a fascia di rispetto stradale.

La L.U.R. ha definito all'art. 81, la modalità con cui deve essere effettuata la perimetrazione degli abitati, ricomprendendo le sole "aree edificate con continuità ed i lotti interclusi, con esclusione delle aree libere di frangia, anche se già urbanizzate", specificando che la stessa definizione coincide con quelle delle Leggi n. 765/1967 e n. 865/1971.

La definizione suddetta "registra" sostanzialmente lo stato di fatto esistente al momento della perimetrazione, ed era anche finalizzata a determinare il valore dell'indennità di esproprio ai sensi della Legge n. 865/1971, nonché a determinare le limitazioni dell'edificazione a scopo residenziale ai sensi della Legge n. 765/1967.

L'applicazione delle "distanze da osservarsi nella edificazione", ha portato in alcuni casi all'individuazione di fasce di rispetto stradali decisamente anomale sul territorio cittadino, senza che tale anomalia trovasse reale riscontro in esigenze in materia di

viabilità, con la conseguente creazione di fili edilizi discontinui in corrispondenza di aree edificabili ma non ancora edificate (ad esempio obbligo generalizzato di arretramento per gli edifici da realizzare, anche nel caso di aree comprese tra edifici allineati sul fronte strada).

Il Nuovo Codice ha posto rimedio a tale problematica introducendo una nuova classificazione delle strade ed una specifica ed aggiornata definizione di Centro Abitato, esclusivamente finalizzata alla sicurezza della circolazione, determinandone anche i limiti di velocità.

Tale normativa è stata recepita dalla Città con Deliberazione Consiliare mecc. 00155/006 del 19/06/2002, che prevede una perimetrazione del Centro Abitato ai sensi del Nuovo Codice con una estensione molto più ampia, consentendo così di determinare maggiori limiti di sicurezza.

E' quindi necessario intervenire con la presente variante, eliminando le fasce di rispetto stradale all'interno del Perimetro del Centro Abitato – come determinato ai sensi della vigente normativa stradale, ove costituiscano improprio vincolo alla morfologia urbana. Il nuovo assetto pianificatorio previsto dalla variante introduce al contempo specifiche norme volte a determinare il corretto sviluppo dei fronti edificati, riportando la materia nel proprio alveo urbanistico ed edilizio.

E' inoltre presente una fascia di rispetto cimiteriale, ai sensi del R.D. n. 1265/1934, determinata in 150 metri dal confine del cimitero, che interessa le aree di Scalo Vanchiglia.

Nella porzione interessata dalla trasformazione urbana, le aree interne a tale limite sono attualmente occupate dalle infrastrutture dell'ex Scalo (sostanzialmente tettoie, bassi fabbricati ed aree asfaltate) e da edifici, anche di un certo rilievo dimensionale nel caso del palazzo delle Poste.

In considerazione di quanto sopra esposto, nonché delle esigenze di pianificazione descritte successivamente, con il presente provvedimento viene attivata, contestualmente alla Valutazione Ambientale Strategica, la procedura per la riduzione parziale della fascia di rispetto cimiteriale da 150 a 100 metri, ai sensi dell'art. 27 LUR e della circolare del

Presidente della Regione Piemonte del 9 dicembre 1987, numero 16/URE, Contestualmente vengono introdotte specifiche norme urbanistiche che stabiliscono le regole per la modulazione dei fronti edificati in elevazione, per i quali gli avanzamenti tra i 150 e i 100 metri dal cimitero vengono ammessi limitatamente ad alcune aree nodali per la morfologia urbana.

Sono infine presenti fasce di rispetto ferroviarie di m. 30, ai sensi del D.P.R. n. 753/1980. Si specifica che tale vincolo non sussiste ove i rami ferroviari abbiano cessato il loro esercizio (come ad esempio per il tratto Sempione/Gottardo e per l'ex Scalo Vanchiglia, per i quali si provvede al relativo aggiornamento).

In merito alle fasce di rispetto di cui sopra, la normativa di riferimento che riporta gli interventi e gli usi consentiti, è costituita, oltre che alla specifica normativa di settore, dagli artt. 27 della L.R. 56/77 e s.m.i. e all'art. 30 delle N.U.E.A del P.R.G..

### **Adeguamento alla normativa in materia di Aziende a Rischio di Incidente Rilevante - R.I.R.**

A seguito dell'incidente di Seveso, avvenuto nel 1976, la Comunità Europea ha emanato la direttiva recepita dall'Italia con il DPR 175/88. A partire da tale data, la crescente sensibilità per la tutela ambientale e del territorio ha portato allo sviluppo di ulteriori e diversi strumenti normativi e di indagine finalizzati a conoscere e valutare le relazioni tra il territorio e l'ambiente con particolare riferimento agli impatti connessi al tessuto tecnologico e produttivo. In conseguenza dell'evoluzione delle conoscenze tecniche, unitamente alle difficoltà nel dare attuazione alle disposizioni normative introdotte con il citato DPR, la Comunità europea ha emanato la c.d. direttiva Seveso II recepita in Italia con il Decreto Legislativo (D.Lgs) 334/99 "Attuazione della direttiva 98/62/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose" e successivi decreti ministeriali attuativi.

La nuova direttiva europea stabilisce un inquadramento normativo che definisce finalità e ambito di applicazione della norma in ragione della tipologia e dei quantitativi delle

sostanze pericolose detenute, stoccate o in lavorazione. Vengono inoltre definite disposizioni per i nuovi stabilimenti o per le modifiche e viene anche disciplinato il controllo dell'urbanizzazione.

L'innovazione di maggior rilievo introdotta dal Decreto legislativo 334/99 consiste per le aziende nell'obbligatorietà di dotarsi di un sistema di gestione della sicurezza e, per gli enti preposti al controllo, nell'effettuare attività di vigilanza.

Tale nuova normativa fa riferimento a precisi criteri volti ad assicurare la corretta collocazione territoriale delle situazioni pericolose rispetto alle vulnerabilità antropiche e ambientali e prevede il necessario coinvolgimento dei diversi livelli della pianificazione territoriale ed urbanistica ai fini dell'individuazione delle opportune forme di gestione delle trasformazioni e usi del territorio

In particolare l'art. 14 del D.Lgs. 334/99, prescrive che le Amministrazioni Comunali interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante adeguino i propri strumenti urbanistici generali alla nuova disciplina.

Il processo di adeguamento degli strumenti urbanistici è previsto dal Decreto Ministeriale 9 maggio 2001 "Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante" che attribuisce alle Amministrazioni comunali le competenze istituzionali di governo del territorio in materia di stabilimenti a rischio di incidente rilevante.

Tale adeguamento comporta l'integrazione dello strumento urbanistico vigente mediante l'Elaborato Tecnico denominato "Rischio di incidenti rilevanti (R.I.R.)" in cui viene verificata la compatibilità tra gli usi del suolo, in atto e previsti, e gli stabilimenti soggetti alle disposizioni del D.Lgs. 334/99 e s.m.i.. Tale elaborato deve contenere le opportune prescrizioni normative e cartografiche riguardanti le aree da sottoporre a specifica regolamentazione, tenendo conto anche di tutte le problematiche territoriali e infrastrutturali relative all'area vasta.

In attuazione di quanto sopra l'Amministrazione Comunale nel 2003, ha attivato un gruppo di lavoro intersettoriale che ha visto la partecipazione, oltre che dei settori competenti in materia all'interno dell'Ente, anche di referenti della Regione Piemonte e

della Provincia di Torino oltre che degli altri enti interessati quali l'Agencia Regionale per la Protezione Ambientale (A.R.P.A.), il Comitato Tecnico Regionale (C.T.R.), e l'I.S.P.E.S.L. finalizzato a condividere le diverse conoscenze sul territorio e una metodologia di lavoro per l'elaborazione di quanto prescritto dalla normativa vigente.

Si ritiene utile richiamare a questo punto quanto elaborato dalla Provincia di Torino il cui ruolo è stato definito dal già citato D.M. 9 maggio 2001: l'ambito territoriale di competenza provinciale, in relazione al controllo dell'urbanizzazione in presenza di attività industriali alle quali sono associati rischi di incidente rilevante, costituisce l'unità di base per il coordinamento tra la politica di gestione del rischio ambientale e la pianificazione di area vasta. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.), ha infatti il compito di individuare le linee guida e gli indirizzi che i comuni devono seguire nella predisposizione dell'attività di adeguamento dei propri strumenti urbanistici. In attuazione di quanto sopra la Provincia di Torino, con D.C.P n. 198-332467 del 22.05.2007, ha adottato gli elaborati definitivi della Variante del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale in materia di pianificazione per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante, in recepimento dei disposti del D.M. 9 maggio 2001 (ad oggi all'esame della Regione per l'approvazione definitiva) ed i cui contenuti sono stati recepiti nel recente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - P.T.C.2, predisposto con D.G.P. n. 644-49411 del 29/12/2009.

Al fine di presentare un quadro complessivo esauriente dei provvedimenti emanati all'interno dell'ambito regionale si fa infine presente che anche la Regione Piemonte, in attuazione delle disposizioni comunitarie e nazionali, ha individuato azioni e promosso iniziative per una prima attuazione delle previsioni contenute del D.M. 9 maggio 2001. Si richiama in particolare, l'applicativo tematico dedicato alle Attività a Rischio di Incidente Rilevante (denominato SIAR - Sistema Informativo Regionale Ambientale) che gestisce sia i dati sulle aziende soggette agli obblighi di cui al decreto legislativo n. 334/1999 sia le informazioni riguardanti le vulnerabilità del contesto territoriale ed ambientale interessato dalla loro presenza

La conclusione delle iniziative di cui sopra ha portato inoltre alla predisposizione di un documento denominato *“Linee guida per la valutazione del rischio industriale nella pianificazione*

*territoriale. Valutazione Ambientale Strategica (D.Lgs. 152/2006 e D.G.R. n. 12-8931 del 9/06/2008) e Rischio di incidente Rilevante (D.Lgs. 334/1999 e D.M. 9 maggio 2001)”, approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 20-13359 del 22 febbraio 2010; i contenuti di tale documento costituiscono gli indirizzi per redigere l’Elaborato tecnico RIR esteso all’intero territorio comunale, nonché per integrare i documenti da predisporre nell’ambito dei procedimenti di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) previsti per gli strumenti urbanistici comunali e loro varianti, ai fini della verifica della sussistenza ovvero della valutazione della portata degli effetti ambientali significativi potenzialmente indotti da attività produttive interessate dalla presenza di sostanze pericolose.*

All’interno di tale quadro normativo, in continua evoluzione, come si può evincere da quanto sopra illustrato, la Città ha ritenuto di affidare (Determinazione Dirigenziale n. 203 del 28/10/2008), un incarico specialistico allo Studio Officina S.r.l., finalizzato alla predisposizione dell’Elaborato Tecnico - R.I.R. sotto il coordinamento del Settore Strumentazione Urbanistica della Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata e del Settore Ambiente e Territorio della Divisione Ambiente.

Partendo dagli esiti dell’attività svolta nell’ambito del gruppo di lavoro intersettoriale attivato dalla Città nel 2003, l’incarico, ormai concluso, ha previsto una prima fase che ha comportato la raccolta delle informazioni necessarie per l’individuazione delle Industrie a Rischio di Incidente Rilevante (artt. 8 e 6/7 del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i.) presenti nel territorio comunale e nei comuni limitrofi, se con area di influenza ricadente anche sul territorio della Città; il reperimento delle informazioni inerenti ai rapporti di sicurezza delle aziende a rischio e alle loro rispettive aree di danno; le analisi utili all’individuazione degli elementi territoriali e ambientali vulnerabili presenti all’interno delle aree di osservazione previste nella Variante al P.T.C.P. tramite consultazione di banche dati esistenti e sopralluoghi mirati. La successiva fase ha tradotto le informazioni e i dati raccolti nell’Elaborato Tecnico – R.I.R.. Tale elaborato comprende la documentazione prevista dalla normativa vigente (cfr. artt. 4 e 5 DM 9.5.2001 e punto 3.1 del relativo allegato, come integrati dalle disposizioni della Variante al P.T.C.P. sopra richiamata), le

prescrizioni relative alle aziende assoggettate agli art. 8, 6/7 e 5, del D.Lgs. 334/1999 e s.m.i., da recepire con specifica normativa di P.R.G., e l'individuazione delle procedure da adottare per i futuri aggiornamenti del R.I.R.

Con Deliberazione mecc. n. 2010-03107/09 la Giunta Comunale, in data 01/06/2010, ha preso atto dell'”Elaborato tecnico “Rischio di Incidenti Rilevanti” - R.I.R., finalizzato alla predisposizione della variante urbanistica di adeguamento obbligatorio del P.R.G. , ai sensi del D.LGS. n. 334/1999, D.M. 9.5.2001 e s.m.i. ed alla Variante al P.T.C.P. adottata con D.C.P. n. 198-33467 del 22/05/2007”

Premesso quanto sopra, il presente provvedimento, che interessa il quadrante nord-est della città, così come ampiamente e puntualmente descritto negli altri capitoli, non risulta interessato dalle aree di osservazione risultanti dalla variante al PTCP adottata nel 2007. Infatti sul territorio comunale insiste un'unica azienda classificata a rischio ai sensi dell'art. 8 del D.Lgs. 334/99, collocata a nord dell'area interessata dalla variante, la cui area di osservazione non comprende i territori interessati dalla variante in oggetto; aree di osservazione presenti all'interno del territorio, in particolare nel quadrante sud-ovest, sono determinate da stabilimenti classificati a rischio ai sensi del citato art. 8, ricadenti nei comuni confinanti e non intercettano gli ambiti trattati nella variante.

Si specifica inoltre che dalla carta di sintesi denominata “Ipotesi di insediamento RIR”, allegata all'elaborato tecnico facente parte dello studio, che riassume i dati della potenziale capacità di insediamento in relazione agli aspetti territoriali e li incrocia con le zone di vulnerabilità ambientali, emerge *“come siano effettivamente poche le aree che ad oggi possono sopportare l'insediamento di un'azienda RIR e come queste siano sostanzialmente sovrapponibili alle già esistenti aree industriali”*.

### **Situazione idrogeologica**

Con D.G.R. N. 21-9903 del 27/10/2008 la "Variante 100 al P.R.G. ai sensi degli artt. 15 e 17 della L.R. 56/77 e s.m.i. - Adeguamento alla Circolare P.G.R. 8/05/1996 n. 7/LAP ed al Piano per l'Assetto Idrogeologico - P.A.I." è stata approvata dalla Regione

Piemonte, pertanto a far data dalla sua pubblicazione (B.U.R. n. 45 del 6/11/2008) la stessa è entrata in vigore e costituisce a tutti gli effetti parte integrante del P.R.G. vigente. In base a tale variante l'ambito in oggetto, come si evince dalle tavole allegate, è classificato, sotto il profilo idrogeologico, nella “CLASSE I” – Sottoclasse I (P) – che comprende aree edificate ed inedificate, non soggette a pericolo di inondazione né di allagamento.

Si rimanda, in ogni caso per gli aspetti di carattere generale, ai disposti e alle ulteriori prescrizioni del nuovo allegato B delle N.U.E.A., parte integrante della Variante n. 100.

Il comparto urbano compreso tra via Bologna, corso Novara e lo Scalo Vanchiglia e il comparto di Spina 4, sono rispettivamente tagliati trasversalmente da un canale sotterraneo con fascia di rispetto di inedificabilità assoluta di m. 5 dal piede dell'argine, ai sensi dell'Allegato B delle N.U.E.A., capitolo 1.1 “Corsi d'acqua naturali/artificiali e tratti tombinati: fasce di rispetto e norme di salvaguardia”, comma 5.

Lungo il corso Regio Parco, al confine dell'ambito di intervento, corre il canale Demaniale Regio Parco per cui è prescritta una fascia di rispetto di inedificabilità assoluta di m. 10 dal piede dell'argine, ai sensi dell'Allegato B delle N.U.E.A., punto 1.1 comma 4.

### **3. GLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE URBANISTICA**

L'idea che guida la costruzione del progetto infrastrutturale e di rigenerazione urbana, si inserisce nella strategia che la Città di Torino ha perseguito negli ultimi anni, per attuare un modello di sviluppo coerente con le esigenze di un assetto economico e sociale postindustriale.

Il superamento del modello fordista non ha comportato tanto la cancellazione del ruolo della grande industria, quanto la riorganizzazione dell'intera struttura socioeconomica della città, attraverso il passaggio da un'economia della produzione ad un'economia della conoscenza incardinata su ricerca, formazione e innovazione. Ciò significa che crescono specifiche aree di eccellenza e, più in generale, la promozione di ogni ambito della società urbana. La riorganizzazione della struttura socioeconomica ha un immediato riscontro nello spazio metropolitano, che deve assumere caratteristiche compatibili con il modello di sviluppo che si intende perseguire.

La Città di Torino intende attivare progetti e iniziative affinché nel quadrante Est- Nord-Est della città si creino le condizioni per realizzare una polarità urbana che possa svolgere una funzione rilevante anche a scala sovralocale e che, contemporaneamente, sia attenta alle caratteristiche del territorio circostante, dialogando con esso, per innescare processi diffusi di riqualificazione urbana e sociale. L'intervento è particolarmente necessario in questo settore urbano povero di funzioni metropolitane, ma ricco di potenzialità, che concentra in modo evidente anche fattori di disagio sociale.

Come evidenziato, anche nelle Conferenze di Pianificazione, dalle stesse Circoscrizioni interessate, il progetto deve costituire occasione di superamento della marginalizzazione, ed è fondamentale che oltre al mix funzionale che prevede il mantenimento delle attività economiche presenti sul territorio, anche l'aumento del carico insediativo sia operato con idonei mix abitativi composti da residenza privata e non (il patrimonio edilizio della Circoscrizione 6 è già fortemente caratterizzato dalla presenza di quartieri ERP).

In questo senso si è reputato di non implementare ulteriormente la dotazione di edilizia residenziale pubblica tramite l'individuazione di ambiti riservati, garantendo però la

necessaria mixtité delle tipologie edilizie grazie all'applicazione dei disposti di PRG relativi all'obbligo, per gli interventi superiori ai 4.000 mq, di riservare una quota pari al 10% della SLP residenziale ad edilizia convenzionata (per la quale la Città può esercitare il diritto d'acquisto).

L'innescò di polarità in questo quadrante deve essere affidata ad una aggregazione di attività di rilievo metropolitano, connesse da una rete più o meno fitta di relazioni tra esse e con il resto del sistema metropolitano.

Nei quartieri considerati sono state attivate azioni di sviluppo locale partecipato, promosse dalla Città con il Progetto Speciale Periferie, cui si affiancano forme di accompagnamento sociale a interventi di rigenerazione fisica del territorio che hanno coinvolto il quartiere Barriera di Milano e l'ambito di corso Taranto.

Particolarmente apprezzato è risultato l'intervento di riqualificazione di piazza Abba e la pedonalizzazione del nucleo storico del quartiere Regio Parco, via Maddalene. Il riordino di quest'area, ricca di problemi sociali ed esposta a rischi di emarginazione si è manifestato con la realizzazione di uno spazio pubblico tranquillo e bene organizzato, ma molti hanno sottolineato l'incompletezza dell'operazione. Infatti, in assenza di altre iniziative volte a creare nuove polarità urbane, quest'unico intervento non è stato sufficiente ad animare la zona e il suo tessuto commerciale.

Queste riflessioni alimentano una certa attenzione ed attesa per i nuovi interventi incentrati sulle riconversioni della Manifattura Tabacchi, dell'ex FIMIT, dell'ambito dell'ex Scalo Merci Vanchiglia e sulla riqualificazione dell'area antistante l'Ospedale San Giovanni Bosco.

L'intervento di riqualificazione urbana connesso a quello infrastrutturale della linea 2 si pone l'obiettivo di mettere in rete e valorizzare le diverse centralità "latenti" presenti sul territorio, portando a compimento processi di riqualificazione e dando completezza ad un disegno urbano già avviato.

La riqualificazione urbanistica che si intende attivare ha l'intenzione di ridisegnare nuove quinte urbane in un territorio frangiato, dare forma ad ambiti pubblici, ricucire materialmente porzioni di territorio da decenni separati da barriere fisiche. Tali interventi hanno anche forti connotazioni immateriali in termini di ricostruzione dell'identità e di appartenenza ai luoghi, di rafforzamento dei sentimenti di sicurezza in un quartiere che sarà reso più vivibile e presidiato da attività e fruitori, facilmente accessibile e vivace, con ricadute economiche ed occupazionali per effetti diffusivi generati dalle attività insediate presenti da riorganizzare e dalle nuove da insediare.

Le recenti trasformazioni di Torino hanno dimostrato l'efficacia dei progetti di riqualificazione giocati al contempo in senso longitudinale e per singole centralità puntuali. L'immagine del progetto infrastrutturale e insediativo connesso alla tranche Nord della Linea 2 è quella di una sorta di "collana", capace di tenere insieme l'andamento assiale ed il potenziamento di singoli fuochi urbani. In senso longitudinale, la Linea 2 si configura come una potenziale promenade urbana, che fornisce continuità e narratività a una zona della città per alcuni versi sofferente e a rischio di degrado.

Su questo elemento lineare si attestano delle nuove centralità generate dalle stazioni della Linea 2 della Metropolitana, ma specialmente dalla realizzazione di nuovi ambienti e tessuti urbani: la parte Nord di Spina 4, con la nuova piazza di entrata a Torino, lo spazio dell'insediamento lineare sull'ex Scalo Vanchiglia, affacciato sulla collina e sul parco della Colletta, la nuova piazza davanti all'ospedale Giovanni Bosco.

Questi ambiti concorrono al raggiungimento dell'obiettivo strategico della riqualificazione del quadrante Nord/Est della città con un organico intervento di pianificazione. Si tratta infatti di creare una nuova parte di città, ma con attenzione alla "ricucitura" con il tessuto urbano circostante, tramite interventi sulla viabilità, sulla valorizzazione del tessuto esistente, ove caratterizzante, e mediante la creazione di sinergie e complementarietà tra le centralità già presenti nel territorio interessato e quelle nuove che vanno a delinearci.

La scelta di indirizzare lo sviluppo urbano su tali aree concorre inoltre indirettamente a salvaguardare le aree inedificate residue, confermando l'attenzione sulla rifunzionalizzazione dei comparti produttivi da sviluppare e su quelli dismessi e da riqualificare.

#### 4. L'ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI E LA STU

Per attuare un'operazione così complessa e salvaguardare l'unitarietà del processo di riqualificazione, il Comune di Torino intende costituire una **Società di Trasformazione Urbana (STU)** che potrà orientare la progettazione e realizzare e commercializzare gli interventi previsti, acquisendo così i capitali per il cofinanziamento della linea 2 della Metropolitana. Il ricorso alla STU è, infatti, riconducibile alla particolare complessità e valore economico dell'intervento, per il quale la Città potrebbe associare alla propria iniziativa partners pubblici e privati, non solo allo scopo di apportare capitali integrativi a quelli pubblici, ma anche per giovare di provate e qualificate esperienze per la gestione economica dell'iniziativa.

Le Società di Trasformazione Urbana sono **società per azioni** costituite dai comuni e città metropolitane al fine di dar vita ad interventi di trasformazione urbana in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti, mutate dal modello francese denominato Sem (*sociétés d'économie mixte d'aménagement urbain*).

Nel nostro ordinamento sono state introdotte dall'art. 17 comma 59 della legge 15 maggio 1997 n. 127, integralmente trasposto nell'**art. 120 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267** e successivamente interpretato dalla Circolare 11 dicembre 2000 n. 622 del Ministero dei Lavori Pubblici.

L'art. 120 del T.U.E.L. individua quale **soggetto promotore** il comune o la città metropolitana, secondo il principio della responsabilità e unicità dell'Amministrazione, posto che solamente l'Amministrazione titolare delle competenze urbanistiche può assumere le funzioni di direzione, politica e amministrativa, dell'iniziativa. La partecipazione di regione e provincia è contemplata, in base al principio di cooperazione tra regione ed enti locali, nel rispetto e con la piena valorizzazione delle attribuzioni dei singoli soggetti coinvolti.

La **missione operativa** della STU è quella di **progettare** e **realizzare** interventi di trasformazione urbana nonché la **commercializzazione** delle aree interessate dall'intervento, previa acquisizione delle stesse. La commercializzazione concreta la fase più strettamente privatistica mirando a realizzare il ritorno economico degli investimenti, ultimata la quale la STU ha raggiunto il proprio scopo e perde quindi la propria ragion

d'essere, a meno che le stesse esigenze di commercializzazione impongano un'attività da svilupparsi nel tempo, la qual cosa potrebbe verificarsi nel caso in cui la trasformazione abbia dato luogo ad una struttura di servizio pubblico locale (come nel caso dell'infrastruttura della Linea 2 della metropolitana), la cui gestione si ritenga preferibile affidare alla STU.

Gli interventi da affidare alla società devono rientrare in programmi di legislatura e devono, quindi, essere **coerenti con i vigenti piani territoriali**: la costituzione della STU è ipotizzabile, quindi, solo se l'attività che pone in essere realizza le prescrizioni del vigente P.R.G..

Il **controllo totale delle aree di intervento** è condizione indispensabile per l'attività della STU, posto che non si tratta di una somma di interventi edilizi, bensì di interventi urbanistici unitari e non frazionabili.

In tal senso, sin dalla fase di individuazione dell'ambito di intervento, la Città ha avviato trattative con i proprietari delle aree al fine di verificare la possibilità della **cessione volontaria** dei beni, posto che il ricorso all'**espropriazione**, facoltà che il Comune delegherà alla STU soggetto beneficiario dell'intervento, deve essere comunque inteso in senso residuale.

Posto che, ai sensi del citato art. 120 del T.U.E.L., "l'individuazione delle aree di intervento equivale a dichiarazione di pubblica utilità, anche per le aree non interessate da opere pubbliche", la STU avrà una capacità di esproprio più estesa rispetto ai termini di cui al T.U. Espropri, in quanto non finalizzata esclusivamente alla realizzazione di opere pubbliche bensì di "progetti di pubblica utilità". Risulta, nel nostro caso, fondamentale la potenzialità insita nella STU di dar corso alla procedura espropriativa per consentire l'attuazione del progetto nel suo complesso, vista la vastità delle aree conferite alla STU stessa e l'oggettiva difficoltà di addivenire a cessione consensuale con tutti i proprietari.

La Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici dell'11 dicembre 2000 specifica nel dettaglio la **fase preliminare** alla costituzione della STU, proponendo ai singoli Comuni l'espletamento delle seguenti attività:

- a) l'individuazione dell'ambito di intervento corredata da indicazioni relative ai contenuti dell'operazione di trasformazione-riqualificazione, a partire dallo **stato di fatto** degli immobili compresi all'interno del perimetro e le **prime indicazioni di trasformazione**, con la completezza necessaria alla precisazione dell'**itinerario procedurale** e della **percorribilità economica-finanziaria**;
- b) la redazione di un **cronoprogramma integrato e complessivo** dell'intervento di trasformazione, comprensivo dei principali adempimenti amministrativi, abilitativi e realizzativi, per fasi e competenza. In particolare, si articolerà nelle fasi della formulazione, della prefattibilità della definizione progettuale, dell'impegno finanziario, della realizzazione e della gestione operativa del prodotto finito;
- c) l'individuazione degli **eventuali partners pubblici** della società di trasformazione, con la previsione dell'associazione della provincia e della regione in cui ricade l'intervento, qualora vi siano motivazioni legate alla rilevanza dell'intervento stesso ed il coinvolgimento diretto di soggetti istituzionali con capacità di finanziamento;
- d) la redazione di uno **studio di prefattibilità** che contenga l'approfondimento della realizzazione tecnica degli interventi descritti, della percorribilità economico-finanziaria del programma, al fine di verificarne i presupposti di gestione e di finanziamento nel suo complesso, di una ipotesi di bilancio che si associ ai verificati presupposti di finanziamento e gestione, tenuto conto dei tempi procedurali descritti sub b).

La circolare sopra citata prevede che le indicazioni ed i documenti di cui ai punti precedenti siano contenuti in una deliberazione ad hoc del Consiglio Comunale che contenga, altresì:

- la **volontà di costituire una società mista** per la realizzazione dell'intervento di trasformazione, anche con l'indicazione dei **partners pubblici** (con i quali sarà stato raggiunto un accordo preventivo);
- l'individuazione delle **aree di intervento** con la conseguente **dichiarazione di pubblica utilità**;
- la definizione del **programma pluriennale della STU** con allegate le **prospettive economico-finanziarie**, la relativa ipotesi di bilancio ed il cronoprogramma generale;

- L'approvazione dello schema di **statuto** della STU, lo schema di **atto costitutivo** nonché lo schema di **convenzione** che disciplina i rapporti tra l'Ente locale e la Società.

La citata convenzione è sostanzialmente assimilabile ad un contratto di servizio ovvero ad un accordo sottoscritto tra il soggetto titolare di un servizio pubblico e il soggetto erogatore, volto ad assicurare alcuni standard minimi di servizi e determinati livelli tariffari. Si ritiene, pertanto, che la convenzione debba contenere le prescrizioni e le modalità alla quale la società si deve attenere nello svolgimento della propria attività e prevedere le tecniche che consentano la permanente verifica della conformità dell'assetto societario all'interesse pubblico, comprendendo anche cause di risoluzione o scioglimento di vincolo sociale nonché gli opportuni strumenti per la verifica della economicità della gestione e per il controllo tecnico e contabile sulle attività della società. Posto che la norma prevede che gli **azionisti** della STU vadano scelti con procedura di **evidenza pubblica**, ci si è posti la questione se i **proprietari delle aree o degli edifici** possano diventare azionisti mediante il conferimento delle aree cedute senza esperire alcuna evidenza pubblica, posto che i proprietari costituiscono un numero chiuso al di fuori del quale non vi è alcuna posizione di interesse giuridicamente rilevante.

Evidentemente, qualora i proprietari cumulassero anche la connotazione di **imprenditori** desiderosi di entrare nella STU, riemergerà la necessità di esperire una procedura ad evidenza pubblica volta a selezionare i migliori, con riferimento al soddisfacimento della finalità della STU.

Gli altri **partners privati** della società per azioni dovranno essere individuati con **procedure di evidenza pubblica** e la scelta deve avvenire al termine di un confronto concorrenziale per tipi omogenei; ovvero se si intende costituire la società coinvolgendo più privati appartenenti a profili distinti, sarà bene che la gara sia diversamente articolata per ognuno di quei profili.

L'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato del 3 marzo 2008 n. 1 ha ricondotto il fenomeno delle società miste nell'ambito del concetto di **partenariato pubblico-privato c.d. istituzionalizzato**, a cui si applica il diritto comunitario degli appalti pubblici e delle concessioni, che impone la necessità di ricorrere a procedure selettive per la scelta del socio privato. L'Istituto del Partenariato Pubblico Privato (PPP) è stato

oggetto della comunicazione COM (2007) del 5 febbraio 2008, secondo la quale il soggetto privato selezionato per l'affidamento di un appalto o di una concessione, può vedersi aggiudicato soltanto il contratto indicato nel bando di gara. Eventuali future modifiche degli elementi essenziali dello stesso articolato negoziale devono, comunque, essere già annunciate nel primitivo avviso di ricerca.

Rispetto alla **STU**, la vastità e l'ampiezza dell'intervento potrebbe rendere estremamente complesso l'adempimento dell'obbligo di determinare, nel modo più preciso possibile, **l'oggetto del contratto a base dell'affidamento**. Emerge, pertanto, l'opportunità che la partecipazione dei privati e, segnatamente, dei soggetti interessati all'esecuzione dei vari interventi avvenga solo dopo l'individuazione dei vari progetti da realizzare, che dovranno essere espressamente specificati nei bandi di gara predisposti per l'acquisto della partecipazione societaria.

Si è, peraltro, sostenuto che l'estensione dell'obbligo di gara anche in riferimento alle società miste non possa applicarsi alle **STU** trattandosi di una **società a partecipazione pubblica necessaria**, la cui procedura costitutiva trova disciplina in una legge speciale, laddove lo strumento societario consente agli enti locali l'esercizio in comune della funzione di governo del territorio. Soltanto nel passaggio alla **fase operativa**, con l'apertura ai privati imprenditori, si porrebbe il problema del **rispetto delle regole di concorrenza**, poiché la società non sarebbe più chiamata a svolgere un'attività strumentale all'esercizio della funzione pubblica in titolarità degli enti pubblici azionisti, bensì attività di impresa, consistente nella realizzazione del progetto complessivo di riqualificazione, per il cui migliore espletamento è essenziale avvalersi della collaborazione di privati, i quali possono essere coinvolti entrando nella compagine societaria, ovviamente nel rispetto delle regole di evidenza pubblica e dunque muniti dei requisiti di qualificazione di cui al D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.

Secondo tale configurazione, la STU nasce come ente a struttura interamente pubblica, strumentale all'ente locale, preposta all'esclusivo esercizio della funzione pubblica di governo del territorio, mediante riqualificazione urbana, e svolgente la sua attività unicamente nell'interesse dell'ente di riferimento e non sul libero mercato.

Tale soluzione pare coerente con quanto prospettato dal già citato parere del Consiglio di Stato, Sez. II, del 18 aprile 2007 n. 456 per cui il ricorso al modello della società a capitale misto è ammissibile nel caso in cui essa non costituisce, in sostanza, la beneficiaria di un “affidamento diretto” ma la modalità organizzativa con la quale l’Amministrazione controlla l’affidamento disposto, con gara, al “socio operativo” della società.

Costruendo la STU a totale o prevalente partecipazione pubblica, come allo stato si intende procedere per la STU “Linea 2”, la stessa potrà essere soggetto aggiudicatore con la possibilità di ricorrere a tutte le forme di progettazione e realizzazione dei lavori pubblici, compreso il ***project financing* (PFI)**. L’affidamento con il sistema del *project* esonererebbe la STU, che avesse ricevuto un ruolo di regia dal Comune, dal compito di bandire in sequenza procedure ad evidenza pubblica per acquisire prima idonei livelli di progettazione dell’opera da realizzare e poi per la realizzazione e gestione dell’opera stessa.

La struttura contrattuale con la quale si attua il *project* è la concessione di lavori pubblici che ha, di regola, ad oggetto la progettazione definitiva-esecutiva e l’esecuzione di opere pubbliche e di lavori ad esse strutturalmente e direttamente collegati, nonché la loro gestione funzionale ed economica e si caratterizza per il fatto che l’**incidenza economica della gestione** è tale da poter fungere da **corrispettivo** della progettazione e della costruzione dell’opera.

Per comprendere cosa si intenda per **gestione** nelle operazioni di PPP, incluso il *project*, soccorre la Decisione Eurostat 11 febbraio 2004 dalla quale si evince che, affinché si abbia il **trasferimento del rischio d’impresa** che caratterizza il *project*, occorre che si concentri in capo al concessionario non solo il “rischio di costruzione” (assunzione delle conseguenze negative di eventi correlati alla costruzione come, ad es., ritardo nei tempi di consegna, aumento dei costi, mancato completamento dell’opera) bensì anche almeno uno dei due rischi tipici della gestione ovvero il “rischio di disponibilità” (capacità del concessionario di erogare le prestazioni contrattuali pattuite, sia per volume che per standard di qualità) o il “rischio di domanda” (conseguenze della variabilità della

domanda che non dipende dalla qualità del servizio prestato dal concessionario dell'infrastruttura).

La STU potrebbe anche decidere di ricorrere al **leasing in costruendo (LC)**, una forma di realizzazione di opere per mezzo della quale un soggetto finanziario anticipa all'appaltatore (impresa costruttrice) i fondi per eseguire l'opera pubblica e, successivamente all'avvenuta esecuzione, viene ripagato dal soggetto appaltante (l'Amministrazione) attraverso la corresponsione di canoni periodici. Si è qui in presenza di un'operazione di finanza strutturata il cui capitale, fonte di finanziamento dell'opera pubblica, è connesso al processo di costruzione dell'opera stessa in un unico procedimento ad evidenza pubblica.

Con il LC, l'opera può essere gestita immediatamente dopo il collaudo dall'Amministrazione committente mentre nel PFI il privato prosegue nella gestione del bene.

In generale, per le opere c.d. fredde (non di rilevanza imprenditoriale in quanto non suscettibili di produrre ritorni diretti, neanche parziali oppure dalla funzione sociale assolutamente dominante), la tendenza è quella di scegliere il LC mentre per le opere c.d. calde o "tiepide" (per le quali è prospettabile una redditività futura tale da poter coprire in tutto o in parte i costi di costruzione dell'opera, come nel caso dell'infrastruttura metropolitana) di ricorrere al PFI. Altrimenti, ricorrendo al LC per le opere c.d. calde rimarrebbero in capo alla P.A, tutti i problemi connessi alla gestione, che spesso non rientra nel *core business* dell'Ente; mentre, ricorrendo al PFI per le c.d. opere fredde, l'Amministrazione dovrebbe corrispondere un canone per tutta la durata della concessione per cui il PFI diverrebbe un mero contratto di *leasing*.

La scelta tra l'uno e l'altro strumento sarà fondata comunque sulle valutazioni discrezionali che la Città sta effettuando circa le modalità più idonee al perseguimento dell'interesse pubblico, anche in relazione alla volontà o meno di gestire direttamente l'opera infrastrutturale eventualmente tramite Infratrasporti.To S.r.l., la società a socio unico Città di Torino che ha attualmente la titolarità degli impianti tranviari relativi alla linea 4.

E' attualmente in corso la verifica delle condizioni di compatibilità correlate alla coesistenza della STU con la realizzazione dell'intervento in finanza di progetto o leasing in costruendo. Tale verifica sta avvenendo tramite Finpiemonte s.p.a., la società finanziaria regionale, partecipata anche dalla Città, che opera a sostegno dello sviluppo della ricerca e della competitività del territorio.

Le maggiori criticità sono riconducibili all'elevata complessità dell'operazione ed alla conseguente necessità di un'equilibrata articolazione degli impegni economici e realizzativi relativi, rispettivamente, alla riqualificazione urbana ed alla realizzazione e gestione dell'infrastruttura di trasporto.

## **5. I TEMI DI PROGETTO**

Sulla base delle indagini e degli studi condotti sull'area, si è ritenuto necessario procedere preliminarmente alla definizione degli elementi direttori per la trasformazione degli ambiti considerati. Si tratta di strategie innovative sia per quanto riguarda il tipo di trasformazione prevista che per quanto riguarda l'articolato processo ad essa funzionale. A tal fine, il presente provvedimento risulta essere lo strumento quadro di indispensabile rilevanza. Uno degli obiettivi strategici della Città è quello di caratterizzare tale comparto con trasformazioni urbanistico-edilizie con alti livelli di qualità in riferimento ai temi della dotazione e fruizione dei servizi ed ai temi ambientali. La qualità ambientale viene inoltre articolata secondo i principali filoni della ecocompatibilità, della ecosostenibilità, della qualità architettonica e, non ultimo, della valorizzazione delle potenzialità paesaggistiche.

### **5.1 LA QUALITÀ DELLA TRASFORMAZIONE E LA SALVAGUARDIA DEI VALORI PAESAGGISTICI ED AMBIENTALI**

Il Documento Programmatico introduceva il tema della qualità paesaggistica ed ambientale, che ha trovato declinazione in diversi aspetti progettuali della variante per dare concretezza agli obiettivi prefissati.

In primo luogo il tema della qualità urbana ha trovato una prima risposta attraverso l'indizione di un Concorso di idee a procedura aperta, denominato "La Metamorfosi", avente per oggetto la riqualificazione delle aree del quadrante Nord e Nord Est del territorio comunale interessate dalla realizzazione della Linea 2 della metropolitana.

La Città ha inteso ricorrere allo strumento del Concorso di idee nella convinzione che tale modalità sia la forma più efficace e trasparente per raccogliere proposte di qualità. In tal modo la Città ha chiaramente individuato l'obiettivo principale sul quale si incentrano tutti i pensieri progettuali e attuativi inerenti il tema della qualità. Infatti l'approfondimento tramite il concorso di cui trattasi ha avuto come tema la trasformazione funzionale e la riqualificazione paesaggistica e ambientale delle aree interessate, suddivise nei tre Ambiti territoriali principali che saranno attraversati dalla

nuova infrastruttura: in testata l'Ambito 1 (Spina 4); l'Ambito 2 (Sempione – Gottardo ex trincea ferroviaria) e infine l'Ambito 3 (Scalo Vanchiglia).

Il Concorso era finalizzato altresì ad acquisire strategie di intervento di area vasta, mediante schemi di masterplan, dai quali sono emersi, almeno in parte, proposte progettuali utili tanto alla riqualificazione urbana e ambientale delle aree citate quanto alla loro connessione e qualificata relazione con il territorio circostante a partire però dagli indirizzi progettuali già assunti con il Documento Programmatico.

Il Concorso era finalizzato altresì ad acquisire sollecitazioni progettuali utili a definire la relazione con il territorio circostante che potranno essere recepite prima dell'approvazione del Progetto Definitivo della variante.

Sotto il profilo della disciplina urbanistica, gli ambiti territoriali interessati dalla variante si differenziano a seconda delle caratteristiche.

In particolare, il tessuto della parte Sud-Est, compreso tra la via Regaldi e la via Bologna, conserva ancora chiara e leggibile la trama urbana e la tessitura dei lotti, orientati probabilmente dal sistema delle bealere irrigue e dalle diramazioni ferroviarie dello scalo principale. Anche l'aspetto morfologico degli edifici denota caratteri formali e compositivi meritevoli di essere mantenuti, tutelati e valorizzati. È presente una elevata frammentazione dei lotti (circa 70) e conseguentemente della proprietà. A tal proposito la disciplina individuata è quella del Piano di Recupero ai sensi della Legge n. 457/78, che consentirà di articolare interventi volti da una parte alla salvaguardia degli edifici esistenti ritenuti meritevoli e dall'altra a consentire la sostituzione e ricomposizione di manufatti e fabbricati incoerenti.

L'attenzione verso questo tessuto è finalizzata a mantenere ed enfatizzare il carattere di "borgo" che si percepisce ancora oggi, malgrado tale comparto urbano abbia subito nel tempo modificazioni e alterazioni soprattutto nelle aree circostanti. Per gli immobili di tale porzione, oltre alla determinazione dei tipi di intervento ammessi, da stabilirsi in sede di Strumento Urbanistico Esecutivo, dovranno essere previste delle destinazioni d'uso atte a favorire il cosiddetto modello insediativo "casa-bottega", già in parte oggi presente; l'intento è quello di orientare alla salvaguardia non solo dei valori paesaggistici

e ambientali ma anche di quelli di carattere economico e sociale, in quanto utili elementi di coesione e di identità.

I tessuti rimanenti sono invece caratterizzati da interventi che vanno dal carattere conservativo, a quelli di riordino fino a quelli più radicali nei quali tuttavia si riconoscono e si individuano elementi, manufatti e edifici da mantenere e tutelare seppur interessati dalle trasformazioni e dalla riorganizzazione urbanistica.

È il caso di una parte di immobili attualmente utilizzati per attività produttive e artigianali ma che conservano consistenze e caratteri tali da essere valorizzati. Tra questi si identificano anche interi complessi, in particolare quelli destinati a Servizi pubblici, ubicati nel “cuore” della trasformazione e che vengono conservati, fatta eccezione per alcuni manufatti recenti incoerenti e per i quali è invece auspicabile in futuro la demolizione. In quest’ottica va segnalato l’Istituto Zooprofilattico e il complesso scolastico costituito dalla Scuole Bodoni e Beccari della Provincia.

Di notevole rilevanza parte del complesso immobiliare costituito dall’ex caserma M.AR.DI.CHI. (Magazzino Direzionale di Artiglieria e Difesa Chimica) ubicato tra la via Bologna e la via Cimarosa, che comprendeva originariamente anche le aree contermini con ingresso da Piazza Croce rossa Italiana, oggi utilizzate per insediamenti artigianali, terziari e commerciali, che si inquadra nello sviluppo urbanistico della zona a partire dalla seconda metà dell’Ottocento. L’espansione della città industriale, come nuova identità post unitaria a seguito dello spostamento della capitale trova collocazione con molte industrie fuori cinta daziaria - nelle aree periferiche - e a ridosso della Dora. È infatti uno degli stabilimenti sorti in quegli anni e utilizzato dal 1910 come filatura. In seguito, il complesso rilevato dalla Fiat divenne una fabbrica meccanica utilizzata durante il periodo bellico per costruire autocarri per l’Esercito Italiano. Nel dopoguerra la proprietà divenne demaniale ed in seguito fu assegnata al Ministero della Difesa per gli usi militari. Di tale complesso la variante prescrive il mantenimento degli edifici direzionali posti all’angolo tra le due vie precedentemente citate e rimanda la valutazione sul parziale mantenimento dei corpi di fabbrica adibiti alle attività originariamente manifatturiere alla fase di piano esecutivo.

Come sopra accennato anche l'adiacente insediamento produttivo compreso tra la piazza Croce Rossa, la via Bologna, corso Sempione e via Monteverdi faceva parte integrante dello stabilimento tessile. Per questo complesso si prevede il mantenimento e la valorizzazione degli edifici industriali che conservano ancora i caratteri di primo impianto, come complessiva testimonianza dell'architettura industriale dei primi anni del '900.

Le schede e le norme urbanistiche, prescrivono e indirizzano la progettazione esecutiva indicando percorsi ciclopeditoni da realizzare ex novo o da riconnettere con quelli esistenti, traguardi visuali da mantenere e valorizzare ed elementi strutturanti la morfologia del territorio da tenere in considerazione. Una specifica tavola è stata inserita per individuare l'intero sistema di interconnessione viabile e ciclopeditono nel fascicolo II delle NUEA intitolata "viabilità e percorsi ciclopeditoni", coerente con la rete cittadina della mobilità sostenibile; al fine di perseguire analogo obiettivo di qualificazione del territorio è stato inserito uno specifico allegato grafico nel fascicolo I delle NUEA all'art. 25 "visuali da tutelare e valorizzare" che individua, per gli ambiti interessati della variante 200, traguardi visuali e scorci panoramici da valorizzare e tutelare, verso la collina le montagne ma anche verso elementi di rilievo del territorio come la Manifattura Tabacchi, la Mole Antonelliana, il complesso di San Gaetano da Thiene ecc.

Tra tali elementi da tenere in considerazione nella progettazione si citano le bealere su cui si attestano edifici e in corrispondenza delle quali si snodano percorsi pedonali ed il canale demaniale Regio Parco che rappresenta sicuramente uno dei capisaldi strutturanti e caratterizzanti soprattutto la trasformazione dell'ex scalo Vanchiglia verso il parco; il canale potrà avere modifiche anche significative del tracciato con l'eventuale possibilità di ripristino della presa di adduzione dell'acqua corrente dalla Dora al fine di alimentare la ex Centrale della Manifattura Tabacchi.

Anche il parco lineare a Sud delle edificazioni che si attesteranno lungo la via Regaldi costituisce nel suo insieme elemento paesaggistico di nuova formazione strutturante il territorio, a partire dal Corso Novara fino al suo naturale protendimento verso le vie Gottardo e Sempione e la connessione con l'ambito di Spina 4. Il parco lineare sarà

inoltre importante elemento di raccordo con i parchi fluviali esistenti e in progetto della confluenza tra il Po e la Stura, il parco della Colletta e il parco Sempione. E' il tema ambientale più complesso e nello stesso tempo potrà costituire riposizionamento della mappa mentale dei luoghi e del futuro senso di questa parte di città che troverà in esso elemento di riferimento e di forte identità territoriale.

Il parco lineare sarà importante fattore di caratterizzazione delle nuove edificazioni e sbocco terminale del quartiere esistente verso il parco, oggi negato dall'interruzione oggettiva dell'ex scalo e dalla eterogenea e disordinata edificazione per attività artigianali e produttive di margine.

Gli obiettivi di qualità morfologica devono essere correlati a quelli relativi alla forte integrazione con le tecnologie volte al risparmio energetico ma più in generale quelli riferiti alla ecocompatibilità, e alla ecosostenibilità sviluppati nel successivo capitolo; a tale proposito, al fine di introdurre valutazioni verificabili la variante prescrive un parametro di valutazione (pari a 2,5) del Protocollo ITACA che viene prescritto nelle singole schede normative degli ambiti di trasformazione.

Una particolare attenzione è stata altresì dedicata alla connessione tra i quartieri esistenti e consolidati, già oggetto di attenzioni e azioni nell'ambito del "Progetto Integrato di Sviluppo Urbano" (PISU) che costituisce un insieme di interventi coordinati ed integrati, finalizzati al miglioramento della competitività, della coesione sociale e della sostenibilità delle realtà urbane oggetto di intervento attraverso la promozione e la riqualificazione urbana in un'ottica di sviluppo sostenibile per realizzare più elevata competitività territoriale.

Tra le varie azioni e obiettivi di tale Progetto va richiamata la riqualificazione dello spazio pubblico incluso nelle aree degradate che è in perfetta sintonia con gli obiettivi della variante 200. Infatti sia attraverso una tavola illustrativa (Tavola "O – Progetto Unitario di Suolo Pubblico"), sia nell'articolo 25 delle NUEA, inerente gli Ambiti di riqualificazione dello spazio pubblico, gli interventi previsti sono promossi e disciplinati con l'obiettivo di migliorare la qualità dello spazio pubblico attraverso il coordinamento degli interventi pubblici, l'integrazione degli spazi pubblici esistenti con quelli di nuova acquisizione diretta o derivata da trasformazioni. Le azioni sono sottese a individuare

strade, viali, corsi e piazze, marciapiedi e spazi pedonali, nei quali si rende necessario il coordinamento degli arredi stradali e la definizione delle piste ciclabili, la ricostruzione dei viali storici sia nella fase di progettazione sia nella fase di attuazione

Il Progetto di Riqualificazione dello spazio pubblico può essere approvato anche per parti, a condizione che ne venga garantita la coerenza tipologica e funzionale e che per gli assi viari sia esteso alle vie individuate nella Tavola 1 Azzonamento.

In tale articolo delle Norme, strutturato su due comparti, denominati rispettivamente “Ambito Regaldi e Ambito Spina 4” si elencano gli assi viabili esistenti e di nuova formazione oggetto di riqualificazione. In particolare si mette in evidenza che il progetto unitario di suolo pubblico delle vie, delle piazze o incentrato su elementi fulcro e polarizzanti di quartiere è finalizzato alla ricucitura tra i quartieri esistenti e il tessuto edilizio di nuova formazione nei due ambiti principali e il nuovo parco in progetto e le fermate della metropolitana che come sopra richiamato costituisce uno degli obiettivi imprescindibili della variante.

Altro elemento caratterizzante e di rilievo è l'obiettivo di connessione complessiva dei Parchi attraverso la rete di percorsi esistenti e in progetto. Infatti le sistemazioni future permetteranno il più agevole collegamento a partire dall'insediamento universitario dell'ex Italgas tramite la connessione con il parco della Colletta e il parco della confluenza tra il Po e la Stura, intercettando l'altro polo universitario in previsione della ex Manifattura Tabacchi. Elemento nuovo di raccordo è costituito dal parco lineare che si snoda a partire dallo scalo Vanchiglia, lungo la trincea ferroviaria risistemata in superficie fino al Parco Sempione, ridisegnato e completato con il futuro spazio di relazione, e di centralità di Spina 4, cerniera di due quartieri.

### **Modifiche introdotte**

Per quanto trattato in questo capitolo, vengono modificate le N.U.E.A. di P.R.G. come di seguito specificato:

- all'art. 25, inserimento di due nuovi commi, 12 e 13, i quali descrivono gli interventi da attuarsi negli ambiti di riqualificazione dello spazio pubblico all'interno delle aree della Variante 200;
- modifica, di conseguenza, della Tavola n. 1. Azzonamento e, per maggior dettaglio, introduzione della nuova Tavola Illustrativa "O - Progetto Unitario di Suolo Pubblico";
- all'art. 27, inserimento del nuovo comma 17, punto E), relativo alla tutela e valorizzazione del paesaggio, con l'allegato grafico "Visuali da tutelare e valorizzare";
- inserimento nel fascicolo II delle N.U.E.A della tavola "Viabilità e percorsi ciclopedonali";
- all'art. 19, inserimento del nuovo commi 27, relativo alla nuova area con prescrizioni particolari dell'Istituto Zooprofilattico e degli Istituti scolastici;
- in tutte le schede normative del Volume II, il richiamo

## **5.2 LA SOSTENIBILITA' AMBIENTALE**

### **Obiettivi**

Uno degli obiettivi strategici della Città è quello di caratterizzare tale comparto con trasformazioni urbanistico-edilizie con alti livelli di qualità in riferimento ai temi ambientali e, in particolare, a quelli della ecocompatibilità, della ecosostenibilità, della qualità architettonica e, non ultimo, della valorizzazione delle potenzialità paesaggistiche, con l'intento di raggiungere gli standard di qualità ambientale dei quartieri europei di recente realizzazione.

Il modello di riferimento è quello del quartiere Hammerby di Stoccolma, che ha fatto guadagnare alla città il riconoscimento di capitale verde 2010. L'indirizzo politico culturale è quello contenuto nelle Carte Europee, la Nuova Carta di Atene 2003 e in particolare la Carta di Lipsia 2007.

Per ottenere condizioni di qualità urbana e ambientale occorre un approccio integrato e multidisciplinare, dove gli aspetti della pianificazione urbanistica si integrano con gli altri aspetti tecnici dei trasporti e della circolazione, delle misure per la riduzione del consumo energetico, dell'uso attento delle risorse naturali, della ottimizzazione delle reti e dei sottoservizi, dello smaltimento dei rifiuti. Un ambiente urbano sostenibile, accessibile ed economico, con modalità di trasporto integrato e una buona gestione del traffico basato su un sistema di trasporto pubblico moderno, con piste ciclabili e aree pedonali, dovrebbe dare un contributo importante alla vita dei cittadini, alla localizzazione delle imprese, così come alla qualità abitativa e ambientale.

In particolar modo, il trasporto urbano deve essere coordinato con le diverse esigenze di utilizzazione del territorio per le abitazioni, le zone lavorative, l'ambiente e gli spazi pubblici.

L'efficienza energetica degli edifici sia esistenti, sia nuovi, un uso equilibrato delle risorse naturali e l'efficienza economica durante il funzionamento, sono prerequisiti chiave. Elemento importante per un uso efficiente delle risorse è una struttura compatta degli insediamenti, che può essere ottenuta attraverso una buona pianificazione dello spazio, impedendo la dispersione urbana.

Reti di infrastruttura ottimizzate ed efficaci e edifici ad efficienza energetica faranno abbassare i costi di localizzazione sia per le imprese, sia per i residenti.

Le nostre città devono anche essere in grado di adattarsi alla minaccia posta dal cambiamento climatico globale. Uno sviluppo urbano ben progettato e pianificato può fornire una crescita controllata, a bassa emissione di carbonio, può migliorare la qualità ambientale e ridurre le emissioni. Le città possono raggiungere questi risultati attraverso misure innovative di mitigazione che aiutano anche lo sviluppo di nuove attività produttive e commerciali a bassa emissione di carbonio.

Gli spazi pubblici costituiscono il cuore della qualità urbana: negli spazi pubblici di quartieri e di città sostenibili si affermano nuove forme di integrazione tra natura, cultura e tecnologia che possono condurci verso nuove forme di coesione sociale e di gestione dei quartieri.

E' indispensabile una regia pubblica degli interventi, competente ed autorevole, stabile ed esplicita nel tempo: una regia che può assumere modalità e usare strumenti diversi a seconda delle fasi di ideazione e di progettazione, di esecuzione e di gestione degli interventi, ed anche in funzione del ruolo dei diversi attori (progettisti, sviluppatori, costruttori, amministratori, gestori, utenti).

Per estendere le buone pratiche e diffondere la ricerca di una migliore qualità urbana è importante poter descrivere i risultati ottenuti dagli interventi e misurarne gli effetti, adottando e mettendo a punto strumenti di supporto alla pianificazione e progettazione, nonché al monitoraggio degli stessi.

### **Contributi del processo Valutazione Ambientale Strategica alla progettazione**

Ai sensi della normativa vigente ed in applicazione dei “Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi”, di cui alla D.G.R. del 9/6/2008, la variante è assoggettata a Valutazione Ambientale Strategica quale variante strutturale ai sensi dell'Art. 17 comma 4 lettera a) della L.R. 56/77 e s.m.i. come modificata dalla L.R. 1/2007.

Sulla scorta dei contenuti del Documento Programmatico, è stato redatto il documento tecnico preliminare a supporto della fase di Specificazione (Scoping), avviando un'analisi preliminare delle tematiche ambientali più rilevanti per la predisposizione del Progetto Preliminare.

Per la stesura del Documento sono state valutate le indicazioni di carattere ambientale emerse nel corso delle Conferenze di Pianificazione e sono inoltre stati avviati tavoli di confronto con i principali soggetti competenti in materia ambientale.

Il Documento redatto presenta sinteticamente i principali contenuti della variante ed i suoi obiettivi, i potenziali effetti ambientali individuati e il quadro delle informazioni da includere nel rapporto ambientale, con la specificazione del dettaglio e degli approfondimenti che andranno svolti in riferimento agli impatti ambientali individuati.

Le indicazioni più rilevanti emerse dalla fase di specificazione sinora condotta riguardano:

1. la necessità di valutare scenari alternativi in merito alla configurazione del sistema della Viabilità, e in particolare, oltre alla valutazione dell'Alternativa Zero, le diverse alternative del tracciato di prolungamento della ex S.S. 11 e del prolungamento della Linea 2 di metropolitana in direzione Pescarito, (anche sulla scorta dei lavori del Tavolo Tecnico per il quadrante Nord-Est). Si dovrà in ogni caso valutare anche l'influenza dei flussi di traffico generati dalla presenza di attrattori quali i centri commerciali, aree produttive, aree residenziali e terziarie previste dal Variante sulla rete viaria a scala locale.
2. la necessità di sviluppare uno studio di impatto visivo specifico relativo agli ambiti di Intervento "ex Scalo Vanchiglia" e "Spina 4" che, a partire dalle indicazioni del progetto preliminare e del concorso di idee, delinea le alternative di piano, selezionando tra queste la migliore dal punto di vista paesaggistico ossia quella in grado di garantire la migliore percezione interna ed esterna del nuovo comparto urbanistico "Scalo Vanchiglia" e le linee guida paesaggistiche definitive per il

costruito, quali elementi prescrittivi di VAS, che dovranno essere successivamente adottate dalla normativa del Piano;

3. la necessità di promuovere lo sviluppo di reti di teleriscaldamento/raffrescamento nonché la valorizzazione dei corsi d'acqua minori anche per finalità energetiche;
4. la necessità di analizzare gli effetti cumulativi sul fattore "qualità dell'aria" associati ai diversi interventi previsti dalla Variante n. 200, prevedendo l'elaborazione di uno scenario di impatto cumulativo sulla qualità dell'aria indotta dalla mobilità alla luce delle altre potenziali sorgenti di pressione previste dagli interventi della Variante, e in particolare consumi energetici residenziali, emissioni industriali e terziarie ed altre fonti;
5. l'opportunità di sviluppare un approccio integrato alle principali problematiche ambientali, valorizzando in particolare le sinergie tra interventi di riqualificazione urbana, mobilità sostenibile e mitigazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico;
6. l'opportunità di applicare sistemi di gestione ambientale e pianificazione della mobilità alle attività produttive ed economiche presenti o che si insedieranno nell'area;
7. la necessità di sviluppare crono-programmi di massima e piani complessivi per la gestione delle terre e rocce da scavo e le attività di cantiere;
8. l'adozione di strumenti di sostegno alla progettazione e di verifica della sostenibilità dei singoli interventi utilizzando protocolli già in uso da parte dell'Amministrazione Regionale quali il protocollo ITACA

Inoltre, rispetto a quanto previsto dalla D.G.R. 12-8931, il Documento fornisce una serie di primi approfondimenti atti ad escludere alcuni ambiti di indagine dal rapporto ambientale e una serie di prescrizioni e richieste di approfondimento che dovranno essere riprese nelle successive fasi di sviluppo della Variante e dei singoli interventi, nell'ambito delle procedure o di singoli procedimenti di V.I.A. degli interventi previsti.

## **Protocollo Itaca**

Per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità, come evidenziato anche dal documento di Scoping, è opportuna l'adozione di strumenti di verifica della sostenibilità energetico-ambientale a scala sia urbana sia dei singoli interventi; questa necessità ha trovato risposta a livello internazionale nella definizione della metodologia di valutazione SBMethod.

L'SBMethod consente infatti di valutare il livello di sostenibilità ambientale rispetto alla prassi utilizzata nella regione geografica di riferimento, definita come "*benchmark*".

Nel 2002 l'Istituto per l'Innovazione e Trasparenza degli Appalti e la Compatibilità Ambientale (ITACA), Associazione Federale delle Regioni e delle Province Autonome Italiane, ha scelto di utilizzare la metodologia SBMethod per lo sviluppo di uno strumento di valutazione allo scopo di supportare le politiche regionali nel campo della sostenibilità ambientale.

La Regione Piemonte dopo le sperimentazioni nel proprio programma di edilizia sociale (Contratti di Quartiere 2 e 3, Programma Casa: 10.000 alloggi entro il 2012), ha adottato il Protocollo ITACA sintetico residenziale (D.G.R. 25 maggio 2009, n. 10-11465) per il proprio piano casa (L.R. 14.7.2009, n. 20) e il Protocollo ITACA per gli interventi di edilizia commerciale (D.G.R. 30 Dicembre 2009, n. 51-12993).

Il Protocollo ITACA, consolidato in particolare per gli edifici, consente di attribuire un punteggio prestazionale in riferimento alle principali problematiche ambientali e di classificare l'oggetto della valutazione secondo una scala di qualità.

La prestazione viene valutata con riferimento alle principali caratteristiche inerenti la sostenibilità del costruito: qualità del sito, consumo di risorse, carichi ambientali, qualità dell'ambiente indoor, qualità del servizio, aspetti socio-economici.

Il metodo rende possibile analizzare gli edifici indipendentemente dalla destinazione d'uso e in tutte le fasi del ciclo di vita.

L'edificio in base alla prestazione raggiunta riceve un punteggio che può variare da -1 a +5, dove lo zero rappresenta il *benchmark*, il 3 la miglior pratica corrente e il 5 l'eccellenza.

-1	Rappresenta una prestazione inferiore allo standard e alla pratica corrente
0	Rappresenta la prestazione minima accettabile definita da leggi o regolamenti vigenti, o, in caso non vi siano regolamenti di riferimento, rappresenta la pratica corrente
1	Rappresenta un lieve miglioramento alla prestazione rispetto ai regolamenti vigenti e alla pratica corrente
2	Rappresenta un moderato miglioramento della prestazione rispetto ai regolamenti vigenti e alla pratica corrente
3	Rappresenta un significativo miglioramento della prestazione rispetto ai regolamenti vigenti e alla pratica comune. È da considerarsi come la migliore pratica corrente
4	Rappresenta un moderato incremento della migliore pratica corrente
5	Rappresenta una prestazione considerevolmente avanzata rispetto alla migliore pratica corrente, di carattere sperimentale.

Il Protocollo ITACA prevede l'aggregazione dei punteggi, attraverso la somma pesata degli stessi, in modo da ottenere un valore finale che consente sempre di classificare l'intervento all'interno di una scala continua che varia da -1 a +5.

Lo strumento può essere adattato alla complessità dell'oggetto di analisi, dal momento che i criteri di valutazione sono organizzati in moduli: è quindi possibile definire il set di criteri più idoneo a monitorare l'intervento o, se necessario, integrare il set con nuovi parametri.

Il metodo di valutazione è aggiornato periodicamente secondo gli sviluppi della metodologia, delle leggi e degli standard tecnici: i livelli fissati risultano pertanto relativi alla prassi costruttiva del momento in cui si effettua la valutazione e la misura della prestazione resta costante nel tempo.

La valutazione complessiva dell'intervento rispetto ad un set di parametri anziché il raggiungimento di una singola prestazione, offre infine ai progettisti la possibilità di ricercare il miglior punteggio ITACA ai costi ottimali, favorendo l'adozione di mix di

soluzioni non predeterminate con un approccio integrato alla progettazione piuttosto che il solo ricorso a singole soluzioni tecnologiche.

Per il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità energetico ambientale, la variante adotta pertanto il protocollo ITACA come strumento di sostegno alla progettazione e di verifica, sia a scala urbana sia dei singoli interventi. Per tutti gli interventi edilizi nelle aree di trasformazione è previsto il raggiungimento minimo del livello ITACA 2,5 ovvero un miglioramento già significativo nella direzione dell'adozione della migliore pratica corrente.

La STU avrà, tra i suoi mandati, anche quello di applicare il Protocollo all'insieme delle trasformazioni urbanistiche, anche eventualmente tramite l'elaborazione di tale metodologia in modelli appositamente sviluppati, in modo da individuare soluzioni volte a garantire una significativa riduzione del consumo delle risorse (suolo, acque, materiali) del nuovo insediamento, l'efficienza e l'autoproduzione energetica (risparmio, basso consumo, fonti rinnovabili, teleriscaldamento e raffreddamento), la riduzione dei carichi ambientali (scarichi, rifiuti, emissioni), la minimizzazione delle superfici impermeabili, etc.... Naturalmente, al fine di contribuire alla realizzazione di insediamenti di eccellenza ad elevata sostenibilità, tali approfondimenti dovranno essere integrati con le politiche di mobilità sostenibile, l'attenzione agli aspetti di mix funzionale e di offerta di servizi – tra i quali la tutela e lo sviluppo delle aree verdi.

### **La sostenibilità ambientale della Variante 200**

La sostenibilità ambientale della Variante 200 si sviluppa in particolare sui temi della mobilità sostenibile e degli impatti da traffico nonché della sostenibilità energetico ambientale.

Inoltre, come indicato dal Documento di Scoping, nell'ambito della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, particolare attenzione sarà posta agli impatti sul paesaggio, alla qualità delle aree verdi e alla permeabilità del suolo, alle problematiche relative ai siti contaminati, alla gestione delle terre e rocce da scavo ed alla gestione del rumore ambientale. In merito al tema della sicurezza ambientale, inoltre, come meglio esplicitato al precedente capitolo 2.3, si dà atto che la Città con specifico provvedimento

ha adottato l'Elaborato tecnico "Rischio di incidenti rilevanti - R.I.R." di cui al D.Lgs. n. 334/1999 e D.M. 9/5/2001 e s.m.i.

Gli esiti della procedura di Valutazione Ambientale Strategica, saranno recepiti nelle norme urbanistiche, oltre che negli ulteriori atti correlati al presente provvedimento (mandato alla STU, convenzioni, etc...).

A partire dal tracciato della Linea 2 di metropolitana, così come individuato dalle linee d'indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) approvate dal Consiglio Comunale il 14 luglio 2008 nonché dal del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (la cui deliberazione di approvazione è stata proposta al Consiglio dalla Giunta con deliberazione 2010-03195/006 dell'08/06/2010), la variante si propone infatti di integrare il sistema della mobilità pubblica, privata e della sosta a scala di quadrante cittadino con un sistema locale, interno ai quartieri, ponendo attenzione ai poli del tessuto già esistente, e a quelli della trasformazione (piazze, commercio, scuole, stazioni, mercati) in cui è valorizzata la mobilità pedonale e ciclabile, mentre è limitata la penetrazione tramite attraversamento veicolare.

Contribuiscono in questo senso i Progetti Unitari di suolo pubblico previsti dalla variante, che saranno sviluppati con soluzioni volte alla mobilità lenta, alla sicurezza stradale e alla riduzione delle emissioni in atmosfera ed acustiche.

Tra le azioni di sistema previste a supporto della sostenibilità della trasformazione, si evidenziano, inoltre, lo sviluppo della rete di teleriscaldamento per il quadrante dell'area metropolitana nelle possibili alternative attraverso il confronto in corso con gli enti competenti in materia e IRIDE, la valutazione di alternative anche tecnologiche per il servizio di raccolta rifiuti in collaborazione con AMIAT, la definizione delle modalità di gestione delle bonifiche ambientali, l'approccio integrato alla gestione dell'inquinamento acustico e cantieri, l'inserimento di specifiche prescrizioni ambientali nel quadro delle norme di attuazione e delle singole convenzioni.

In merito alla qualità dei suoli, le aree a servizi dovranno essere bonificate, come d'ordinario, prima della cessione alla Città, mentre per le aree cedute gratuitamente alla Città quali risorse aggiuntive private, dovranno essere quantificati, preliminarmente, gli eventuali oneri di bonifica.

Gli interventi di bonifica ambientale delle aree oggetto di trasformazione dovranno comunque considerare:

- la limitazione delle movimentazioni di terreno, tramite l'utilizzo privilegiato di tecniche in situ;
- il riutilizzo, ove possibile, dei materiali trattati;
- il ripristino ambientale a completamento delle operazioni di bonifica.

In merito alla gestione e mitigazione del rumore ambientale, la compatibilità delle previsioni urbanistiche della variante con il Piano di Classificazione Acustica comunale (la cui proposta di revisione è allegata al presente provvedimento), è stata sviluppata parallelamente, definendo uno scenario di previsione che riduce gli accostamenti critici oggi presenti e individua al contempo nuove aree per destinazioni sensibili idonee dal punto di vista acustico.

Oltre alle verifiche formali, nell'individuazione delle destinazioni d'uso si sono considerate le possibili interferenze acustiche tra attività. Per quanto concerne l'inquinamento acustico da traffico stradale, la mitigazione del rumore è stata indicata come requisito per la riqualificazione degli spazi pubblici; laddove si riscontrassero superamenti residui dei limiti previsti, dovranno essere realizzate soluzioni edilizie finalizzate a proteggere gli ambienti destinati al riposo e a migliorare l'isolamento di facciata, il comfort termico e la corretta ventilazione degli ambienti, minimizzando l'esigenza di mantenere le finestre aperte, valorizzando le sinergie con le azioni di risparmio energetico e progettazione sostenibile.

Per quanto trattato in questo capitolo, vengono modificate le N.U.E.A. di P.R.G. come di seguito specificato:

- all'art. 6, ultimo paragrafo del nuovo comma 10ter e all'art. 7, ultimo paragrafo del nuovo comma 21 F), si prescrive che l'attuazione degli interventi sia subordinata alla realizzazione di modelli insediativi ecosostenibili;

- in tutte le schede normative delle ZUT viene prescritto che lo Strumento Urbanistico Esecutivo dovrà dimostrare di aver assunto la migliori scelte progettuali in materia di risparmio energetico, con particolare riferimento al riguardo di energia primaria, anche in coerenza con la pianificazione della rete di teleriscaldamento / raffrescamento dell'area metropolitana. Il S.U.E. dovrà analogamente adottare le migliori soluzioni progettuali e tecnologiche gestionali in materia di raccolta rifiuti.
- il raggiungimento minimo del valore 2,5 del Protocollo Itaca dei nuovi insediamenti.

### 5.3 LA STRUTTURA DEI SERVIZI

L'analisi relativa ai servizi è stata condotta anche attraverso una specifica ricerca di carattere innovativo che ha messo in luce aspetti socio-demografici e modalità di fruizione e percezione degli stessi servizi pubblici, non limitandosi alla verifica della dotazione quantitativa secondo una logica “ragionieristica”. Qui di seguito si illustra, in sintesi il “precipitato” di tale ricerca, a cura di **Ascolto Attivo s.a.s. e Francesca Zaltron**, alla quale si rimanda integralmente come documento propedeutico a supporto del progetto di variante urbanistica.

#### **Sintesi rapporto di ricerca: Barriera Mobile, infrastrutture e qualità della vita nel quadrante Est-Nord-Est di Torino**

La ricerca ha l'obiettivo di raccogliere indicazioni utili a garantire e qualificare aree a servizio superando il tradizionale concetto di standard urbanistico da utilizzare, in generale, nel processo di Pianificazione di contesti urbani di completamento. In questa fase di lavoro ci si è concentrati sul quadrante Est-Nord-Est della città come caso studio utile alla definizione della Variante 200.

A partire dalla consapevolezza che le aree di trasformazione sono un' occasione di completamento della dotazione di servizi, l'ambito su cui si è concentrata l'indagine si sviluppa a corona di queste e il territorio in oggetto è stato circoscritto con le grandi barriere viabilistiche o gli storici confini dei quartieri. L'area compresa tra Via Bibiana, corso Grosseto-via Botticelli, corso Regio Parco e corso Novara-corso Vigevano-via Stradella risulta a scavalco di due Circoscrizioni amministrative la V e VI.

Questa sintesi del rapporto di ricerca si riferisce alla prima fase della ricerca che ha visto la ricostruzione della dotazione dei servizi di pubblico interesse attraverso la mappatura di questi suddivisi in 8 categorie –Istruzione, Cultura, Tempo libero, Cittadinanza, Salute, Sport, Sociali e Verde – e a prescindere dalla natura del soggetto erogatore – Ente pubblico, associazione, fondazione o impresa - .Tale “archivio” restituisce per le circa 600 funzioni di servizio censite la tipologia,(ad es. asili nido, scuole materne, ecc ), oltre

alla categoria (ad es. istruzione), la localizzazione (georeferenziazione al numero civico), la tipologia del gestore e del proprietario dei locali (pubblico o no profit o privato), il bacino d'utenza e la corrispondenza o meno con un'area a servizi da PRG.

Propedeutica alla valutazione, della dotazione di servizi dell'ambito di ricerca, è stata realizzata una lettura territoriale che si è tradotta nella redazione di carte che raccontano le caratteristiche storiche e morfologiche, i sistemi della mobilità e le infrastrutture e in un'analisi socio demografica che hanno permesso di costruire un'ipotesi di suddivisione dell'ambito di ricerca in aree più circoscritte a cui riferire la verifica della dotazione dei servizi di "prossimità" e delle pratiche d'uso da parte dei cittadini – che saranno ricostruite nella prossima fase della ricerca.

Sono stati così ricostruiti 10 sotto-ambiti a partire da caratteristiche di omogeneità per tipo di tessuto urbano, tipologie edilizie, popolazione residente e dotazione di servizi di prossimità quali scuole inferiori e centri parrocchiali.

La ricerca ha visto il coinvolgimento attivo dei soggetti gestori di servizi di pubblico interesse, sia pubblici che erogati dal no profit, al fine di raccogliere la loro valutazione sulla dotazione territoriale; ciò è avvenuto attraverso 25 sopralluoghi, 35 interviste in profondità e 8 incontri dei 4 gruppi discussione-progetto a cui hanno partecipato 42 soggetti. Con questo ultimo strumento, i gestori, a partire dalla condivisione della lettura territoriale, hanno in una prima seduta espresso una valutazione su morfologia urbana, popolazione e servizi, riassunta attraverso 8 parole chiave.

Il secondo incontro dei gruppi di discussione-progetto ha permesso di qualificare e localizzare le necessità di "spazi" per nuovi servizi rivolti a coloro che risiedono nel tessuto esistente o per sviluppare le potenzialità di quelli esistenti, la necessità di funzioni a servizi per qualificare l'uso del territorio e valorizzare il tessuto sociale ed economico di cui i servizi sono portatori ed alcuni principi per interventi di riqualificazione del tessuto urbano.

## **Valutazioni e indicazioni utili alla progettazione territoriale attraverso le 8 parole chiave:**

**La frammentazione**, nella sua doppia accezione di criticità e di risorsa, che contraddistingue questo ambito territoriale tanto nei suoi aspetti morfologici quanto nella trasformazioni della popolazione così come nella vasta offerta dei servizi e variegata a secondo del diverso potere d'acquisto dei potenziali fruitori. Per questo è emersa con forza l'indicazione che le aree di trasformazione fossero progettate tenendo conto di volta in volta della caratteristiche morfologiche e della dotazione (risorse e criticità) dei sotto ambiti attraversati, sia per unire che per scegliere i servizi con cui qualificare i tratti. Inoltre sono state indicate la mixità funzionale e la qualità edilizia quali strumenti di garanzia per un mix sociale e per connettere ed unire le nuove e le vecchie aree.

**La mancanza di tessuto urbano**, mancanza di fronti stradali, sezioni viarie sovra dimensionate, specializzazione funzionale del territorio (concentrazione dei servizi, o della residenza o del commercio ecc) e assenza di spazi commerciali aperti su strada, caratteristiche morfologiche che, a seconda delle porzioni di territorio, risultano indebolire la qualità urbana e l'acquisizione di servizi. Infatti risulta che le persone acquisiscano solo l'offerta incontrata lungo i propri percorsi. Per rispondere a questa valutazione è stata avanzata la richiesta di completare il tessuto edilizio o prevedere cambi di destinazione d'uso ai piani terra.

**La percorribilità**, questa è risultata essere una delle criticità per l'accessibilità ai servizi. Infatti, l'ampiezza del territorio e la diffusione su di esso dei servizi, rende la mobilità pedonale un mezzo di spostamento scarsamente praticabile e, di conseguenza, risulta necessario l'utilizzo di mezzi di trasporto. Il loro uso è però limitato o depotenziato a causa di alcune caratteristiche morfologiche – tessuto storico o assi stradali a barriera – e particolarmente svantaggioso per alcuni soggetti - anziani e donne con figli piccoli -. Inoltre, la dotazione di infrastrutture quali piste ciclabili, parcheggi, e i mezzi pubblici sull'asse Est-Ovest, risultano insufficienti a sostenere un'agevole mobilità.

Per migliorare i progetti legati al ridisegno del tessuto urbano dovrebbero sviluppare e/o potenziare una mobilità sostenibile soprattutto lungo l'asse Est-Ovest che garantisca la percorribilità di Barriera di Milano

**Gli spazi**, a fronte di un'offerta di attività culturali, sportive, per il tempo libero molto ampia, che rappresenta una risorsa per alcune tipologie di cittadini (soprattutto per i bambini/ragazzi 6-14 anni e gli anziani) e per il territorio, e a fronte di una ricchezza di soggetti conduttori qualificati, sono risultati limitati per numero e stato qualitativo costituendo impedimento per il pieno svolgimento delle attività offerte. In particolare questo è vero per i campi da calcio a gestione pubblica (Circoscrizioni).

La mancanza di spazi riguarda anche strutture di incontro, aggregazione, festa, spazi per le famiglie, spazi "laici" - richiesti dall'aumento della popolazione straniera che introduce nuovi bisogni e domande riferite ai momenti di aggregazione; infatti allo stato attuale sono soprattutto le parrocchie ad essere dotate di spazi adeguati a queste funzioni.

Mancano inoltre luoghi per manifestazioni culturali a fruizione cittadina (sale con più di 99 posti). E' stata sottolineata la mancanza di spazi pubblici per l'incontro non strutturato o semi-strutturato o di gioco quali piazze, aree verdi e giardini in tutte le zone che si affacciano sul "trincerone" ferroviario e sulla "spina 4", sia nella V che nella VI Circoscrizione.

Questa criticità risulta quella più uniformemente diffusa nell'ambito e per questo sono state avanzate proposte sia di ordine più generale come creare spazi rivolti alla cultura in luoghi di maggior frequentazione quotidiana, anche non a vocazione culturale (stazioni, centri commerciali) sia prevedere spazi per l'autoproduzione culturale e di eventi. Sono state formulate anche proposte di dotazioni precise quali: campi da calcio pubblici, palestre coperte, un centro culturale di iniziative associative come la "Cascina Roccafranca", una biblioteca in vetrina e una piccola multi sala come i Fratelli Marx.

**L'accessibilità**, sta cambiando la composizione della domanda, le priorità e la fruizione stessa dei servizi in relazione alla diminuzione del potere d'acquisto e a seconda del capitale culturale posseduto. Emerge che i servizi culturali, dello sport e del tempo libero

sono sempre più concepiti come servizi di prossimità: se non li si incontra lungo i propri percorsi, non li si cerca altrove.

Le proposte emerse da tale valutazione riguardano la localizzazione dei servizi lungo percorsi attrezzati e visibili o interventi che rendano più piacevolmente percorribili vie su cui si affacciano servizi rivolti a bacini di fruizione ampi.

**Le eccellenze** si concretizzano sia nel patrimonio di capitale umano di cui questo territorio è portatore sia nella variegata offerta di cui è dotato. E' un territorio che per sua storia esprime una vivacità/capacità del mettersi insieme da parte degli attori locali (associazionismo, cittadinanza attiva, rete tra i servizi).

Inoltre la capacità di innovazione da parte di numerosi servizi che hanno saputo trasformare la propria offerta per accogliere i nuovi bisogni generati anche dalle trasformazioni sociodemografiche ha costruito un patrimonio di servizi d'eccellenza (ad es. scuole, enti di formazione, consultori familiari, psichiatria, sistema bibliotecario, ecc)

Sebbene la presenza di centri culturali non sia numericamente cospicua, si caratterizza quindi per essere di eccellenza, con capacità attrattive di sovra-ambito e con potenzialità di crescita (ad es. Centro interculturale, Le ginestre, Teatro Monterosa, Casa Acmos, ecc).

**La potenziale capacità di offrire servizi a livello cittadino.** In questa area sono localizzati servizi potenzialmente capaci di attrarre fruitori a livello cittadino. Vogliamo segnalarne alcuni: il sistema parchi della confluenza e la Manifattura Tabacchi, il cui riuso come sede dell'Università degli Studi aveva creato già molte aspettative, e viene vista come un potenziale volano di sviluppo dell'economia locale e del sistema dell'offerta dei servizi e i tessuti storici, già pedonalizzati o pedonalizzabili, di Regio Parco o del "cuore" di Barriera per quello che riguarda il possibile insediamento di attività destinate al loisir.

Un ulteriore elemento a supporto di queste potenzialità consiste nel facile collegamento sia con il centro cittadino che con l'area metropolitana.

Va inoltre segnalato il polo diffuso di istruzione superiore e la capacità dei soggetti che

ne fanno parte di identificarsi in esso dopo un lungo periodo di lavoro in rete anche con le scuole inferiori. Questi soggetti hanno quindi un potenziale di sviluppo legato alle politiche che la Provincia dovrà attivare per adeguare l'offerta scolastica cittadina alla riforma della scuola in generale e in relazione all'innalzamento dell'età dell'obbligo che comporta un aumento degli iscritti. La formazione ha già adesso una presenza significativa nell'area di trasformazione di scalo Vanchiglia (Istituto Paravia, Beccari, Birago e licei Einstein) e gli attori locali di tali servizi propongono lo sviluppo di un vero e proprio polo con servizi rivolti agli studenti di più istituti. L'indicazione emersa è quella di immaginare delle funzioni a servizio con bacino di fruizione cittadino.

**La mancanza di servizi per tipologia di fruitori.** I servizi mancanti riguardano in particolare la prima infanzia e i giovani e si tratta di servizi legati alla scuola di cui gli enti pubblici sono promotori e gestori, quali asili nido, scuole materne e biennio delle scuole medie superiori (elevazione dell'obbligo di frequenza ai 16 anni).

La necessità di nuovi asili nido è illustrata dal confronto tra i numeri dei posti disponibili e quelli dei potenziali fruitori - 624 posti a fronte di una popolazione di bimbi 0-2 di 3100, calcolo sotto stimato visto che per quello che riguarda la Circoscrizione 5 l'area di riferimento per gli aventi diritto è 10 volte tanto.

La localizzazione in questo caso è meno significativa vista la gravità della carenza.

Si segnala una mancanza specifica relativi agli Uffici postali nel territorio della Circoscrizione V.

### **Analisi dei servizi ai sensi della L.U.R.**

La ricerca innovativa sopra descritta, di carattere prevalentemente sociologico, va tuttavia completata dalle considerazioni di profilo urbanistico qui di seguito descritte.

In primo luogo occorre rilevare che le aree oggetto della variante costituiscono un insieme eterogeneo sia a riguardo delle caratteristiche morfologiche e urbanistiche sia in rapporto alle modalità di trasformazione previste. In tal senso l'area dell'ex Scalo

Vanchiglia, e in particolare il comparto compreso tra il corso Novara, la via Regaldi (esistente e di nuova formazione), corso Gottardo (trincea) e la via Bologna, è individuato dalla variante come “Comparto di Riordino”, in quanto costituito da una gamma di trasformazioni tali da configurarlo come compendio per il quale sono previste ricomposizioni dei tessuti, attraverso il recupero e la tutela con il consistente mantenimento di parti significative del tessuto esistente contestualmente alle nuove edificazioni per gli interventi più radicali. La variante individua nelle N.U.E.A. all’articolo 7, e con uno specifico allegato grafico allo stesso articolo, le Zone Urbane di Trasformazione - interessate dal passaggio della metropolitana, aventi le caratteristiche suddette e pertanto considerate di riordino e comprese nel Comparto di Riordino “Scalo Vanchiglia”, per le quali è prevista la possibilità di monetizzare i servizi pubblici fino a una quota massima del 50%. Tale possibilità, già riconosciuta dal Piano per questa tipologia di aree, ha l’obiettivo di consentire l’organizzazione delle nuove edificazioni in modo più agile, soprattutto laddove la densità dei tessuti è elevata e le condizioni esistenti e di progetto derivanti anche dagli orientamenti progettuali prescritti dalle norme (coni visuali, traguardi, percorsi, ecc.) in alcuni casi riducono e limitano la libera disposizione planivolumetrica. Allo stesso tempo l’obiettivo è anche quello di reperire risorse al fine della realizzazione di servizi non in modo parcellizzato e sparso sul territorio ma concentrati e mirati. In altri termini si privilegeranno i servizi di carattere metropolitano anche a completamento dell’infrastruttura di trasporto, non solo dal punto di vista quantitativo ma soprattutto qualitativo.

La variante ammette inoltre indistintamente la monetizzazione della quota pari al 10% (20% per Ambito Spina 4) del fabbisogno pregresso (servizi per la Città) per tutti gli ambiti di trasformazione, giustificata dal fatto che la stessa analisi dei servizi esistenti, descritta sopra, ha messo in luce non la carenza degli stessi, che risultano tra l’altro ampiamente diffusi, ma piuttosto la necessità di migliorarne modalità e flessibilità di utilizzazione, che tra l’altro, potrà essere ridefinita anche in virtù della flessibilità normativa introdotta dalla variante n. 111 al P.R.G. che consente il passaggio diretto da una tipologia di servizio ad un’altra (nell’ambito della stessa categoria della L.U.R.) senza che ciò costituisca modifica allo strumento urbanistico generale. Naturalmente tale

possibilità è riservata alle aree di proprietà comunale e dei enti competenti alla realizzazione dl servizio, ed è limitata alle attività tra loro compatibili, ad esempio sotto il profilo della zonizzazione acustica.

Le trasformazioni previste, sono caratterizzate dalla polifunzionalità dei relativi servizi e dalla loro pianificazione, preordinata alla massima raggiungibilità e visibilità rispetto al compendio di riferimento ed a quello delle aree consolidate dei quartieri limitrofi, tramite la valorizzazione di percorsi ciclopedonali e la localizzazione in corrispondenza delle fermate della linea metropolitana.

Sempre al fine di elevare il livello qualitativo della trasformazione e dei servii correlati, la variante prevede inoltre, che in due aree di trasformazione strategiche (9.211 e 9.215), in corrispondenza delle fermate della metropolitana, debbano essere realizzati servizi - attrezzature di interesse comune – integrati con la realizzazione delle edificazioni. Tali servizi, da localizzarsi nei piani bassi, in affaccio su importanti spazi strategici e di relazione, devono essere “ceduti” gratuitamente alla Città - finiti al “rustico”, garantendo così la proprietà non di aree (ST), ma di superfici edificate (SLP) e poste in corrispondenza dei punti focali della trasformazione sull’ambito di Scalo Vanchiglia: la nuova piazza su via Regaldi/Ristori e il nodo via Bologna/Sempione-Gottardo.

In relazione a quanto sopra ed anche in relazione al contributo sostanziale alla dotazione di “servizi” costituito dalla realizzazione della linea metropolitana, nelle due zone di trasformazione citate si è ritenuto coerente applicare il calcolo della dotazione di servizi, in relazione alla polifunzionalità dell’insediamento in misura pari a 18mq./abitanti in relazione alla facoltà ammessa dall’articolo 21 della Legge Urbanistica Regionale che recita *“E’ altresì ammessa una dotazione diversa, comunque non inferiore a 18 mq. qualora il Piano Regolatore Generale determini una aggregazione di aree per servizi destinate ad attività poli-funzionali.”*. Tale aggregazione di fatto è prevista e rilevabile dalla prescrizione della reale e concreta attuazione degli stessi. Le dotazioni specifiche di cui è prevista la realizzazione al rustico, aggiuntive rispetto ai minimi di cui sopra, sono infatti riferibili alla dotazione delle attrezzature di interesse comune di cui alla lettera b) dell’articolo 21 della LUR, mentre la linea metropolitana risulta in realtà assorbente le quote di

parcheggio di cui alla lettera d) dello stesso articolo, stante tra l'altro la .necessità di ridurre la presenza di aree di sosta corrispondenza delle fermate prioritariamente integrate nel tessuto.

Ancora in merito alla dotazione di servizi, un significativo contributo è quello derivante dalle trasformazioni delle attività economiche. In coerenza con quanto stabilito dalla variante n. 115 sono previsti standard di 0,10 mq SLP/mq SF (per le attività produttive caratterizzate dalle c.d. tipologia a) (capannone tradizionale) di 0,40 mq SLP/ mq ST per quelle del produttivo avanzato caratterizzate dalla c.d. tipologia b) (edifici pluripiano), fino a 0,80 mq SLP/mq ST per il terziario e per le altre attività ASPI (salve le eventuali quote aggiuntive derivanti dalle norme di settore quale quelle commerciali).

In questo contesto di pluralità di funzioni diviene fondamentale che la dotazione dei servizi sia anch'essa programmata in modo tale da costituire un bacino unico cui possono accedere residenti ed addetti delle attività presenti sull'area. In questo contesto di usi integrati del territorio, non è infatti corretto pianificare la dotazione di servizi derivanti dalle attività economiche secondo la modalità ordinaria, che traduce le quote ad esse relative, nei servizi primari di parcheggi e verde.

Va inoltre rilevato che, al fine di garantire idonee dotazioni di aree a parcheggio interrato per gli insediamenti della zona, è stata invece inserita una prescrizione specifica per gli ambiti di trasformazione relativa alla dotazione di parcheggi pertinenziali i quali devono essere reperiti in misura incrementata del 30% (50% per Ambito Spina 4) rispetto alla dotazione minima richiesta per legge (*La realizzazione di nuove volumetrie è subordinata al reperimento dei relativi parcheggi pertinenziali, in misura incrementata di almeno il 30% rispetto a quanto stabilito dall'art. 41 sexies della Legge 1150/1942, come modificato dalla Legge 122/1989*). L'obiettivo è infatti quello di allentare il più possibile il carico automobilistico privato sui sedimi pubblici per elevare la qualità degli spazi urbani e allo stesso tempo determinare le condizioni per favorire invece la mobilità pubblica attraverso l'utilizzo della metropolitana. Anche in tal senso va richiamata la scelta strategica di concentrare i

parcheggi pubblici in punti focali delle trasformazioni e costituenti, come nel caso di Spina 4 anche interscambio della modalità trasportistica.

Alcuni ambiti di trasformazione (le ZUT 9.203, 9.205, 9.207) possono incrementare l'indice di utilizzazione edificatoria fino a 1,00 mqSLP/mq ST per la cessione delle aree a parco localizzate nelle aste fluviali del Po e della Stura e della Dora, ancora di proprietà privata al fine di completare e incrementare la dotazione di spazi pubblici tra l'altro, in coerenza con il più vasto progetto strategico "Torino Città d'acque".

Tra gli obiettivi della variante rientrano quelli della riqualificazione della morfologia urbana e della composizione e ricomposizione di parti nelle quali i tessuti sono a volte densi e a volte destrutturati. Le trasformazioni in tali porzioni privilegiano pertanto la ricostituzione della compagine urbana determinando tuttavia alte densità territoriali. In alcuni ambiti, in relazione anche a tali aspetti, si consente la possibilità di reperire le aree per servizi in altri ambiti di trasformazione e in particolare negli ambiti 9.211 Regio Parco e 9.212 Sempione nel quale possono essere reperite quote di aree per servizi delle ZUT così come previste dalle singole schede normative.

La particolare conformazione della trincea potrà consentire inoltre, la realizzazione di parcheggi pubblici nello spazio rimanente tra il vano della metropolitana e la soletta di superficie. Tale dotazione di parcheggi sarà destinata nella ZUT 9.213, ad assolvere le necessità pregresse di sosta relative all'Ospedale Giovanni Bosco, mentre nei rimanenti tratti deve assolvere alla duplice esigenza di sosta giornaliera da parte dei frequentatori esterni e di sosta per le auto dei residenti dei quartieri storici adiacenti a canoni sostenibili. Infatti, come detto, uno degli elementi di degrado dei quartieri consolidati è costituito dall'assenza di posti auto privati, con la conseguente costante occupazione del suolo pubblico, ivi compresi i già ridotti spazi pedonali esistenti.

Per le previste stazioni della metropolitana è stata inserita apposita norma (art. 19 delle N.U.E.A. con specificazione anche nell'art. 3), per tutto il territorio comunale, volta a consentire la realizzazione nel sottosuolo, nelle aree destinate a servizi e viabilità, di opere e di interventi connessi all'attività e all'esercizio della rete di trasporto ferroviario e

della metropolitana, le relative stazioni e i collegamenti in soprasuolo. Tale norma specifica tuttavia che non devono essere in ogni caso compromesse le previsioni di piano e i progetti di sistemazione dello spazio pubblico. Poiché l'obiettivo è anche quello di costituire poli di aggregazione e agglomerazione in corrispondenza delle fermate della metropolitana, in alcuni nodi considerati strategici, non solo sono ammessi ma sono incentivati gli insediamenti delle Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese (ASPI) e non costituenti SLP, purché all'interno di progetti integrati con le sistemazioni superficiali e dotate di attività e servizi, costituenti i "servizi di stazione". In alcuni casi l'insediamento delle stazioni è normato specificamente nelle schede normative degli ambiti di trasformazione.

Una considerazione a parte merita il più ampio nucleo a servizi dell'Istituto Zooprofilattico e del complesso scolastico costituito dagli Istituti Bodoni e Beccaridella Provincia, che si confermano nella loro posizione e consistenza ma allo stesso tempo vengono introdotte delle norme finalizzate a "rompere" e aprire i recinti oggi interclusi alla pubblica fruizione. L'obiettivo è quello di realizzare percorsi e connessioni interni ai plessi al fine di collegare meglio tale compendio sia alla rete metropolitana sia anche alla grande piazza prevista sul protendimendo della via Ristori quale fulcro e baricentro strutturante dell'intera trasformazione. Infatti la scheda specifica, introdotta all'articolo 19 prevede, tra altri adempimenti, la formazione di un attraversamento pedonale tra le vie Ristori e Paganini, in corrispondenza dell'accesso all'Istituto scolastico di via Paganini, una viabilità pedonale interna protetta con uno spazio comune di distribuzione e relazione tra i due istituti scolastici, una viabilità interna pedonale da via Paganini a via Ponchielli e un nuovo accesso da via Regaldi.

A completamento delle attività di servizio, si prevede di rilocalizzare i fiorai e i marmisti esistenti sia a sud della piazza principale lungo il percorso pedonale verso il cimitero e in parte anche nella cascina Airale a est del Cimitero, oggi rudere ma in futuro possibile area nella quale localizzare, oltre alle funzioni descritte, anche quelle a servizio del parco della confluenza tra il Po e la Stura.

## **Modifiche introdotte**

Per quanto trattato in questo capitolo, vengono modificate le N.U.E.A. di P.R.G. come di seguito specificato:

- modifica dell'art. 6, comma 9, punto 4, inserendo alcune ZUT tra gli ambiti di Riordino e la possibilità di monetizzare la quota di servizi per la Città negli ambiti interessati dal passaggio della linea metropolitana;
- all'art. 7 si inserisce il nuovo comma 20, relativo alla istituzione del Comparto di Riordino "Scalo Vanchiglia";
- all'art. 19, inserimento del nuovo comma 12bis, relativo alla compatibilità degli interventi connessi con l'esercizio delle reti ferroviarie e metropolitane nel sottosuolo e, nel soprassuolo, limitatamente alle aree er servizi pubblici e viabilità;
- all'art. 19, inserimento del nuovo comma 27, tra le "Altre aree per verde e servizi con prescrizioni particolari", relativamente alle aree dell'Istituto Zooprofilattico e del complesso scolastico;
- in tutte le schede normative del Volume II relative alle aree dell'Ambito ex Scalo Vanchiglia è stata prescritta una dotazione aggiuntiva di parcheggi pertinenziali del 30%, per l'Ambito Spina 4 e la ZUT 9.200 la richiesta aggiuntiva è del 50%.

## **6. DAL DOCUMENTO PROGRAMMATICO AL PROGETTO PRELIMINARE**

### **6.1 AMBITO SPINA 4**

L'area oggetto di studio si colloca all'estremità Nord del futuro viale della Spina, in una localizzazione strategica rispetto al nuovo assetto infrastrutturale e urbano che la Città di Torino assumerà a partire dai prossimi anni, al termine dei lavori per la messa in esercizio del passante ferroviario e di sistemazione del viale della Spina Centrale. L'intero ambito della Spina 4 è interessato dalla realizzazione del progetto di interrimento del tracciato Nord – Sud della linea ferroviaria che, nel tratto urbano, consentirà la realizzazione del viale della Spina Centrale quale asse privilegiato di accesso da Nord alla città. La presenza del viale della Spina e della stazione ferroviaria del sistema del Passante, con nuovo collegamento ferroviario per l'aeroporto, conferiscono all'ambito Spina 4 condizioni di grande accessibilità veicolare e ferroviaria, oltre a contribuire ad un importante processo di riqualificazione del paesaggio urbano.

La decisione di realizzare la seconda linea di metrò, individuando la stazione di testata in interscambio con la stazione ferroviaria Fossata – Rebaudengo, oltre ad offrire ulteriori condizioni di accessibilità all'area e a migliorare le connessioni con il centro cittadino, consente ulteriori opportunità per la riqualificazione di questo brano di città, periferico e privo sostanzialmente di servizi urbani.

I programmi delle infrastrutture così descritti pongono l'area di Spina 4 in un ambito urbano rinnovato e in grado di recepire nuove prospettive insediative e di sviluppo, tali per cui, a fronte della previsione della nuova linea di metrò, prevista ad Est del viale della Spina, risulta necessario reimpostare il modello insediativo previsto, dal punto di vista quantitativo e morfologico e delle connessioni veicolari e pedonali tra le nuove infrastrutture e il costruito.

L'obiettivo di connettere due tessuti urbani storicamente separati dalla linea ferroviaria e dalle aree industriali presuppone inoltre un nuovo disegno della rete dei percorsi di tutto l'ambito Spina 4 secondo assi e allineamenti che integrino e completino la viabilità veicolare con la funzione pedonale e ciclabile presente nell'area.

Gli elementi sopra descritti rendono possibile la costruzione di un nuovo luogo urbano fortemente caratterizzato e riconoscibile nella propria identità architettonica, proponendo la realizzazione di un forte legame tra la nuova configurazione morfologica ed il contesto, anche a partire dalle geometrie del tessuto consolidato della città.

Elemento centrale dell'insediamento è la nuova piazza, vera e propria Porta Nord della città: assieme al rinnovato tassello verde di Parco Sempione, fa parte di una sequenza di spazi urbani ("stanza" verde, apertura sulla piazza, attraversamento del tessuto costruito) il cui compito sarà quello di scandire il percorso di ingresso in città del viale della Spina.

Le centralità latenti vengono riconosciute e valorizzate (la cascina Fossata, la nuova stazione Rebaudengo, i Docks Dora), messe a sistema con le progettualità in corso di realizzazione ed in progetto, diventando parte attiva nella nuova configurazione e arricchendo l'attuale dotazione di spazi collettivi. In particolare viene ripensato il ruolo del Parco Sempione sia come attrezzatura alla scala del quartiere – ridisegnandone gli accessi e mettendolo in stretto rapporto con il nuovo insediamento – sia come parco urbano prevedendo di connetterlo con l'area della Colletta attraverso il parco lineare che si potrà realizzare con la costruzione della linea 2 della metropolitana e della copertura del trincerone di via Gottardo e con il parco da realizzare nell'area dell'ex Scalo Merci Vanchiglia e così pure con gli altri parchi urbani in corso di realizzazione, connessi con le trasformazioni urbane della Spina 4 e della Spina 3 (Parco Dora). Così pure la stazione di testata della linea 2, che sarà opportunamente interconnessa in sottosuolo con la stazione ferroviaria Fossata-Rebaudengo, la cui collocazione è ora posizionata ad Ovest del viale, costituisce un ulteriore elemento di centralità in quanto la posizione e le relazioni urbane sono concepite perché si crei una stretta connessione funzionale ed architettonica con il parco, gli spazi pubblici, i futuri insediamenti, in particolare i comparti edilizi ben visibili e di immagine da collocare ai bordi del viale della Spina, che costituiscono le porte di ingresso in città. Le prefigurazioni progettuali da perseguire richiamano l'attenzione sulle tematiche dell'integrazione, del carattere e della continuità degli spazi aperti, del rapporto tra il verde e il costruito, del controllo dei rapporti tra le volumetrie e della gestione dei collegamenti tra le parti (principalmente pedonali, superficiali e sotterranee): questi ed

altri aspetti risultano centrali per la rigenerazione del più ampio settore della città cui questo tassello appartiene.

Le prefigurazioni progettuali propongono una soluzione morfologica che si riferisce a tutte le porzioni della Spina 4, la cui trasformazione non è ancora stata avviata. L'ambito della Spina 4, proprio per la sua collocazione strategica all'ingresso in città integrata con le principali infrastrutture mobili (la ferrovia Torino – Milano, quella diretta all'aeroporto, la linea 2 di metro) perderà via via le caratteristiche di zona marginale e periferica connotata principalmente come dormitorio, per acquistare un ruolo urbano ove nuove funzioni, attività, servizi privati e anche nuove residenze traggono dall'interscambio delle varie infrastrutture le condizioni di migliore insediabilità. Saranno realizzati importanti interventi di riqualificazione del paesaggio, di cui la realizzazione del viale della Spina risulta l'intervento più significativo, e che costituirà l'elemento motore della riqualificazione dello spazio pubblico dell'area, che avrà come epicentro il Parco Sempione, che dovrà essere, in parte, ridisegnato perché si integri con il nuovo quartiere, superando la frattura connessa con la presenza del viale della Spina Centrale e punto di partenza del parco lineare da realizzare al di sopra della linea 2 di metro fino al futuro parco dell'area Scalo Vanchiglia.

La presenza di importanti elementi infrastrutturali e di pregio ambientale conferiscono all'area Spina 4 nuovi importanti atout che ne impongono, in parte, un ridisegno rispetto alle previsioni morfologiche attuali e la definizione di nuove quantità insediative con un arricchimento dei mix funzionali. L'ipotesi di intervento oggetto di studio vedrebbe ampliato, per le ragioni sopraindicate, il perimetro delle aree oggetto della trasformazione, con inclusione delle aree di proprietà comunale del Parco Sempione. Con tale ipotesi, la variante allo studio considera la collocazione sul territorio di ulteriori 163.000 circa mq SLP, di proprietà della Città di Torino, le cui destinazioni d'uso comprendono un mix funzionale molto articolato, con uffici, attività ricettive, servizi privati, attività produttive avanzate e di ricerca, oltre naturalmente alla residenza, che si integreranno, con un disegno unitario, alle quantità edificatorie già previste nell'area.

L'area del Parco Sempione ed altre porzioni del territorio oggetto della trasformazione urbana sono in parte occupate da attività produttive, artigianali o anche da residenze, che

vanno ricollocate. Al fine di accelerare il processo di ricollocazione delle attività incongrue e agevolare il processo insediativo della edificabilità comunale, si è ritenuto applicare per queste un criterio di conteggio della SLP, che considera, oltre alla SLP derivante dall'applicazione dell'indice di zona, una quota aggiuntiva corrispondente alla SLP esistente. In totale la SLP edificabile nella Spina 4 prevede una quantità massima pari a mq. 311.500 di cui circa 163.000 mq. SLP corrispondono alla edificabilità di proprietà della Città di Torino e 123.500 mq. SLP massima di proprietà privata, nelle tre ZUT di trasformazione urbana e 25.000 mq. SLP previsti nell'ambito di riordino Docks Dora .

Le Zone Urbane di Trasformazione già disciplinate dal P.R.G. mantengono invariate le regole e i parametri urbanistici vigenti (alcune aree vedranno ridotta la superficie territoriale a seguito di limitati provvedimenti di esproprio attivati da RFI per l'ampliamento della ferrovia); la Z.U.T. Docks Dora sarà disciplinata al fine di perseguire l'obiettivo del mantenimento quasi totale dei caratteristici magazzini storici di inizio novecento, tutelati dalla Soprintendenza, che saranno oggetto di un progetto di restauro e riqualificazione.

In relazione ai nuovi presupposti infrastrutturali e condizioni insediative che portano a rivedere il disegno urbano dell'intera Spina 4, anche per queste aree si prevederà un diverso assetto urbano da integrare con le nuove infrastrutture e gli spazi pubblici da ridisegnare.

Altro aspetto importante risulta la creazione di nuovi spazi pubblici e di relazione da realizzare al centro del nuovo insediamento, concepiti quale elementi principali di connessione pedonale dei due fronti edilizi, da trattare quali spazi di ritrovo e di socializzazione (vi si affacceranno attività commerciali, pubblici esercizi, uffici, servizi) per i nuovi residenti-addetti.

Ai due lati del viale, in corrispondenza delle due stazioni (RFI e metro) è prevista la realizzazione di un parcheggio di interscambio con le due infrastrutture, posto in sottosuolo, della dimensione di circa 1.000 posti auto a cui si aggiungono altri posti auto

in superficie, lungo i due controviali della Spina Centrale e nell'area collocata ad Ovest della stazione ferroviaria.

In tal modo le auto provenienti dal sistema autostradale-tangenziale o comunque provenienti da Nord, potranno attestarsi nel parcheggio di interscambio con le due stazioni.

Il progetto prevede inoltre alcuni attraversamenti veicolari semaforizzati del viale della Spina, che consentono un'agevole circolazione sull'area, impostati sulla organizzazione funzionale della viabilità urbana esistente.

L'area potrà disporre inoltre di un altro parcheggio pubblico, che potrà essere realizzato nell'interpiano compreso tra la soletta di copertura della trincea ferroviaria e la soletta del Viale della Spina. Si potrà avere un parcheggio su due livelli, per un complesso di 750 posti auto, accessibile dai due lati della Spina, al servizio dei nuovi residenti e del quartiere esistente.

In merito alla definizione di possibili scenari progettuali, si rammenta quanto già detto precedentemente in merito all'esito del Concorso di Idee La Metamorfosi, riferito all'ambito Spina 4. La presenza di un'arteria provvista di flussi di traffico significativi, rende infatti problematica la realizzazione non solo degli attraversamenti a raso, ma soprattutto di uno spazio di comunicazione, di una piazza, che costituisca elemento di ricucitura, il cuore del nuovo quartiere.

Alcune proposte concorsuali infatti hanno evidenziato tale criticità, proponendo scenari differenti, che non hanno però portato a soluzioni convincenti. Il tema della connessione dei due lembi del viale della Spina, è stato ulteriormente approfondito con la collaborazione di Urban Center, portando a individuare possibili scenari alternativi, impostati su differenti soluzioni di scavalco del viale della Spina.

Tali possibili scenari sono illustrati nelle immagini A e B, presenti nel testo, che individuano differenti aggregazioni dei volumi edilizi, delle funzioni urbane, della collocazione dei parcheggi, in una visione articolata di spazi pubblici, a differenti livelli altimetrici e variamente relazionati con i nuovi edifici. Tali scenari sono al momento da considerare quali elementi di studio, di riferimento per la fase attuativa, che non possono naturalmente prefigurare soluzioni definitive .

La tavola di azionamento del PRG è stata disegnata allo scopo di consentire la più ampia scelta di soluzioni morfologiche, che saranno naturalmente approfondite nel corso dell'attuazione del Piano.

Con il progetto di variante vengono individuati tre nuovi ambiti che in parte comprendono aree già incluse nelle ZUT previste dal PRG vigente, e in parte altre aree.

Gli ambiti di riferimento sono i seguenti:

Ambito 5.200	Spina 4 Fossata – Rebaudengo
Ambito 5.201	Spina 4 R.F.I.
Ambito 5.202	Spina 4 Doks Dora



**Ambito Spina 4 - Situazione preesistente**



**Ambito Spina 4 - Situazione attuale**

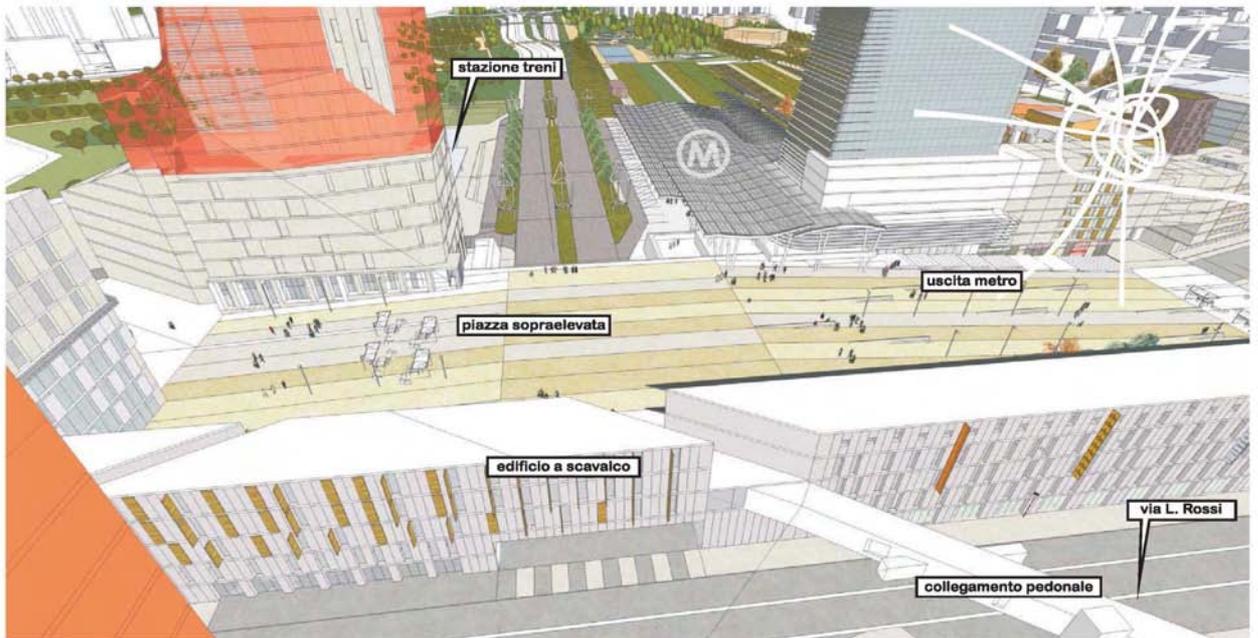


Ambito Spina 4 - Scenari morfologici di progetto



A

Piazza continua con edificio di bordo e superficie pedonale a scavalco della Spina Centrale

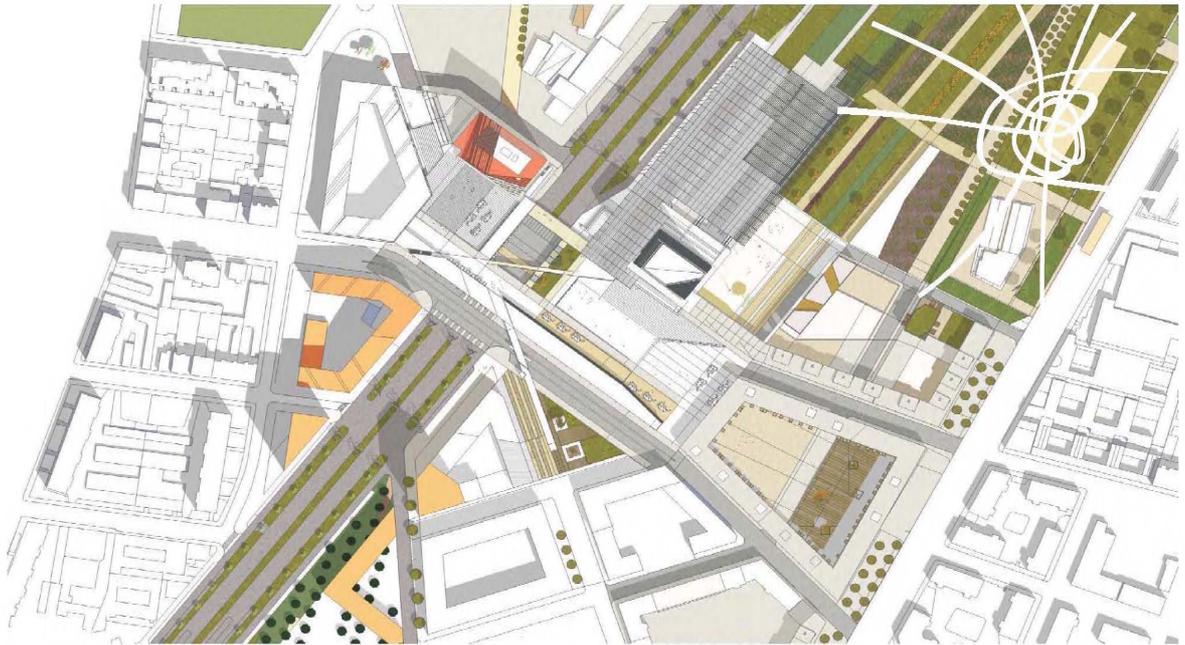


A

La superficie inclinata e continua della piazza definisce un luogo sopraelevato e separato dal tessuto urbano. Ciò da un lato consente una completa fruizione pedonale, dall'altro necessita una buona integrazione degli spazi aperti con gli edifici che accolgono attività aperte al pubblico, chiamate a svolgere funzioni di presidio.

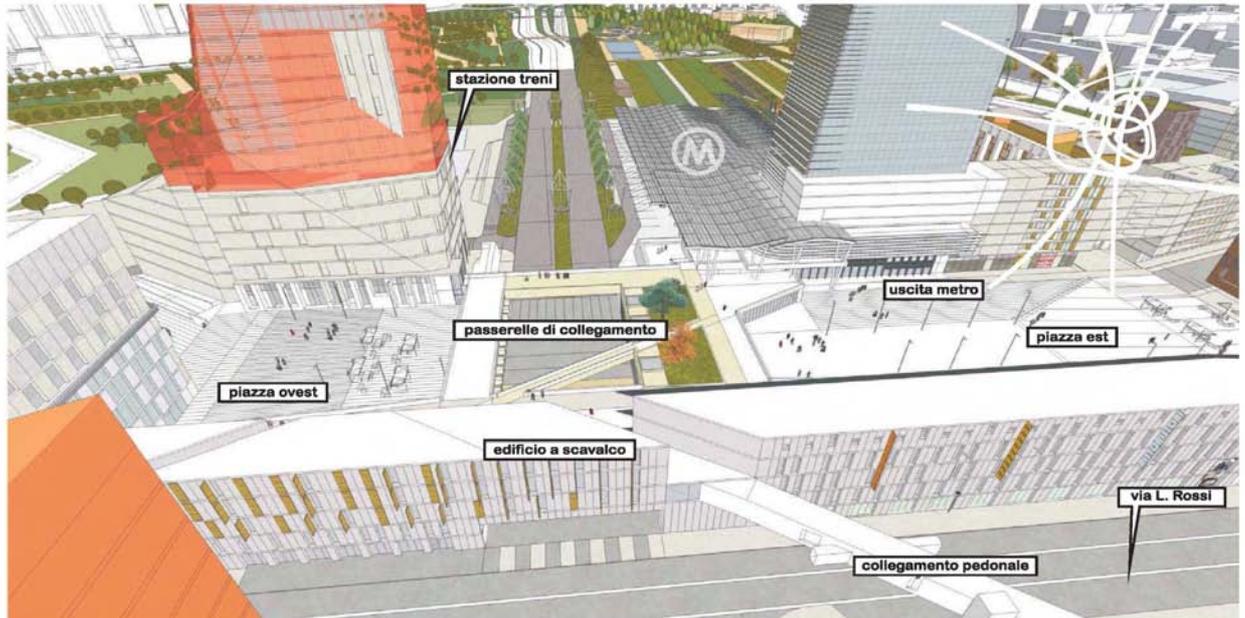


Piazza continua con edificio di bordo e superficie pedonale a scavalco della Spina Centrale



B

Piazza su più livelli con attraversamento in quota del viale della Spina Centrale mediante passerelle ed edificio di bordo



B

Anche suddividendo gli spazi delle piazze e lasciando scoperto il viale della Spina, l'edificio di bordo posto a sud del transetto consente una percezione della soglia in uscita da Torino, mantenendo l'unità dell'immagine urbana.



**Piazza su più livelli con attraversamento in quota del viale della Spina Centrale mediante passerelle ed edificio di bordo**

### **6.1.1 PRIN GONDRAND**

Nel corso dell'iter approvativo della presente variante strutturale, si renderà necessario, ricorrere parallelamente all'approvazione di provvedimenti attuativi del PRG vigente con contenuti parziali di modifica al Piano stesso. Per l'ambito Spina 4 si renderà necessario, con il ricorso all'approvazione di un Programma Integrato di Riquilificazione Urbanistica ai sensi della legge regionale n° 18/96, consentire l'attuazione della trasformazione della ZUT 5.10/7 Spina 4 Gondrand e della ZUT 5.10/5 Metallurgica Piemontese. La trasformazione si rende necessaria in relazione al trasferimento delle attività, previsto a breve, in altra parte dell'area metropolitana. La trasformazione di tali ZUT secondo il disegno urbano che si sta delineando, richiede una parziale revisione dell'organizzazione insediativa di questi comparti. La trasformazione urbana complessiva dell'ambito Spina 4, prevista dalla presente variante, colloca l'edificabilità privata di tali ZUT prevalentemente sul fronte di via Cigna, il cui asse sarà completato e riqualificato con la trasformazione stessa, e del Parco Sempione, lasciando, con la cessione alla Città delle aree poste sul fronte del viale della Spina, la collocazione dell'edificabilità dei diritti edificatori comunali. Tali modifiche potranno essere effettuate con il ricorso ad un

Programma Integrato di Riqualificazione Urbanistica in variante al Piano Regolatore ai sensi della legge regionale n° 18/96 e coerente con la presente variante.

Con la variante 200 le aree di concentrazione edificatoria di proprietà dei soggetti privati previste nel PRIN, vengono ricomprese nella ZUT 5.200 Fossata – Rebaudengo e identificate come Comprensorio 1.

Con la medesima variante, parte delle aree cedute dal PRIN Gondrand per servizi pubblici, vengono destinate alla concentrazione di parte dei diritti edificatori della città che vanno a completare il disegno urbano del nuovo quartiere sul fronte della Spina Centrale e in corrispondenza della stazione del metro. Tali aree vengono compensate con superfici di dimensioni equivalenti destinate a servizi, previste nella variante in oggetto.

## **6.2 AMBITO SCALO VANCHIGLIA ED EX TRINCEA FERROVIARIA**

Il presente Progetto Preliminare conferma e sviluppa gli obiettivi e le modalità di trasformazione già delineati per questo ambito dal Documento Programmatico, che li articolava come di seguito:

- **aree comprese tra Corso Novara, via Bologna e Scalo Vanchiglia**, che ha un'estensione territoriale di circa mq 320.000, caratterizzate principalmente dalla presenza di attività produttive e artigianali, studi artistici e professionali e da porzioni minori occupate da edifici residenziali autonomi o legati alle attività suddette;
- **aree frontestanti al Corso Regio Parco** (complessivamente circa 370.000 mq), per la maggior parte corrispondenti alle aree libere del dismesso Scalo Vanchiglia (storicamente occupate dai binari), con presenza episodica di edifici di scarso rilievo, originariamente al servizio dello scalo stesso, appendici delle attività produttive di cui sopra, o al servizio delle attività di fiorai e marmisti, con propaggini a parcheggi e verde verso Nord/Est. L'unico edificio dimensionalmente significativo nell'area è di proprietà delle Poste Italiane, utilizzato in minima parte ed in scarse condizioni manutentive;
- **ex sedime del ramo ferroviario Sempione/Gottardo** dalla Stazione Rebaudengo - confluenza con Spina 4 - sino alla Piazza Croce Rossa, compresi i nodi significativi

rappresentati dalle aree interessate dalle fermate della linea metropolitana, in particolare quelle in corrispondenza dell'Ospedale San Giovanni Bosco, Largo Cherubini, ex Manifattura Tabacchi, con una estensione complessiva di circa 196.000 mq.

- **altre aree minori** a nord di via Bologna, per circa 11.150 mq, la sede della Circoscrizione VI per circa 1.700 mq, l'area posta ad ovest di corso Novara per circa 38.000 mq.

### **L'assetto della mobilità pubblica e privata**

Come ampiamente denunciato nel Documento Programmatico, l'obiettivo è quello di realizzare un quartiere urbano sostenibile, progettato con lo scopo di massimizzare l'utilizzo del trasporto pubblico di massa ed il trasporto privato non motorizzato.

Il quartiere è innervato dalla presenza della metropolitana, che vede la collocazione delle stazioni nei luoghi focali, integrate ad esso, ed a distanze compatibili con spostamenti a piedi o in bicicletta, (anche la collocazione dei servizi esistenti ed in progetto risponde a tale esigenza).

Si prevede pertanto una separazione tra: la viabilità esterna al quartiere o di passaggio posta tangente alla trasformazione, la mobilità interquartiere che si muove su grandi griglie composte da più blocchi di isolati, a mobilità all'interno dei blocchi che è sostanzialmente riservata a piste ciclabili e percorsi pedonali.

Rispetto all'assetto della mobilità pubblica e privata, il progetto si è evoluto significativamente rispetto all'originaria impostazione con risvolti anche sostanziali, derivanti principalmente dalla previsione del cd "ramo B" della metropolitana, con attestamento nei pressi della zona Pescarito (introdotto in fase di approvazione del Documento Programmatico), ma anche dagli approfondimenti discendenti dalla naturale evoluzione e sviluppo del progetto urbanistico.

Il principale effetto dell'introduzione del secondo ramo della metropolitana è l'arretramento del parcheggio di interscambio, previsto originariamente a Nord-Est di via Regaldi, che andrebbe a realizzarsi in corrispondenza della stazione di attestamento del ramo B, intercettando così a monte il traffico in entrata verso la Città e rendendo

non più indispensabile il ramo stradale di attraversamento del Po in sotterranea, di connessione con l'ex SS 11.

Resta il ruolo che tale viabilità avrebbe potuto assolvere anche rispetto alla connessione Nord/Sud della Città e rispetto all'accessibilità del centro storico. Tale funzione dovrebbe essere assolta dalla connessione viabilistica sotterranea Nord/Sud prevista nel PTC2 in sponda sinistra di Po, che per la parte tangente al centro storico assolverebbe alla sua funzione mettendo in connessione diretta la viabilità con i parcheggi sotterranei e da lì al livello superficiale/pedonale. La gronda Nord/Sud di connessione con l'ex S.S. 11 sarebbe portata a confluire sulla cd "rotonda delle 100 lire" e di lì a scendere lungo la sponda destra di Po (corso Casale/Moncalieri).

Tale scelta porta indubbi ulteriori vantaggi sotto vari profili: innanzitutto l'evidente eliminazione di una infrastruttura di discreto impatto ambientale; infatti, pur prevista in sotterranea, risulta di una significativamente complessa l'ideale connessione con il livello di campagna, specialmente nel nodo di attestamento Regaldi, dove la contestuale presenza della metropolitana rende praticamente impossibile attenuare l'impatto delle rampe e delle infrastrutture relative, proprio in un luogo strategico per l'assetto urbanistico e di grande valore ambientale. Inoltre, liberare le aree da tale vincolo consente di ripristinare l'assetto storico del Viale Regio Parco, che dopo aver accompagnato il corso del canale lungo il cimitero, piega verso Nord e viene ad assumere da qui carattere prevalentemente ciclo-pedonale sino a raggiungere la Piazza Abba, frontistante la Manifattura Tabacchi, cuore del quartiere storico che risulta così preservato dall'abituale attraversamento di auto.

Non risulta nemmeno più indispensabile la connessione tra il corso Regio Parco e la viabilità Sempione/Gottardo, artificiosamente derivante dalla presenza del tracciato ferroviario. L'area libera così recuperata, si conforma in questo modo andando a ricostituire una spazialità continua, dalle aree verdi di piazza Croce Rossa, lungo il fronte del complesso dell'ex Lanificio, fino alle aree verdi del parco della Colletta e poi al Po.

Deve inoltre essere rivista la collocazione del deposito della metropolitana, ipotizzato originariamente al di sotto del nuovo parco, portando ad un sostanziale recupero di aree

verdi in piena terra ed eliminando al contempo un vincolo sostanziale alla progettazione urbanistica.

Infatti, gli spazi necessari per garantire la fattibilità delle attrezzature necessarie alla realizzazione della metropolitana (deposito e forse anche della pista di prova delle vetture), risultano di notevole entità, tanto che dalle prime analisi di fattibilità, risulterebbe necessaria un'area con dimensioni di poco inferiori alla totalità dell'area interessata dal nuovo parco.

Sotto il profilo della morfologia urbana, del rapporto fra fronte edificato ed aree libere – parco, l'eliminazione di tale condizionamento conduce invece ad una migliore integrazione, eliminando, di fatto, un filo fisso della progettazione.

Resta di tutta evidenza la questione della localizzazione alternativa del deposito, attualmente in fase di approfondimento. Sarebbe indubbiamente auspicabile la sua collocazione in corrispondenza dell'attestamento su Pescarito, ove le aree libere o sotto utilizzate potrebbero agevolmente accogliere tale infrastruttura oltre che un grande parcheggio di interscambio.

La questione è sostanzialmente legata al finanziamento dell'infrastruttura, che nel caso in cui non consenta la realizzazione contestuale dei due rami, dovrà individuare la soluzione alternativa che potrà anche essere transitoria (ad esempio utilizzo dell'attuale deposito della linea 1 a Collegno tramite un by-pass riservato, ovvero la realizzazione di un deposito di dimensioni minime in prossimità di Piazza Sofia che potrebbe valorizzare il parcheggio di interscambio esistente).

La mobilità urbana viene quindi ricondotta su più livelli: uno tangente al nuovo quartiere che utilizza l'asse storico di via Bologna, il quale mantiene la sua funzione di connessione con la viabilità principale cittadina (seppure smorzata dalla prossima attivazione del viale della Spina), cui collabora con un ruolo secondario il corso Regio Parco, entrambi connessi con il corso Novara che ha il compito di principale smistamento del traffico Est/Ovest. La nuova via Regaldi si configura invece come un "boulevard" urbano, asse

centrale della trasformazione, intorno al quale gravitano le principali funzioni del quartiere (fermate metro, attività commerciali, servizi pubblici e privati, etc...).

Il tracciato del corso Sempione e della via Gottardo non viene negato dalla variante, ma gli viene attribuito un ruolo secondario di viabilità interquartiere (alleggerito, come si è visto, dai flussi in arrivo dalla ex S.S. 11). Come precedentemente richiamato, la soluzione viabilistica prescelta e l'assetto superficiale, potranno essere fortemente influenzati dagli esiti del Concorso di idee, che saranno recepiti nel Progetto Definitivo, pertanto sotto il profilo della rappresentazione grafica dell'assetto viabilistico il provvedimento di variante si limita in questa fase a richiamare la situazione esistente.

All'interno del quartiere le connessioni tra via Bologna e via Regaldi sono svolte dalla via Pacini a Sud/Ovest, dalle vie Ristori e Paganini in posizione baricentrica, dalle vie Ponchielli e Cimarosa a Nord/Est, è inoltre previsto un nuovo asse viario di connessione tra la piazza Croce Rossa e la nuova via Regaldi; al fine di mantenere la continuità delle aree verdi, solo le vie Pacini e Cimarosa attraversano il parco connettendosi con il corso Regio Parco.

All'interno dei grandi blocchi delimitati dalla viabilità suddetta, la mobilità è sostanzialmente di tipo ciclopedonale, che è stata oggetto di specifica progettazione finalizzata a garantire una permeabilità interna distribuita a rete. L'attenzione a tale tematica sin dalle prime ipotesi progettuali, ha consentito di prevedere percorsi pedonali sicuri, protetti dal traffico che connettono tra loro, con le aree a parco e con le fermate della metropolitana, i principali luoghi del quartiere; inoltre vengono privilegiati i tracciati caratterizzati da scorci visivi sul quartiere e sul paesaggio, ponendo così tra l'altro condizioni favorevoli per incentivarne ulteriormente l'utilizzo. Al fine di garantire la coerenza delle trasformazioni con l'idea progettuale è stato necessario intervenire sulla struttura del P.R.G. introducendo nuovi specifici allegati in parte prescrittivi (tavole: "Visuali da tutelare e valorizzare" – vol. I delle N.U.E.A. e "Viabilità e percorsi ciclopedonali" - vol. II delle N.U.E.A) ed in parte illustrativi (P.U.M.S. – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile).

Come si è detto, la trasformazione di Scalo Vanchiglia è stata anche concepita come occasione di riqualificazione ed integrazione con il più vasto quartiere di Barriera di Milano, dove la ricerca del 2010 ha evidenziato tra le problematiche di rilievo la carenza o l'inadeguatezza delle connessioni da Ovest ad Est e da Nord a Sud, dove peraltro sono collocate molte importanti funzioni di servizio.

Nell'elaborare il nuovo assetto delle aree da assoggettare a Progetto di Riqualificazione dello Spazio Pubblico, sono pertanto stati individuati anche gli assi costituenti "cerniera" tra il quartiere esistente, a Nord/Ovest, e la grande trasformazione della variante 200, a Sud/Est. Si tratta di connessioni strategiche che mettono in diretta relazione i due quartieri (il mercato di piazza Foroni con la fermata metro ed il nuovo centro commerciale tramite la via Pacini, il quartiere denso di Barriera di Milano con il cuore a servizi e la fermata metro delle vie Ristori e Ponchielli, la piazza Rebaudengo con le fermate metro, l'ospedale, la piazza Respighi, la via Cimarosa, etc...).

Analogamente all'ambito di Spina 4, anche per l'ambito dell'ex Scalo Vanchiglia, le soluzioni suggerite dal Concorso di Idee hanno portato ad una riflessione sull'opportunità di proporre soluzioni alternative a quelle originarie della variante. Al fine di conseguire la migliore organizzazione dell'ambiente urbano, anche in considerazione della necessità di valutare gli esiti della Valutazione Ambientale, si è quindi provveduto a redigere una seconda tavola dell'assetto viabilistico e del reticolo ciclo-pedonale, da affiancare all'esistente tavola "Viabilità e percorsi ciclopedonali", denominata "Viabilità e percorsi ciclopedonali - Soluzione B", inserita nel fascicolo II delle N.U.E.A. – Schede normative.

### **I mix funzionali e la concentrazione edificatoria**

La trasformazione delle aree gravitanti sull'ex Scalo Vanchiglia si regge su di un unico pensiero rettore: le aree devono essere riqualificate a partire dalla valorizzazione della loro identità e delle loro caratteristiche intrinseche, in un progetto comune ma calibrato area per area.

Rispetto alla vocazione dell'area, molto era già stato detto in fase di approvazione del Documento Programmatico, che individuava per le aree collocate a Sud/Est del tracciato della via Regaldi, la realizzazione di un vasto comparto prevalentemente residenziale, dotato allo zoccolo di attività di servizio pubblico e privato, affacciato su un nuovo parco fronte cimitero monumentale. Sulla testata verso corso Novara la realizzazione di un polo prevalentemente commerciale con presenza di residenza ed ASPI, integrato al quartiere; all'altro estremo della via Regaldi la realizzazione di un polo articolato su più funzioni terziario/direzionale/servizi anche funzionale alle attività di livello sovra comunale, quali ad esempio i nuovi insediamenti universitari. Tutti nodi caratterizzati dalla presenza di fermate della metropolitana.

### **Le Zone di Recupero e gli Strumenti Attuativi**

Per quanto attiene la porzione compresa tra la via Regaldi e la via Bologna ed alcune aree limitrofe, la trasformazione è invece estremamente variegata pur trattando aree che nel loro insieme sono riconducibili alle Zone di Recupero di cui all'articolo 27 della Legge n. 457/1978, secondo il quale *“I comuni individuano, nell'ambito degli strumenti urbanistici generali, le zone ove, per le condizioni di degrado, si rende opportuno il recupero del patrimonio edilizio ed urbanistico esistente mediante interventi rivolti alla conservazione, al risanamento, alla ricostruzione e alla migliore utilizzazione del patrimonio stesso”*.

Rientrano in tale classificazione sia le aree per le quali si prevedono interventi di trasformazione più radicale (principalmente riconducibili alle ZUT), sia quelle per le quali si prevede la conferma tra le aree normative appartenenti al tessuto consolidato.

Per quanto attiene gli strumenti attuativi, deve essere precisato che due ambiti classificati tra le Zone Urbane di Trasformazione vengono altresì assoggettati all'approvazione di specifici Piani di Recupero ai sensi dell'art. 28 della legge sopraccitata.

Rientra nell'ambito di tale contesto, la ZUT n. 9.200 “REGALDI”, che costituisce l'elemento propulsore della riqualificazione urbanistica, costituita dal nuovo centro commerciale integrato con il quartiere e dai nuovi insediamenti prevalentemente

residenziali di corso Novara e di via Pacini tra i quali è ricompreso. Tale trasformazione funge infatti da innesco della “metamorfosi” dell’area, sia grazie alla connessa cessione di gran parte delle aree sulle quali si svilupperà la concentrazione edificatoria pubblica, sia in relazione alla maggiore maturazione del progetto esecutivo, sia, infine, grazie alla sua posizione di particolare visibilità su uno dei principali corsi storici della Città, che costituisce il fronte più avanzato della variante 200 rispetto al centro storico.

La necessità di riqualificare le aree ex industriali dello scalo e degli insediamenti produttivi limitrofi, trova piena corrispondenza nella sua ricomprensione nella più ampia Zona di Recupero di cui sopra (ed anche i sensi dell’art. 14 dell’Allegato A alla D.C.R. n. 563-13414 del 29.10.99 - "Indirizzi generali e criteri di programmazione urbanistica per l'insediamento del commercio al dettaglio in sede fissa, in attuazione del D.Lgs. 31.03.1998 114/98" come modificato dalla D.C.R. n. 347-42514 del 23.12.2003 e dalla D.C.R. n. 59-10831 del 24.03.2006), ma al fine di garantire la sua attuazione (come si è detto strategica e trainante), è necessario che il Piano Esecutivo prescelto possenga anche gli strumenti necessari per poter intervenire tramite esproprio qualora non si giungesse, come auspicato, alla presentazione da parte dei privati di una proposta condivisa. Và precisato che tale ipotesi risulta, allo stato, residuale, in considerazione dell’elevato livello di conoscenza delle problematiche dell’area che è stata oggetto di tavoli di approfondimento con tutti i soggetti interessati. Per questi motivi l’ambito ricompreso in Zona di Recupero di cui all’art. 27 della legge n. 457/1978, è altresì assoggettato all’art. 28 della stessa legge relativo ai Piani di Recupero ed all’art. 38 e seguenti della L.U.R. relativo ai Piani Particolareggiati.

L’altra ZUT assoggettata a Piano di Recupero ai sensi dell’art. 28 della legge n. 457/1978, è la 9.201 “POLLONE”, che corrisponde alla porzione caratterizzata da un tessuto molto minuto, collocata immediatamente alle spalle del corso Novara e caratterizzato principalmente dalla presenza di attività produttive e artigianali, collocatesi nel tempo in considerazione della vocazione storica dell’area, in cui porzioni minori sono occupate da edifici residenziali autonomi o legati alle attività suddette.

Ai sensi dell'art. 28 della legge 457/1978, per le ZUT 9.200 e 9.201 la Città deve provvedere all'approvazione dello Strumento Urbanistico Esecutivo entro 3 anni dalla relativa individuazione.

Sempre al fine di garantire la coordinata attuazione della trasformazione complessiva anche sotto il profilo temporale, anche le altre Zone Urbane di Trasformazione facenti parte del provvedimento sono assoggettate ad una specifica prescrizione che prevede la possibilità da parte della Città di intervenire con un Piano Esecutivo di iniziativa pubblica, qualora entro 3 anni dall'approvazione della presente variante non sia stato attivato lo S.U.E. di iniziativa privata prescritto (salvo siano riscontrabili motivi oggettivi non riconducibili all'inerzia del privato quali, ad esempio, l'eventuale interferenza con la realizzazione della linea metropolitana). Anche in questo caso si tratta di una ipotesi residuale, da attivarsi solo qualora siano riscontrabili oggettivi motivi di interesse pubblico, quali ad esempio l'impossibilità a procedere con la realizzazione di viabilità ed infrastrutture pubbliche, o la permanenza di attività incompatibili con le trasformazioni previste.

### **L'azzonamento: Zone Urbane di Trasformazione ed Aree Normative**

La dettagliata analisi condotta (arricchita dai contributi giunti dal tavolo di lavoro aperto fin dal giugno 2008 a proprietari, professionisti, associazioni di categoria, etc...), ha portato a sviluppare un unico progetto di riqualificazione urbana per l'ambito di Scalo Vanchiglia, regolato però in base alle specifiche realtà urbanistico/edilizie, ed alla conseguente volontà di agevolare il mantenimento/implementazione di alcuni mix funzionali (ad esempio attività artigianali e produttive compatibili con la residenza) e/o la disincentivazione di altre (come le attività nocive o moleste).

Diverse le caratteristiche delle aree gravitanti sul tracciato Sempione/Gottardo per le quali, come si è detto, il trattamento della viabilità – non il suo livello locale - è necessariamente demandato alla definizione di un progetto attuativo, mentre con il

presente Progetto Definitivo vengono individuati i nodi sui quali è possibile prevedere sviluppi di concentrazione edilizia calibrandone le quantità e le destinazioni (ampliamento dell'ospedale con i relativi servizi nella ZUT 9.213 San Giovanni Bosco, Attività di Servizio alle Persone ed alle Imprese nella ZUT 9.214 Cherubini, residenza ed ASPI in corrispondenza della ZUT 9.215 Maddalene all'incrocio con via Bologna).

Come si è detto, per giungere al recupero urbano delle aree facenti parte dell'ambito Scalo Vanchiglia, il presente Progetto Preliminare articola gli interventi e le destinazioni in porzioni nelle quali si prevede la conservazione degli immobili, del tessuto morfologico e dei mix funzionali, ed arrivando fino a prevedere trasformazioni più radicali nelle quali i mix possono essere in parte o in tutto diversi da quelli attuali. Rimane, in ogni caso, la logica generale degli interventi di riordino e della salvaguardia della morfologia urbana intesa come elemento identitario, di valore, rispetto ai quali gli interventi nelle aree libere si devono confrontare prevedendo un adeguato "riammagliamento" con il tessuto esistente ed il quartiere storico.

Per giungere a tali obiettivi la variante utilizza più strumenti normativi previsti dal PRG, introducendo alcuni adeguamenti ove necessario.

Considerato che la finalità della trasformazione è quella di giungere al recupero ed alla migliore utilizzazione del territorio tramite interventi, anche rilevanti, quasi tutti riconducibili agli Ambiti di Riordino, la maggior parte delle aree viene disciplinata come **Zone Urbane di Trasformazione** (in totale 18 ZUT di cui 13 riferite all'ambito del cd Scalo Vanchiglia - da 9.200 a 9.211, oltre alla limitrofa 9.216, e 5 riferite all'ambito Sempione/Gottardo - da 9.212 a 9.215, oltre alla adiacente 9.217).

Và evidenziato che, come puntualmente indicato nel precedente capitolo 2 "Le aree interessate dalla trasformazione urbana ed il quadro di riferimento urbanistico", le stesse aree sono per la maggior parte già destinate a ZUT nel vigente PRG, seppure con mix funzionali e parametri urbanistico edilizi diversi .

Il presente Progetto Preliminare sviluppa le linee guida relative ai mix funzionali ed ai parametri urbanistico/edilizi già individuati nel Documento Programmatico, secondo le regole urbanistiche successivamente descritte.

Và evidenziato che, nel mantenere i principi dettati nel Documento anche in merito al corretto inserimento urbano ed ambientale, sono state svolte approfondite indagini e simulazioni circa la capacità di assorbimento della SLP generata dagli ambiti. A seguito di tali verifiche, la capacità edificatoria media è stata lievemente ridotta (circa 560.00 mq corrispondente ad un indice medio di 0,65) e ridistribuita tra più aree “di atterraggio” secondo principi di “osmosi” che consentono la realizzazione della morfologia urbana di massima individuata. In questo senso, è stata verificata la possibilità per alcune aree pubbliche di ridistribuire su più ZUT la SLP generata (sempre garantendo “decollo” ed “atterraggio” su aree di proprietà pubblica); in analogia si è operato per le aree di proprietà privata, per alcune delle quali si è verificata la possibilità di accogliere quote di SLP generata dai parchi e, in un caso, la possibilità di trasferire la SLP tra due ambiti diversi (dalla 9.206 RISTORI attuale sedime del distributore di carburanti, alla 9.207 URMET) condizionando tale possibilità alla cessione gratuita per servizi alla Città dell'area di decollo.

Si richiama qui l'attenzione sull'interesse che riveste per la Città, in particolare per il completamento della cornice verde dell'area Nord in cui si colloca la variante 200, l'acquisizione gratuita delle aree a parco relative al comparto considerato (l'utilizzazione edificatoria aggiuntiva deve essere generata dai parchi urbani e fluviali delle aste dei fiumi Dora Riparia, Stura ed del tratto del Po compreso tra i due fiumi citati).

Sono, inoltre, stati mantenuti e perfezionati i principi di incentivazione alla delocalizzazione per le attività incompatibili (ad esempio attività di rottamazione) ed al mantenimento e rafforzamento dell'identità dell'area caratterizzata da una notevole mixtité di destinazioni, tramite la conservazione/implementazione delle attività produttive, artigianali ed ASPI, attribuendo, sempre sulla base di verifiche morfologiche, indici adeguatamente compensativi in tal senso come meglio dettagliato successivamente.

In particolare, la SLP generata dalle aree di proprietà privata, corrispondenti alle aree degli ambiti Sempione/Gottardo (ZUT 9.212, 9.213, 9.214, 9.215) e dell'ex scalo, viene completamente trasferita nel Piano Particolareggiato di Recupero Regaldi - ZUT 9.200, secondo le regole e le destinazioni ivi previste, con quantità massime pari all'indice  $0.5 - 0,5/3$  mq SLP/mq ST (pari all'indice del PRG vigente) oltre alla SLP esistente.

La SLP generata dalle aree di proprietà comunale degli stessi ambiti, sempre pari a 0.5 mq SLP/mq ST, atterra, invece, nelle ZUT 9.208, 9.214, 9.215 (di proprietà comunale), nella ZUT 9.217 (in parte di proprietà comunale e in parte di proprietà IRIDE) e nelle ZUT 9.209, 9.210 (di proprietà demaniale). Le aree dell'ambito Sempione/Gottardo vengono pertanto riservate alla realizzazione della connessione verde tra i parchi Sempione e Colletta.

Fanno eccezione le ZUT 9.213, 9.214, 9.215, collocate nei cosiddetti nodi dell'ambito, nelle quali possono essere concentrate quote della SLP dalle stesse generata (sempre con il medesimo indice). Si tratta degli ambiti collocati in corrispondenza di stazioni della metropolitana, ove è necessario prevedere interventi di riammagliamentamento del tessuto, creazione di nuovi poli funzionali e, nel caso della ZUT 9.213, l'ampliamento dell'attività ospedaliera comprensiva dei servizi e delle attività di supporto.

Secondo i principi precedentemente esposti in merito alla caratterizzazione del progetto urbano, è necessario distribuire la SLP realizzabile concentrandola in corrispondenza delle fermate della metropolitana, entro una distanza agevolmente percorribile a piedi ed in bicicletta; a queste condizioni, infatti, ne viene incentivato l'uso.

Le aree di proprietà pubblica, che costituiscono tra l'altro il più importante bacino della capacità edificatoria finalizzata al finanziamento della metropolitana, posseggono i requisiti descritti risultando per la maggior parte collocate ai lati della nuova via Regaldi. La presente variante prevede pertanto che la SLP che "decolla" dall'ambito Sempione/Gottardo atterri principalmente su queste aree caratterizzate da un indice proprio pari a 0.7 o 0.8 mq SLP/mq ST, che per effetto dell'atterraggio raggiungono densità edificatorie rapportabili alla densità del tessuto consolidato.

In sintesi, gli indici sono stati attribuiti sviluppando i principi originariamente determinati dal Documento Programmatico secondo i criteri di seguito descritti.

Le aree facenti parte dell'ambito Sempione/Gottardo (ZUT 212, 213, 214, 215) e quelle private facenti parte dell'ambito Vanchiglia (ZUT 9.211), conservano l'indice originario di P.R.G. (0,5 mqSLP/mqST e in minima parte 0,5/3 mqSLP/mqST). Le aree del cd "trincerane" sono principalmente riservate agli usi pubblici e di pubblico interesse (aree verdi, piste ciclabili, stazioni della metropolitana, espansione del polo ospedaliero), oltre ai poli di attività ASPI in corrispondenza delle stazioni di Largo Cherubini (ZUT 9.214) e via Bologna (ZUT 9.215). Queste ultime, rappresentano le uniche eccezioni per la presenza di SLP residenziale, per la quale è però previsto l'atterraggio sulle adiacenti aree ZUT 9.217 (area da riqualificare in cui è collocata una stazione elettrica) e ZUT 9.209 ("caserma Cimarosa"), per la quale è prevista una trasformazione complessiva verso residenza e servizi).

Le aree con destinazione prevalentemente residenziale, seguono sostanzialmente l'impianto ordinario del P.R.G. e vengono pertanto trattate con l'indice di 0,7 mq SLP/ mq ST. Si tratta delle ZUT 9.204 (sede di un'attività in fase di dismissione), delle ZUT 9.209 e ZUT 9.217 di cui sopra e ZUT 9.210 (caserma Mardichi). Fanno eccezione la ZUT 9.206 alla quale viene attribuito un indice massimo di 0.8 mq SLP/ mq ST, al fine di agevolare il trasferimento dell'attività di rottamazione e del distributore di benzina per i citati motivi di incompatibilità, le ZUT di proprietà comunale 9.208 e 9.216 cui viene attribuito l'indice massimo di 1,0 mq SLP/ mq ST e la ZUT 9.211 cui viene attribuito l'indice di 0,8 mq SLP/ mq ST.

Per il principio di riequilibrio di cui si è detto, la cd "osmosi", si è inoltre ammessa la possibilità per le ZUT pubbliche 9.209, 9.210, 9.217 e 9.208 di accogliere SLP derivanti dalle ZUT afferenti all'ambito Sempione/Gottardo 9.212, 9.213, 9.214 e 9.215.

Al fine di incentivare la permanenza e l'insediamento delle attività economiche e produttive esistenti, alle ZUT 9.202, 9.203, 9.205, 9.207 (prevalentemente produttive e artigianali) è stato attribuito l'indice di 0.8 mq SLP/ mq ST. Nel caso della ZUT 9.203,

per la quale è ammessa la trasformazione per sottoambiti, tale indice rappresenta la media tra la densità più elevata relativa alle attività economiche e quella riconducibile allo 0,7 mq SLP/ mq ST ordinario per il sottoambito prevalentemente residenziale.

Sulla base delle simulazioni effettuate, per le ZUT 9.203, 9.205 e 9.207 si è ammessa la possibilità di elevare l'indice assegnato fino al massimo di 1,00 mq SLP/mq ST per l'atterraggio della SLP generata dai parchi urbani e fluviali afferenti l'area nord della Città.

Unico ambito cui non è stato predeterminato l'indice è quello della ZUT 9.201 Pollone, subordinato alla approvazione di Piano di Recupero ai sensi della legge 457/1978; in analogia con il trattamento previsto dal PRG per le aree centrali, la capacità edificatoria è infatti demandata all'analisi dello stato di consistenza attuale rispetto al quale lo strumento esecutivo deve individuare gli interventi di recupero da effettuarsi sugli immobili, prevedendo ove necessario specifiche Unità Minime di Intervento. Và tuttavia precisato che, in base ai rilievi effettuati, l'attuale densità corrisponde sostanzialmente all'indice di zona – pari ad 1,35 mq SLP/ mq SF, e si ritiene che la stessa debba essere confermata, anche nella sue caratteristiche di distribuzione morfologica (elevata densità all'interno dei lotti, con rapporto di copertura superiore agli isolati del tessuto ottocentesco). Tale fattore è infatti funzionale al mantenimento dell'identità del sito, per il quale si vuole mantenere e valorizzare il mix di funzioni già richiamato come “casa e bottega”, che per l'appunto necessita di tipologie particolari, ad esempio in relazione alla profondità di manica o per la previsione di spazi di carico e scarico coerenti con la presenza di residenza.

Come si è accennato, il provvedimento prevede un quadro normativo molto articolato che riconduce la maggior parte delle aree alle Zone Urbane di Trasformazione, ma prevede anche alcuni ambiti consolidati.

La consistenza di tali aree consolidate rappresenta circa il 13% rispetto al totale di quelle oggetto di variante nell'ambito Scalo Vanchiglia e Sempione/Gottardo, e di queste circa il 35% è relativo ad aree per servizi pubblici, il 54% ad aree prevalentemente destinate ad attività economico/produttive, l'11% ad aree prevalentemente destinate a residenza.

Principalmente si tratta di aree per le quali la presenza di attività artigianali/produttive ed economiche risulta oggi coerente con la trasformazione urbana prevista per l'area, che consiste nel consolidare la presenza di tali attività integrate, in percentuali diverse, con la residenza. Sono lotti per i quali il P.R.G. vigente contempla la radicale trasformazione tramite ZUT ma, essendo densamente edificati e spesso sedi di attività radicate sul territorio, tale previsione non ha trovato riscontro ed ha di fatto anche limitato le possibilità di sviluppo imprenditoriale.

Caso emblematico in questo senso il complesso del cd "Lanificio di Torino", attività di grande interesse sia per il suo dinamismo (la domanda di piccoli locali adatti ad attività compatibili con il tessuto urbano quali artigianato, piccole produzioni, depositi per la distribuzione, etc..., è in crescita ed è caratterizzata da elevata mobilità), sia per il modello organizzativo che prevede la gestione del complesso immobiliare in modo organico ed unitario, fornendo servizi in comune alle circa 100 aziende insediate. In questo caso si prevede il consolidamento dell'attività imprimendo la destinazione M2 "Isolati o complessi di edifici a funzione mista con forte presenza di attività produttive", dettando però specifiche prescrizioni in merito alle destinazioni ammesse, alla loro collocazione nel complesso ed agli interventi realizzabili; in particolare, deve essere conservato il carattere originario di architettura manifatturiera degli edifici di primo Novecento facenti parte del complesso dell'ex Lanificio.

Le restanti aree appartenenti alla categoria delle attività economiche consolidate, rientrano per le loro caratteristiche tra le aree MP "Isolati o complessi di edifici a destinazione mista produttiva: artigianale, commerciale, e servizi, anche in presenza di residenza". Anche in questo caso, al fine di orientare correttamente le trasformazioni possibili, sono state introdotte specifiche prescrizioni in merito alle destinazioni ammesse per le aree facenti parte della porzione compresa tra la via Bologna e la nuova Via Regaldi, per le quali si intende mantenere e valorizzare la mixité funzionale esistente che caratterizza l'identità del comparto.

Significative sono anche le modifiche volte a consolidare e razionalizzare la dotazione di servizi esistenti. Come si è detto, per la localizzazione delle aree di servizio è stata data la priorità alle aree in posizione baricentrica rispetto alla trasformazione dell'ambito "Scalo", ed a quelle collocate sui cd "nodi" della trasformazione – spesso coincidenti con la posizione delle fermate della metropolitana. Si è inoltre verificata l'agevole connessione degli stessi con il quartiere storico di Barriera di Milano.

Tali principi sono stati oggetto della pianificazione delle Zone Urbane di Trasformazione, principali fonti della nuova dotazione, ed altresì delle aree a servizi esistenti.

Anche sulla base delle analisi di settore, si è verificata la coerenza tra le attività di servizio previste dal Piano e quelle effettivamente in esercizio, tenuto conto delle ipotesi di trasformazione future.

Viene così confermato il blocco dei servizi esistente, collocato in corrispondenza delle vie Ristori e Ponchielli, destinato ad essere implementato dalle nuove aree a servizi derivanti dalle trasformazioni adiacenti e limitrofe (principalmente ZUT 9.207, 9.208, 9.209).

Le destinazioni sono confermate per le attività in essere (Istituto Zooprofilattico e scuole superiori ed istituti di livello universitario), ma le stesse, che attualmente costituiscono una sorta di "enclave" dell'ambito, vengono messe a sistema con il territorio tramite la formazione di attraversamenti ciclopedonali espressamente individuati tramite prescrizioni normative e cartografiche.

Intervenire sul tema dell'accessibilità dei servizi, porta ad una migliore integrazione con il territorio (all'interno dell'ambito "Scalo" gli spostamenti con percorsi pedonali protetti attraversano il cuore a servizi), ed anche al potenziamento dell'utilizzo degli immobili, sia integrando gli usi e le attività, sia estendendone l'arco orario di funzionamento (emblematico il caso della palestra scolastica di grandi dimensioni attualmente utilizzabile solo dagli istituti dai quali ha accesso esclusivo).

Per quanto riguarda il massiccio immobile delle Poste, di cui risulta un utilizzo residuale ad ufficio postale, la variante prevede la sua disaggregazione in componenti diverse. Le parti in conflitto con la prevista trasformazione radicale a viabilità e parco sono

ricomprese nella ZUT 9.211, mentre la porzione residua ben si presta ad integrare il nodo polifunzionale posto all'estremo della nuova via Regaldi, per il quale si è prefigurato un polo caratterizzato dalla presenza di “attrezzature di interesse generale”, funzionali alle limitrofe aree di insediamenti universitari, arricchito principalmente da attività commerciali, Eurotorino ed ASPI.

Si segnalano, infine, limitate integrazioni di aree a parcheggi e verde impropriamente destinate dal P.R.G. a viabilità o ad altro tipo di servizi e l'unica area, all'angolo tra la via Bologna e la via Pacini, individuata per la collocazione di Servizi Privati.

Concludendo l'analisi delle aree assoggettate alla normativa del tessuto consolidato, restano quelle prevalentemente residenziali. Anche in questo caso la destinazione è calibrata in relazione al tessuto esistente ed al contesto urbano prefigurato.

Un insieme è rappresentato dalle aree “M1 Isolati misti prevalentemente residenziali”, comprendenti: una porzione dell'isolato all'angolo tra via Pacini e via Quittengo (ad oggi completamente edificato con la presenza di edifici condominiali), due porzioni del fronte dell'isolato di via Bologna tra via Benaco e via Ponchielli (oggi rispettivamente destinate a verde e bocciofila, per la quale si prevede il trasferimento presso le limitrofe aree verdi, con interposto un edificio residenziale di 7 piani fuori terra), e la parte dell'isolato di via Corelli affacciato su Largo Cherubini, che costituiva la porzione residua di una ATS in attuazione.

In ultimo sono state individuate due aree destinate a “R2 Isolati residenziali a cortina verso lo spazio pubblico”.

L'una costituisce una porzione minore di un isolato già così prevalentemente destinato ed occupata da un fabbricato sede della Circoscrizione 6. La variante è finalizzata a rendere possibile il trasferimento dei servizi di quartiere verso una posizione più baricentrica rispetto alla trasformazione, anche eventualmente tramite l'utilizzo della SLP, affacciata sulla nuova Piazza, di cui è prevista la cessione gratuita alla Città. In tal caso la destinazione residenziale potrà essere funzionale al reperimento delle risorse necessarie; naturalmente, in caso diverso, nulla osta al mantenimento della sede attuale.

L'altra è in via Tollegno, sede di una'attività economica ora impropriamente situata in area a verde.

### **Fasce di rispetto cimiteriali, stradali e ferroviarie**

Come evidenziato nell'analisi della situazione urbanistica vigente, gran parte del sedime dell'ex scalo merci è sottoposto alla fascia di rispetto cimiteriale avente un'estensione di 150 metri. Nella porzione interessata dalla trasformazione urbana, le aree interne a tale limite sono attualmente occupate dalle infrastrutture dell'ex Scalo (sostanzialmente tettoie, bassi fabbricati ed aree asfaltate) e da edifici, anche di un certo rilievo dimensionale nel caso del palazzo delle Poste.

Considerato che il margine della nuova via Regaldi dista dal cimitero circa 200 metri, ne consegue che la porzione libera da vincoli risulta di appena 50 metri. E' di tutta evidenza che tale assetto costituisce un elemento di fortissima rigidità progettuale, portando all'inevitabile allineamento del fronte costruito sul limite edificabile, oltre che alla conseguente elevazione del fronte edificato. Tra l'altro, la necessità di realizzare maggiori quote di parcheggi pertinenziali, obbligatoriamente interrati, trova un evidente ostacolo alla sua attuazione nel momento in cui la superficie fondiaria sul quale sono realizzabili risulta corrispondere alla sola impronta a terra degli edifici.

Con la presente variante viene pertanto attivata, contestualmente alla Valutazione Ambientale Strategica, la procedura per la riduzione parziale della fascia di rispetto cimiteriale da 150 a 100 metri ai sensi dell'art. 27 LUR e della circolare del Presidente della Regione Piemonte del 9 dicembre 1987, numero 16/URE, al fine di poter disporre di maggiore flessibilità nella disposizione della concentrazione edilizia. Deve essere però chiarito che tale riduzione non è finalizzata all'avanzamento generalizzato del fronte costruito verso il nuovo parco, ma alla sua modulazione in relazione alle esigenze di progettazione e di maggiore integrazione con le aree a verde. Pertanto viene ammessa la possibilità di avanzamento esclusivamente in corrispondenza di alcune aree nodali individuate in base ai criteri suddetti.

Per quanto attiene le fasce di rispetto stradale, si richiama quanto meglio precisato nel precedente capitolo 2.3, rispetto alla necessità di adeguare il P.R.G. vigente alla

normativa di settore oggi rappresentata dal Nuovo Codice della Strada (D. Lgs. 285/1992 e s.m.i.) e dal suo Regolamento Attuativo (DPR 495/1992).

Si evidenzia che, nel caso specifico, il presente ambito è fortemente interessato dalla presenza di fasce di rispetto stradale (oggi individuate dal P.R.G. ai sensi del previgente D.M. n. 1404/1968), in quanto trattasi di aree scarsamente edificate per la presenza del cimitero e delle aree a parco, e pertanto escluse dal Perimetro del Centro Abitato determinato ai sensi dell'art. 81 della LUR. Tale assetto deve essere sostanzialmente modificato, recependo le nuove fasce di rispetto stradali discendenti dal Perimetro del Centro Abitato ai sensi della vigente normativa.

E' quindi necessario intervenire con la presente variante, eliminando le fasce di rispetto stradale all'interno del Perimetro del Centro Abitato – determinato ai sensi della vigente normativa, ove costituiscono improprio vincolo alla morfologia urbana. Il nuovo assetto pianificatorio, introduce al contempo specifiche norme volte a determinare il corretto sviluppo dei fronti edificati, riportando la materia nel proprio alveo urbanistico ed edilizio.

Sono infine presenti fasce di rispetto ferroviarie di m. 30, ai sensi del D.P.R. 753/80. Si specifica che tale vincolo non sussiste ove i rami ferroviari abbiano cessato il loro esercizio (come ad esempio per il tratto Sempione/Gottardo e per l'ex Scalo Vanchiglia per i quali si provvede pertanto al relativo aggiornamento).

### **Le stazioni della metropolitana**

Di rilevanza trasversale a tutto l'ambito è il trattamento riservato alle stazioni della metropolitana, per le quali viene prevista ed incentivata la possibilità di prevedere i cd "servizi di stazione" (sostanzialmente corrispondenti all'ASPI), purchè ad esse integrate. In due ambiti strategici, ZUT 9.211 e 9.215, è inoltre prevista la cessione gratuita alla Città di porzioni di edifici realizzati al rustico al fine di garantire la realizzazione di servizi pubblici proprio in corrispondenza di tali aree (a maggiore valore immobiliare) capaci di costituire forti elementi catalizzatori della vita del quartiere. Solo a tali condizioni è infatti possibile ipotizzare concretamente la creazione di comparti

fortemente mixati nelle funzioni pubbliche e private, tra l'altro arricchite dalla presenza della metropolitana.

### **6.2.1 PIANO PARTICOLAREGGIATO REGALDI**

Come già detto nel Documento Programmatico, in anticipo rispetto alla conclusione dell'iter di approvazione della variante strutturale, sarà attivata la trasformazione di una parte dell'ex Scalo Vanchiglia. L'area interessata comprende parte della superficie vera e propria dello Scalo ferroviario di Torino Vanchiglia e si compone di un unico corpo compreso tra corso Novara, corso Regio Parco, il proseguimento di via Regaldi e di via Ristori.

Il Piano Particolareggiato costituisce un importante tassello del progetto di variante 200, modificando le previsioni del PRG vigente con l'indicazione di un comparto che costituirà l'elemento motore della trasformazione dello Scalo Vanchiglia. Il P.P. prevederà la realizzazione, oltre ad una struttura commerciale (L2), di attività artigianali, di servizio e pubblici esercizi, nonché funzioni residenziali integrate con servizi privati. Il P.P. modificherà, inoltre, le previsioni del P.R.G. vigente, apportando alcune rettifiche al disegno della viabilità e riducendo parzialmente la fascia di rispetto cimiteriale prevista dal Piano vigente. Il P.P. si pone l'obiettivo, inoltre, di ridefinire ed integrare la viabilità locale, di definire nuovi spazi pubblici integrati con le stazioni del metro, realizzare un grande parco urbano e un parcheggio consistente in prossimità di Corso Novara. Con il P.P., infine, verrà conferita alla Città la titolarità delle aree, esterne al perimetro del Piano Particolareggiato, sulle quali sarà collocata una quota consistente delle concentrazioni di proprietà della Città, previste dalla variante 200, in connessione con la linea 2, dello scalo Vanchiglia e del ramo ex ferroviario Sempione – Gottardo.

Successivamente all'approvazione del Documento Programmatico sono state avviate dagli uffici interlocuzioni specifiche con i rappresentanti di categoria, al fine di giungere ad una sostanziale condivisione degli indirizzi che hanno portato alla definizione di un polo commerciale posto all'incrocio di corso Novara, di un secondo all'opposto a Nord-Est in corrispondenza dell'incrocio Regaldi - Cimarosa, mentre la via Regaldi dovrebbe assumere il carattere di asse commerciale naturale.

Le specifiche prescrizioni progettuali dovranno, inoltre, favorire l'integrazione e complementarietà del nuovo polo commerciale, coinvolgendo anche gli aspetti organizzativi ed edilizi al fine di creare un intervento "estroverso", con affacci commerciali e vetrine rivolte verso lo spazio pubblico e la via Regaldi.

Il P.P. relativo all'insediamento commerciale su Via Regaldi necessita del contestuale aggiornamento della variante al P.R.G. n. 160 adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 2 marzo 2009.

Al riguardo si fa presente che, pur non essendo espressamente individuata tra le localizzazioni commerciali, il nuovo complesso rientra appieno nei criteri generali commerciali comunali delineati nel 2007 e approvati con delibera C.C. n. 18 del 2 marzo 2007. Con il documento citato, infatti, l'Amministrazione ha ritenuto opportuno riservarsi la possibilità di riconoscere ulteriori localizzazioni nel caso in cui vadano a costituire occasione di riqualificazione urbana, ovvero negli ambiti produttivi ove le attività non più in esercizio lasciano estese aree degradate, nel frattempo inserite in contesti urbanizzati.

### **Modifiche introdotte**

Per quanto trattato in questo capitolo, vengono modificate le N.U.E.A. di P.R.G. come di seguito specificato:

- modifica dell'art. 23, comma 11, con l'eliminazione della previsione del passaggio in sottosuolo di una nuova viabilità sotto il fiume Po e, in conseguenza, viene modificata anche la Tavola n.1 Azzonamento;
- all'art. 8, comma 41bis, inserimento dell'area del Lanificio di Torino all'interno delle aree con prescrizioni particolari in M2;
- all'art. 8, comma 45bis, inserimento della specificazione dell'area normativa MP1;
- aggiornamento dell'Allegato Tecnico n. 7 Fasce di Rispetto, in scala 1:5.000, e dell'Allegato Tecnico n. 17 "Ambiti di insediamento commerciale", in scala 1:5.000.

## **7. I CONTENUTI DELLA VARIANTE URBANISTICA**

### **7.1 AMBITO SPINA 4**

Il progetto di variante prevede una diversa articolazione degli ambiti di trasformazione, riprogettando l'assetto urbano della Spina 4.

Vengono individuati tre nuovi ambiti che, in parte, comprendono aree già incluse nelle Zone Urbane di Trasformazione previste dal P.R.G. vigente e, in parte, comprendono aree a parco e altre aree a servizi.

#### **AMBITO 5.200 SPINA 4 FOSSATA – REBAUDENGO**

• Viene individuata la Zona Urbana di Trasformazione 5.200 Spina 4 – Fossata – Rebaudengo che comprende le seguenti aree:

- ambito 5.10/5 Spina 4 Metallurgica Piemontese e ambito 5.10/7 Spina 4 Gondrand compresi in una unica ZUT ambito 5.10/5 Spina 4 Gondrand Metallurgica Piemontese oggetto di PRIN in corso di approvazione, una porzione di area normativa, compresa tra la via Cigna e la via Lauro Rossi, classificata dal P.R.G. vigente in parte come “zona urbana consolidata residenziale mista R3” e ad una porzione di viabilità pubblica;
- le Zone Urbane di Trasformazione denominate dal P.R.G. vigente 5.10/6 Spina 4 – Lauro Rossi e 5.10/8 Spina 4 – Breglio;
- le porzioni del Parco Sempione a Est e a Ovest del futuro viale della Spina, attualmente destinate a verde pubblico;
- una porzione di area di proprietà R.F.I. corrispondente all'attuale ramo ferroviario dismesso, che confluisce nel cosiddetto “trincerone” di corso Sempione e alcune aree poste in corrispondenza dell'asse della Spina Centrale. Tali aree dovranno essere rese disponibili anche in anticipo rispetto alla trasformazione dell'ambito 5.201 Spina 4 – RFI, al fine di rendere possibile la realizzazione della linea 2 di metropolitana, l'attuazione degli interventi di riqualificazione del Parco Sempione e per consentire la sistemazione degli spazi pubblici in corrispondenza del futuro viale della Spina Centrale e della nuova piazza pubblica prevista;

- l'area normativa destinata a servizi pubblici "S" lettera "i. Aree per l'istruzione inferiore.", lettera "v. Aree per spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport." e lettera "p. Aree per parcheggi (reperibili anche in strutture multipiano e nel sottosuolo.", collocata tra le vie Fossata, Bongiovanni, Randaccio e Coppino, che viene inserita nell'ambito al fine di riqualificare i servizi pubblici insistenti sulla stessa e l'area normativa destinata a servizi pubblici "S" lettera "v. Aree per spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport." collocata tra l'attuale c.so Venezia, via Gulli, via Manuzio, via Lisa, ricompresa nell'ambito al fine di riqualificarla;
- una porzione dell'ambito 5.10/3 Spina 4 – FS1, compresa tra l'attuale c.so Venezia, via Lisa, via Manuzio e via Breglio, che viene ricompresa nel perimetro della Z.U.T. al fine di integrarne la riqualificazione all'interno della trasformazione dell'ambito.
- Vengono trasferiti nell'ambito 5.201 Spina 4 – RFI i diritti edificatori generati dalle aree di proprietà RFI comprese nell'ambito 5.200 Spina 4 – Fossata – Rebaudengo pari a mq. 4.966.
- Vengono trasferiti nell'ambito 8.18/1 Spina 2 PRIN i diritti edificatori di proprietà comunale pari a mq. 2.789.
- Vengono trasferiti dall'ambito 5.201 Spina 4 – RFI i diritti edificatori di proprietà comunale pari a mq. 225.
- Viene modificata la struttura insediativa dell'intero ambito prevedendo la concentrazione edificatoria intorno alla piazza rettangolare prevista a cavallo del viale della Spina Centrale e conseguentemente viene modificata l'organizzazione degli spazi liberi destinati a servizi e viabilità (verde, piazza, ecc.) in connessione con le aree a parco esistenti.
- Vengono individuati due Comprensori.

Il Comprensorio 1 comprende le aree di concentrazione edificatoria oggetto del Pr.In. sopra citato con i relativi dati quantitativi min e max:

SLP massima realizzabile	35.592 mq.
Residenza	max 24.914 mq.
Eurotorino/ASPI	min. 10.678 mq.

All'interno della SLP pari a mq. 10.678 sono consentite le attività di cui all'art. 3, punto 4, lettera B delle N.U.E.A. per una SLP max pari a 2.400 mq.

L'attuazione del Compensorio 1 avviene mediante approvazione di specifico Pr.In. ai sensi della L.R. 18/96.

Il Compensorio 2, comprende le aree cedute alla Città a seguito del Pr.In. di cui sopra e destinate a concentrazione edificatoria e le ulteriori aree, poste a cavallo della Spina Centrale e lungo la viabilità prevista, aventi i relativi mix funzionali

Residenza	max 60%
ASPI	max 20%
Terziario/Eurotorino	min 20%

Viene prevista la monetizzazione della quota di fabbisogno pregresso di pubblici servizi, pari al 20% della superficie territoriale, relativo ai diritti edificatori del Compensorio 2

- Viene prevista la possibilità di soddisfare il fabbisogno di parcheggi pubblici della ZUT 5.200, in argomento, nell'ambito 5.201 Spina 4 – RFI, mediante la realizzazione di parcheggi interrati, anche su più livelli, nell'interpiano compreso tra la soletta di copertura della trincea ferroviaria e la soletta del viale della Spina Centrale.
- E' previsto il trasferimento delle attività esistenti (residenza, attività produttive, artigianali, commerciali) non coerenti. Solo ed esclusivamente al fine della rilocalizzazione di tali attività viene riconosciuta una capacità edificatoria aggiuntiva rispetto a quella derivante dall'applicazione dell'indice 0,6 mq/mq, corrispondente alla SLP esistente.
- Viene inserita la seguente prescrizione:

Per gli edifici del Compensorio 2 l'altezza massima è fissata in 100 metri.

Per gli edifici di altezza superiore a 70 metri, tenuto conto dell'elevata incidenza dei connettivi orizzontali e verticali in relazione alle particolari prescrizioni tecniche e di sicurezza, la SLP è calcolata al netto dei vani scala di uso comune, vani corsa degli impianti di sollevamento e/o diretti al superamento delle barriere architettoniche con i relativi sbarchi e spazi connettivi di distribuzione dagli impianti stessi purché di uso comune e per la sicurezza, intercapedini tecnologiche finalizzate al conseguimento del

risparmio energetico e al miglioramento bioclimatico. Ai fini di verificare il rispetto della SLP massima realizzabile, alla SLP così calcolata è applicata una maggiorazione forfettaria del 15%. Per gli stessi edifici, dal computo dell'altezza delle fronti sono esclusi i piani tecnici e per la sicurezza, comunque collocati nello sviluppo verticale dell'edificio, nonché gli spessori degli orizzontamenti eccedenti i 30 cm, finalizzati al miglioramento dell'efficienza energetica, dell'isolamento acustico, delle caratteristiche bioclimatiche e della sicurezza. In ogni caso, l'altezza competente all'edificio, comprensiva di tali volumi e spessori tecnici, non deve superare del 15% quella massima indicata.

- Gli interventi prevedono la realizzazione di edifici la cui altezza massima è superiore a quella consentita dal nuovo Regolamento Edilizio artt. 13, 14, 15, 16 e 40;
- E' consentita l'edificazione a scavalco della via Fossata in continuità con l'edificabilità della ZUT 5.201 Spina 4 - RFI.
- Viene prevista una quota aggiuntiva di parcheggi pertinenziali in misura maggiore di almeno il 50% rispetto a quanto previsto dalla normativa vigente.
- Viene previsto, per il nuovo insediamento, il rispetto del valore pari a 2,5 del Sistema di Valutazione ITACA

#### **AMBITO 5.201 SPINA 4 RFI**

- L'ambito 5.10/3 Spina 4 – F.S. 1 viene rinominato “ambito 5.201 Spina 4 – R.F.I.”.
- Viene stralciata dal perimetro della Z.U.T. la porzione di ambito compresa tra l'attuale c.so Venezia, via Lisa, via Manuzio e via Breglio, che viene ricompresa nel perimetro della Z.U.T. 5.200 Spina 4 Fossata – Rebaudengo.
- Viene compreso nella Z.U.T. l'ambito 5.10/4 Spina 4 - FS 2.
- Vengono ricomprese nell'ambito le aree su cui insistono i fabbricati di via Valprato 78/A, 78/B e 78/C, attualmente classificate dal PRG vigente come “zona urbana consolidata residenziale mista R3”, al fine di consentire la demolizione degli edifici esistenti e la ricostruzione della relativa S.L.P. nelle aree di concentrazione previste nell'ambito 5.201 Spina 4 RFI.

Solo ed esclusivamente a tale fine, per gli immobili di cui sopra e per gli edifici di via Fossata n. 69 – 71, è riconosciuta una capacità edificatoria aggiuntiva rispetto a quella derivante dall'applicazione dell'indice 0,6 mq/mq, corrispondente alla SLP esistente.

- Vengono trasferiti nell'ambito 5.200 Spina 4 – Fossata Rebaudengo i diritti edificatori di proprietà comunale pari a 225 mq.
- Vengono trasferiti dall'ambito 5.200 Spina 4 Fossata Rebaudengo i diritti edificatori di proprietà RFI pari a 4.966 mq.
- Viene prevista una quota aggiuntiva di parcheggi pertinenziali in misura maggiore di almeno il 50% rispetto a quanto previsto dalla normativa vigente.
- Viene previsto, per il nuovo insediamento, il rispetto del valore pari a 2,5 del Sistema di Valutazione ITACA
- Viene modificata la concentrazione dell'edificato in coerenza con il riassetto urbano definito dall'intera variante e conseguentemente vengono modificate le aree a servizi e le altezze degli edifici.

- Vengono previsti i seguenti mix funzionali:

Residenza	max	60%
ASPI	max	20%
Terziario/Eurotorino	min	20%

- Nell'ambito viene realizzato un parcheggio in struttura tra la soletta di copertura della trincea ferroviaria e la soletta del viale della Spina Centrale, finalizzato a soddisfare il fabbisogno di parcheggi pubblici della ZUT in argomento e ad assolvere l'eventuale fabbisogno residuo di parcheggi pubblici afferente gli ambiti 5.200 Spina 4 – Fossata – Rebaudengo e 5.202 Spina 4 Docks Dora.

- Viene inserita la seguente prescrizione:

Per gli edifici l'altezza massima è fissata in 100 metri.

Per gli edifici di altezza superiore a 70 metri, tenuto conto dell'elevata incidenza dei connettivi orizzontali e verticali in relazione alle particolari prescrizioni tecniche e di sicurezza, la SLP è calcolata al netto dei vani scala di uso comune, vani corsa degli impianti di sollevamento e/o diretti al superamento delle barriere architettoniche con i relativi sbarchi e spazi connettivi di distribuzione dagli impianti stessi purché di uso

comune e per la sicurezza, intercapedini tecnologiche finalizzate al conseguimento del risparmio energetico e al miglioramento bioclimatico. Ai fini di verificare il rispetto della SLP massima realizzabile, alla SLP così calcolata è applicata una maggiorazione forfettaria del 15%. Per gli stessi edifici, dal computo dell'altezza delle fronti sono esclusi i piani tecnici e per la sicurezza, comunque collocati nello sviluppo verticale dell'edificio, nonché gli spessori degli orizzontamenti eccedenti i 30 cm, finalizzati al miglioramento dell'efficienza energetica, dell'isolamento acustico, delle caratteristiche bioclimatiche e della sicurezza. In ogni caso, l'altezza competente all'edificio, comprensiva di tali volumi e spessori tecnici, non deve superare del 15% quella massima indicata.

- Gli interventi prevedono la realizzazione di edifici la cui altezza massima è superiore a quella consentita dal nuovo Regolamento Edilizio artt. 13, 14, 15, 16 e 40;
- E' consentita l'edificazione a scavalco della via Fossata in congiunzione con l'edificabilità della ZUT 5.200 Spina 4 – Fossata-Rebaudengo.

#### **AMBITO 5.202 SPINA 4 DOCKS DORA**

- L'ambito 5.10/2 Spina 4 – Docks Dora viene rinominato “ambito 5.202 Spina 4 - Docks Dora” e viene classificato come Ambito di Riordino, al fine di rendere possibile l'attuazione delle trasformazioni con i vincoli previsti dal P.R.G. vigente. Gran parte del complesso immobiliare, infatti, è classificato dal P.R.G. come appartenente al gruppo di “edifici di valore documentario”, rappresentato graficamente con campitura nera, identificata con il numero 4.

In particolare si prevede una SLP massima pari a mq. 25.000

- Vengono modificati i mix funzionali nel modo seguente:

Residenza	max	20%
ASPI/Terziario/Eurotorino	min	80%

Sono consentite le attività di cui all'art. 3.4 lettera B delle NUEA per una SLP massima pari a 2.500 mq.

- Viene prevista la possibilità di reperire parte del fabbisogno di pubblici servizi (parcheggi) nell'ambito 5.201 Spina 4 – R.F.I.

## **7.2 AMBITO SCALO VANCHIGLIA ED EX TRINCEA FERROVIARIA**

Il progetto di variante prevede, rispetto alla situazione vigente, una diversa articolazione degli ambiti di trasformazione dettata dal fatto che alcuni ambiti originari erano già in molte parti densamente edificati e avevano dimensioni piuttosto ampie a fronte di un assetto proprietario frammentato. A causa di queste motivazioni, nonostante le modifiche apportate sull'area dalla Variante n. 38 (diverso mix funzionale e attuazione per sottoambiti), non si sono avviate negli anni passati trasformazioni significative, ma si sono realizzati solo alcuni interventi puntuali consentiti dal Piano nelle more della trasformazione.

Pertanto alcune Zone Urbane di Trasformazione del Piano vigente vengono modificate e ridimensionate nel perimetro, nelle destinazioni e nei parametri, altre vengono modificate verso il consolidato, altre aree normative consolidate divengono Z.U.T., altre aree vengono confermate.

Le nuove Z.U.T. in variante prendono la nuova numerazione riferita alla variante n. 200, per evidenziare che la trasformazione complessiva segue un disegno urbanistico unitario. I nuovi ambiti vengono numerati dalla 9.200 fino al 9.217.

L'area compresa nell'ambito dell'ex Scalo Vanchiglia e dell'ex Trincea Ferroviaria, meglio identificata negli Allegati grafici 1a e 1b (che seguono) comprendeva originariamente le ZUT 9.11, 9.22, 9.23, 9.24, 9.29, 9.34, 9.35, 9.36 e 9.37, nonché alcune aree per servizi pubblici "S", lettere "a", "v", "z", "u" e alcune destinate a viabilità "VI".

Con la presente variante le previsioni urbanistiche vengono modificate attraverso la definizione delle 18 nuove ZUT (da 9.200 a 9.217), l'inserimento di aree consolidate destinate a "R2", "M1" e "MP", di due ambiti destinati alla nuova area normativa "MP1", di un'area per servizi privati "SP", lettera "a", l'istituzione di una nuova area per verde e servizi con prescrizioni particolari nel polo di servizi pubblici costituito dall'insieme dell'Istituto Zooprofilattico e del complesso scolastico degli Istituti superiori Bodoni e Beccari, (lettere "a", "s", "u"), l'istituzione di una nuova area normativa con

prescrizioni particolari nel consolidato “M2” (Lanificio di Torino), nonché attraverso alcuni adeguamenti di aree per servizi e viabilità di entità minore.

Si elencano qui di seguito le modifiche apportate dalla presente variante, rimandando alla lettura completa delle schede normative e delle modifiche agli allegati “Norme Urbanistico-Edilizie di Attuazione – Volume I” e “Norme Urbanistico-Edilizie di Attuazione – Volume II”, nonché alla Tavola di P.R.G. n. 1 “Azzonamento” e agli Allegati Tecnici n. 7 “Fasce di Rispetto”, n. 17 “Commercio” e n. 18 “Ambiti interessati dalla STU.

L’ambito 9.200 REGALDI è meglio descritto nei capitoli dedicati 6.2.1 e 7.2.1.

L’ambito 9.201 POLLONE riguarda un’area caratterizzata da regole e parametri propri e soggetta alla successiva approvazione di uno specifico Piano di Recupero ai sensi della Legge 457/78 e smi, a cui si rimanda la puntuale progettazione urbanistico-edilizia.

Una porzione su Corso Novara /via Mottalciata, nella quale si prevede l’insediamento di piccole attività produttive ed artigianali compatibili con la residenza, in modo da consentire l’attuazione della tipologia “casa-bottega”, viene disciplinata dalla nuova Area normativa “MP1”.

L’ambito 9.202 QUITTENGO, ha un indice territoriale di 0,80 mqSLP/mqST, è destinato al 100% ad ASPI e contempla anche l’eventuale mantenimento dell’attuale edificio occupato dalla concessionaria auto.

Nell’ambito 9.203 PACINI OVEST è previsto un mix di residenza (circa il 65% della SLP) ed ASPI/terziario (circa il 35% della SLP). L’indice territoriale è di 0,8 mqSLP/mq ST, elevabile a 1,00 a seguito della realizzazione delle utilizzazioni edificatorie generate da alcuni parchi urbani e fluviali. Inoltre, l’ambito è suddiviso in tre sottoambiti.

L'ambito 9.204 MOTTALCIATA assume un indice territoriale di 0,7 mqSLP/mqST e destinazioni a residenza (80%) e ASPI (20%).

Una porzione sita all'incrocio tra le vie Bologna e Pacini viene destinata a Servizi Privati di interesse pubblico "SP", lettera "a".

L'area tra via Bologna, via Pacini e la nuova via Regaldi viene in parte destinata a ZUT e in parte a consolidato. La ZUT 9.205 PACINI EST destinata ad un mix funzionale di attività produttive (min. 40% SLP) e ASPI (max. 60% SLP), ha un indice territoriale di 0,8 mqSLP/mq ST, elevabile a 1,00 a seguito della realizzazione delle utilizzazioni edificatorie generate da alcuni parchi urbani e fluviali. La porzione lungo via Quittengo è destinata ad Area normativa "M1" ed "MP1".

Sull'area tra via Bologna e via Ristori viene prevista la ZUT 9.206 RISTORI, con un indice territoriale di 0,8 mqSLP/mqST e destinazioni a residenza (80%) e ASPI (20%).

L'ampia area a servizi pubblici occupata dall'Istituto Zooprofilattico e dagli Istituti scolastici Bodoni e Beccari viene confermata, introducendo però alcune prescrizioni contenute nella specifica "area per verde e servizi con prescrizioni particolari", all'art. 19 del volume I delle N.U.E.A..

L'ambito su via Bologna, compreso tra le vie Ponchielli e Cimarosa, già sede della URMET, viene destinato a ZUT 9.207 URMET, con un mix funzionale prevalentemente ASPI/produttivo ed una quota minore di residenza e un indice territoriale di 0,8 mqSLP/mq ST, elevabile a 1,00 a seguito della realizzazione delle utilizzazioni edificatorie generate da alcuni parchi urbani e fluviali.

L'area occupata quasi interamente dal magazzino comunale di via Ponchielli, viene destinata a ZUT 9.208 PONCHIELLI, con un indice territoriale di 1,00 mqSLP/mqST

per le aree pubbliche (quasi interamente di proprietà comunale) e destinazioni a residenza (80%) e ASPI (20%).

Le due aree di proprietà demaniale poste tra via Bologna e via Cimarosa, utilizzate come magazzini del Genio Militare, già previste dal vigente P.R.G. come Zone Urbane di Trasformazione, prendono la nuova denominazione di ZUT 9.209 CIMAROSA e 9.210 BOLOGNA; con la modifica per la prima dell'indice territoriale a 0,7 mqSLP/mqST e dei mix funzionali a residenza (80%) e ASPI (20%) e con la conferma per la seconda dell'indice e delle destinazioni d'uso.

L'area dell'ex scalo ferroviario Vanchiglia è in parte occupato dalla ZUT 9.200 ed in parte dalla ZUT 9.211 REGIO PARCO, attualmente di proprietà pubblica e privata, per la quale si prevede un indice territoriale per le aree pubbliche di 0,80 mqSLP/mqST e destinazioni a residenza (60%) e ASPI/Eurotorino (40%); nella porzione lungo il cimitero, sulla quale è prevista la concentrazione degli standard, nascerà il nuovo parco urbano.

Ad est del prolungamento di via Cimarosa viene confermata una parte a Servizi pubblici, lettera "z", di proprietà delle Poste.

Il sedime della ex trincea ferroviaria e la viabilità limitrofa prende la denominazione di ZUT 9.212 SEMPIONE, con indice territoriale di 0,50 mqSLP/mqST ed è interamente destinato a servizi e viabilità; le capacità edificatorie generate atterrano su altri ambiti.

I tre "nodi" sull'asse dell'ex trincea ferroviaria sono stati assoggettati ad altrettante zone di trasformazione, tutte con indice territoriale di 0,50 mqSLP/mqST.

Il primo, antistante l'Ospedale San Giovanni Bosco, è normato dalla ZUT 9.213 SAN GIOVANNI BOSCO, destinata interamente ad ospitare servizi pubblici, tra cui le nuove strutture sanitarie a supporto dell'ospedale e viabilità; le capacità edificatorie atterrano su altri ambiti.

Il secondo nodo è costituito dall'ampia porzione di territorio posta all'incrocio con via Cherubini ad Ovest e via Corelli ad Est ed è normato dalla ZUT 9.214 CHERUBINI, destinata ad accogliere servizi pubblici, viabilità e una quota di ASPI, mentre altre quote di SLP atterrano nella contigua ZUT 9.217 CRUTO, attualmente occupata da un impianto di IRIDE. Per tale ZUT sono previste destinazioni a residenza (80%) e ASPI (20%) e indice territoriale di 0,70 mqSLP/mqST.

Il terzo nodo è costituito dalla ZUT 9.215 MADDALENE, sulla quale si prevedono destinazioni a residenza (40%) e ASPI (60%), con l'atterraggio di parte dei diritti edificatori su altri ambiti.

L'area attualmente occupata da GTT e AMIAT, di proprietà della Città di Torino, sul fronte di Corso Novara, tra via Amalfi e corso Regio Parco, oltre una piccola porzione di verde e viabilità, viene destinata a ZUT 9.216 BRESCIA, con indice territoriale di 1,00 mqSLP/mqST e destinazioni a residenza (80%) e ASPI (20%).

L'area compresa tra le vie Perugina, Novara, Amalfi e Padova, già ZUT 9.11 AMALFI, assume la destinazione "MP Isolati o complessi di edifici a destinazione mista produttiva: artigianale, commerciale, e servizi, anche in presenza di residenza".

L'attuale sede della Circoscrizione n. 6, in via San Benigno, viene destinata ad Area normativa "R2".

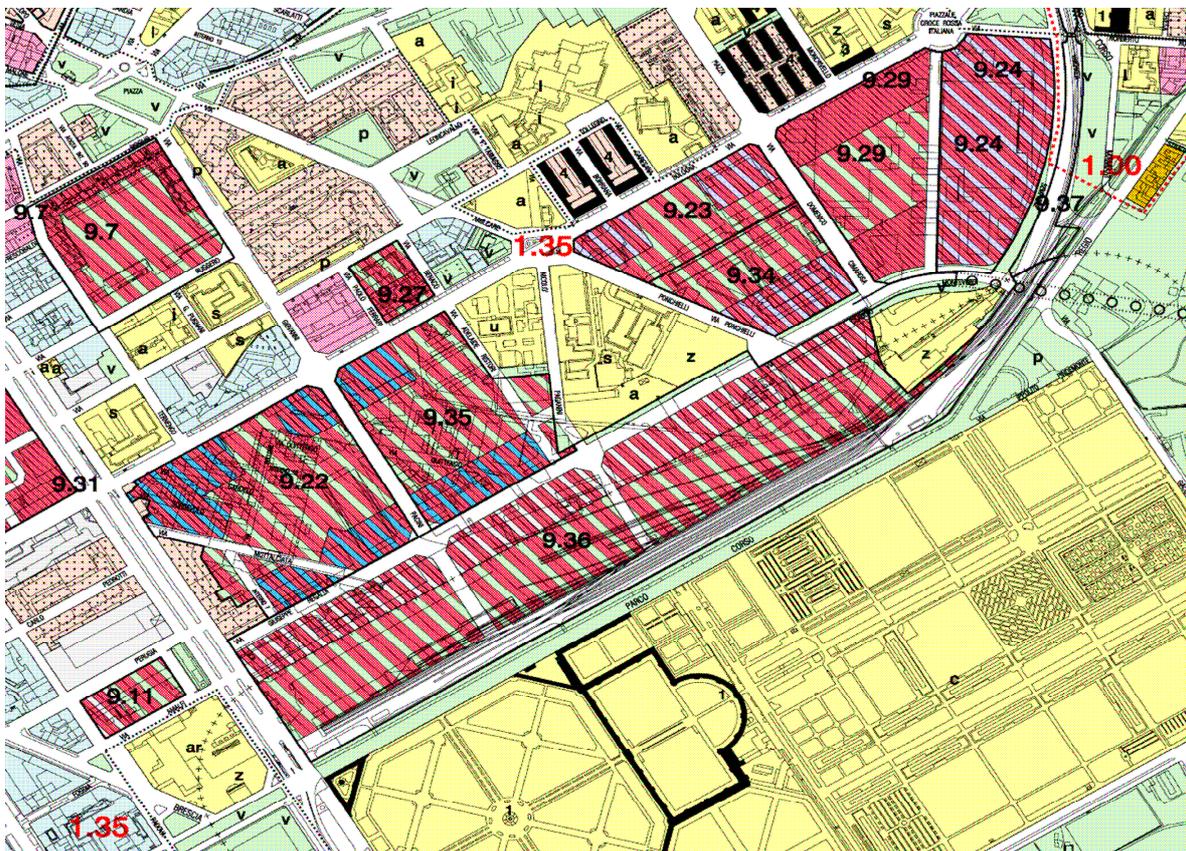
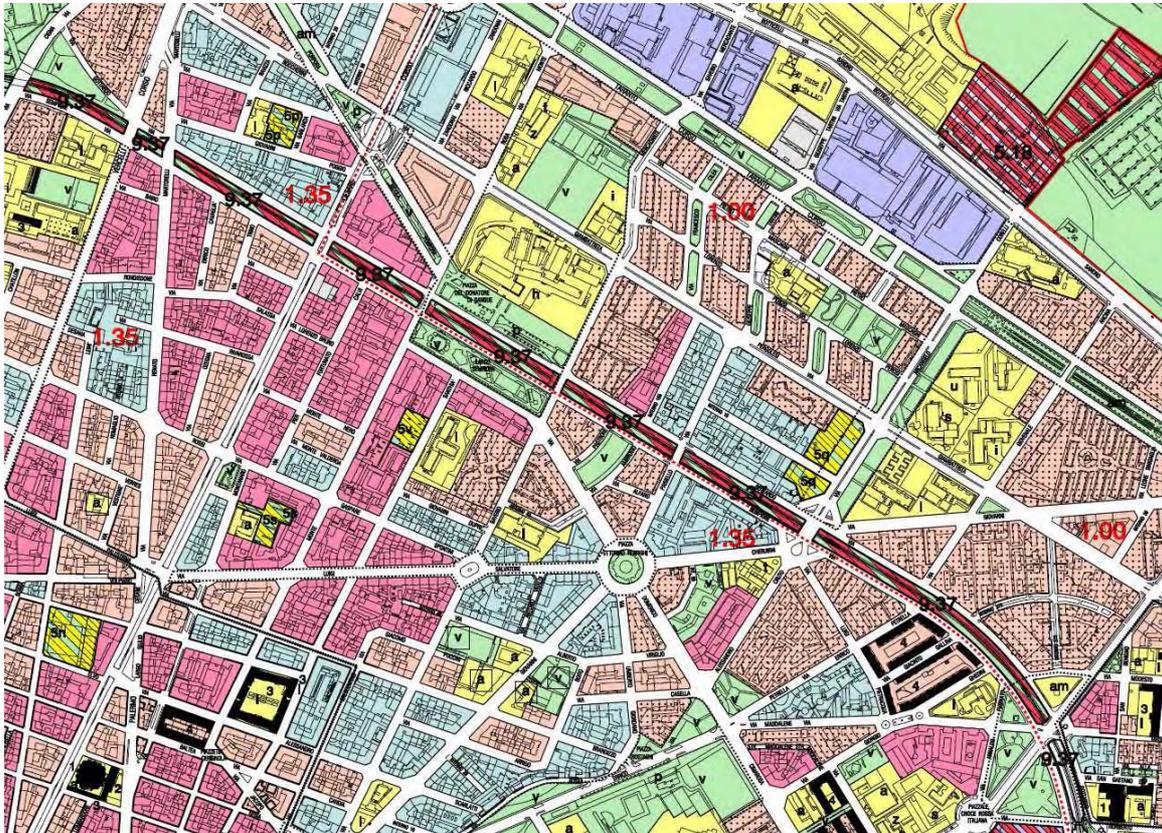
Alcune porzioni minori, a nord di via Bologna, tra le vie Tamagno, Benaco e Ponchielli, vengono modificate da Servizi pubblici "v" ad Aree normative "R2" ed "M1" e da Aree per viabilità "VI" a Servizi pubblici, lettera "v"; infine una porzione su via Tollegno viene modificata da Aree per viabilità "VI" a Servizi pubblici, lettera "p".

La Piazza Abba, attualmente destinata in parte a Servizi pubblici, lettera "v" ed in parte a "VI" Viabilità, viene destinata interamente a Servizi pubblici, lettera "v".

Inoltre, sulla Tavola n. 1 Azzonamento, è stata eliminata la previsione di viabilità sotterranea sotto il fiume Po e sono stati adeguati i perimetri dei Progetti Unitari di Suolo Pubblico.

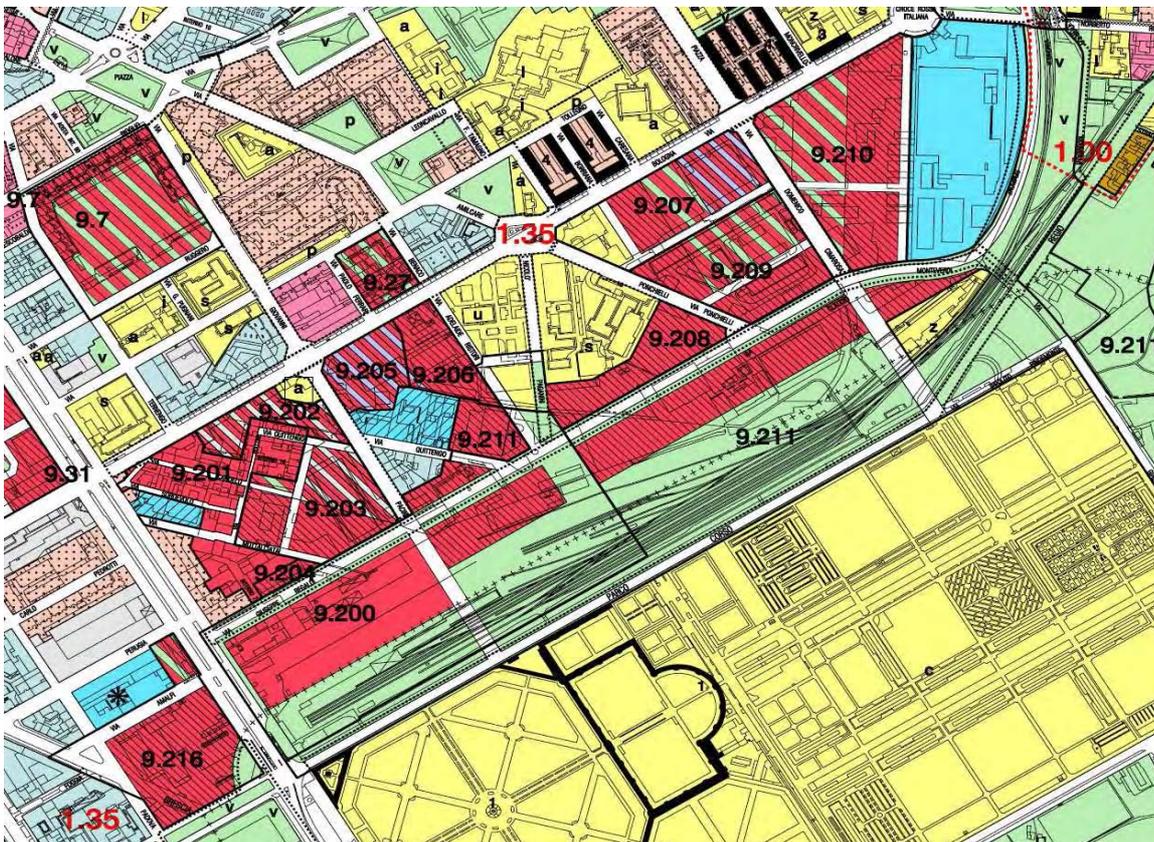
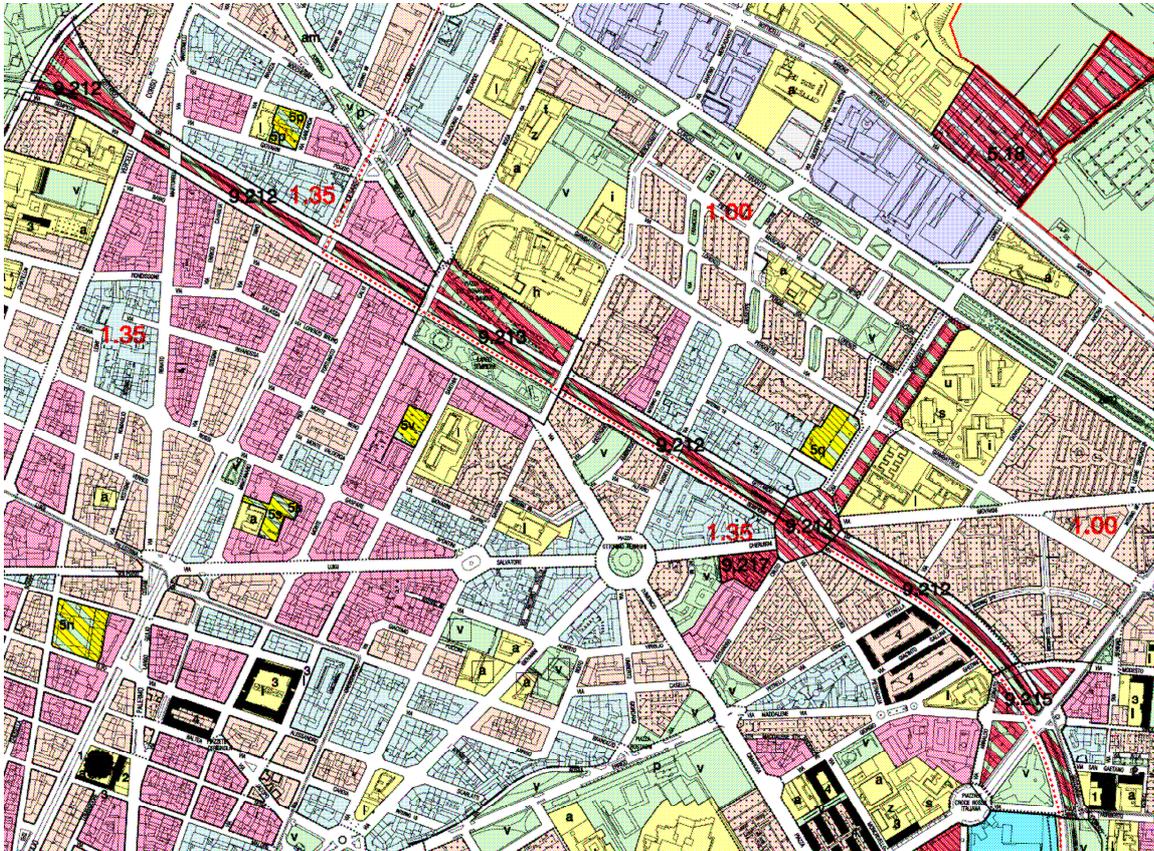
Nell'Allegato Tecnico n. 7 "Fasce di rispetto", sono state adeguate la fascia di rispetto cimiteriale ed eliminate le fasce di rispetto stradale e ferroviarie.

Allegato grafico 1a – Area di Scalo Vanchiglia ed ex Trincea Ferroviaria  
Sempione/Gottardo  
P.R.G. TAVOLA N. 1. AZZONAMENTO – STATO ATTUALE



Allegato grafico 1b - Area di Scalo Vanchiglia ed ex Trincea Ferroviaria  
Sempione/Gottardo

P.R.G. TAVOLA N. 1. AZZONAMENTO – VARIANTE



## 7.2.1 PIANO PARTICOLAREGGIATO REGALDI

Per l'ambito in oggetto il progetto di variante urbanistica prevede una diversa articolazione degli ambiti di trasformazione rispetto al P.R.G. vigente, in particolare:

- Viene individuata una ZUT corrispondente al perimetro dell'area da sottoporre a Piano Particolareggiato identificata come ZUT 9.200 Regaldi. Tale ZUT ricomprende al suo interno differenti Aree e Zone normative disciplinate dal PRG vigente. In particolare l'area da sottoporre a Piano Particolareggiato ricomprende una parte delle ZUT 9.36, 9.22, 9.35, una piccola parte di un'area normativa R1 e di un'area a servizi e viabilità.
- La ZUT 9.200 viene disciplinata ai sensi degli artt. 38 e seguenti della Legge Regionale 56/77 e s.m.i. e ai sensi degli artt. 27, 28, 31 Legge 457/78.
- La Superficie Territoriale dell'ambito è pari a mq 118.842.
- La SLP prevista è pari a mq 85.114 di cui mq 59.919 generata nell'ambito e mq 25.195 generata da parte degli ambiti 9.36, 9.37, 9.22. Per il calcolo della SLP sono presi in considerazione gli indici di edificabilità previsti dal PRG vigente pari a 0,5 mq SLP/mq ST e 0,5/3 mq ST in considerazione della diversa collocazione delle aree rispetto alla attuale fascia di rispetto cimiteriale di 150 metri. Al fine di accelerare il processo di ricollocazione delle attività incongrue e agevolare il processo insediativo, con la variante urbanistica viene riconosciuta una capacità edificatoria aggiuntiva, rispetto a quella derivante dall'applicazione dell'indice di zona, corrispondente alla SLP esistente. La SLP è incrementabile fino a mq 88.860, con l'eventuale realizzazione delle utilizzazioni edificatorie delle aree a parco collocate nei parchi denominati P1-P23-P30. Tale edificabilità aggiuntiva è ammessa per alcune porzioni dell'ambito che superano l'indice effettivo, ricavato con i criteri di cui sopra, superiore a 0,50 mq SLP/mq ST sino al raggiungimento dell'indice effettivo pari a 1 mq SLP/mq ST.
- Nell'ambito sono ricomprese aree di proprietà della città per mq 5.062 ST che generano mq 2.531 di SLP che vengono trasferiti nell'ambito 9.211.
- La ZUT prevede un mix funzionale con un massimo del 60% di SLP destinato a edilizia residenziale, un minimo del 40% da destinarsi ad attività ricomprese nell'ASPI e nell'Eurotorino.

- Viene ridotta la fascia di rispetto cimiteriale e soppressa la fascia di rispetto stradale e ferroviaria.
- Nella ZUT viene inserita una nuova localizzazione L2 denominata “Regaldi”, che comporta il relativo aggiornamento degli elaborati di cui alla variante n. 160 al PRG.
- E’ ammessa la monetizzazione dei servizi costituenti la quota di “servizi per la città” pari al 10% della superficie territoriale della ZUT 9.200. I servizi da reperire ai sensi dell’art. 21 legge 56/77 in relazione alla capacità edificatoria aggiuntiva derivante dall’acquisizione dei parchi, sono anch’essi monetizzabili.

### 7.3 DATI QUANTITATIVI

La variante n. 200 interessa complessivamente una Superficie Territoriale di circa 1.350.000 mq (circa 470.000 mq nell’Ambito Spina 4 e circa 880.000 mq nell’Ambito ex Scalo Vanchiglia, comprensivo dell’Ambito Sempione-Gottardo) per una Superficie Lorda di Pavimento (S.L.P.) di circa 870.000 mq (circa 310.000 mq nell’Ambito Spina 4 e circa 560.000 mq nell’Ambito ex Scalo Vanchiglia) e circa 14.000 abitanti insediabili (circa 5.300 mq nell’Ambito Spina 4 e circa 8.700 mq nell’Ambito ex Scalo Vanchiglia), di cui circa 11.000 discendenti dal presente provvedimento.

Si riportano di seguito i dati quantitativi della variante n. 200, necessari per le verifiche di cui all’art. 17, comma 4 della L.U.R..

#### DATI DELLA VARIANTE

	<b>P.R.G. STATO ATTUALE</b>	<b>P.R.G. VARIANTE</b>	<b>VARIAZIONE</b>
<b>Superficie Lorda di Pavimento residenziale</b>	<b>101.612</b>	<b>481.049</b>	<b>+ 379.437</b>
<b>Abitanti</b>	<b>2.989</b>	<b>14.045</b>	<b>+ 11.056</b>
<b>Superficie Lorda di Pavimento non residenziale</b>	<b>224.910</b>	<b>402.220</b>	<b>+ 177.310</b>
<b>Servizi ex art. 21.1 (S.T.)</b>	<b>549.891</b>	<b>668.140</b>	<b>+ 118.249</b>
<b>Servizi ex art. 21.2 (S.T.)</b>	<b>16.079</b>	<b>20.391</b>	<b>+ 4.312</b>
<b>Servizi ex art. 21.3 (S.T.)</b>	<b>162.135</b>	<b>256.196</b>	<b>+ 94.061</b>
<b>Servizi ex art. 22 (S.T.)</b>	<b>32.294</b>	<b>0</b>	<b>- 32.294</b>
<b>Servizi oltre standard</b>	<b>17.824</b>	<b>6.307</b>	<b>- 11.517</b>
<b>Dotazione globale</b>	<b>778.223</b>	<b>951.034</b>	<b>+ 172.811</b>

## **PARTE B)**

### **8 LE MODIFICHE INTRODOTTE DALLA VARIANTE**

#### **8.1 ELABORATI PRESCRITTIVI**

##### **8.1.1 MODIFICHE ALLE N.U.E.A. VOLUME I**

###### **Art. 1 – Finalità, obiettivi, criteri del Piano e della normativa**

A seguito dell'informatizzazione degli Allegati Tecnici di Piano n° 14 "Immobili soggetti a vincolo ai sensi delle leggi n. 1089 del 1/6/1939 e n. 1497 del 20/6/1939, scala 1:10.000, 9 fogli, b/n e n° 15 "Aree di interesse archeologico e paleontologico", scala 1:20.000, foglio unico, b/n e dell'emanazione del Decreto Legislativo n. 42 del 2004, si sostituiscono gli allegati vigenti con i nuovi allegati informatizzati. Per una consultazione più chiara ed efficiente sono stati introdotti, al posto dei retini, anche dei colori specifici. Si rende necessaria la modifica normativa dell'art. 1 delle N.U.E.A., sostituendo il riferimento agli Allegati di Piano n. 14 e 15 con i nuovi Allegati.

Con la Variante n. 200 al P.R.G., viene istituito l'Allegato Tecnico / Tavola "Ambito di intervento della Società di Trasformazione Urbana (STU)", in scala 1:5.000, ove si individuano le aree sulle quali opera la Società di Trasformazione Urbana, collegata alla Variante stessa. Poiché gli interventi oltre la manutenzione straordinaria relativi ad immobili ed aree compresi nell'ambito della Variante n. 200 al P.R.G., presuppongono la corresponsione di un contributo finalizzato al finanziamento della nuova linea metropolitana, occorre formalizzare l'Allegato tra gli elaborati del Piano.

Per quanto sopra detto, all'art. 1, comma 3, sostituire i punti 14) e 15) "*14) Immobili soggetti a vincolo ai sensi delle leggi n. 1089 del 1/6/1939 e n. 1497 del 20/6/1939, scala 1:10.000, 9 fogli, b/n;*

*15) Aree di interesse archeologico e paleontologico, scala 1:20.000, foglio unico, b/n."*

con i seguenti punti 14) e 15) modificati:

**"14) Immobili soggetti a vincolo ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e s.m.i. (già leggi n. 1089 del**

1/6/1939 e n. 1497 del 20/6/1939 e s.m.i., in scala 1:10.000, 9 fogli, a colori;

15) Aree di interesse archeologico e paleontologico, scala 1:20.000, foglio unico, a colori;

e aggiungere il nuovo punto 18:

**“18) Società di Trasformazione Urbana (STU) Legge 267/2000, in scala 1:5.000, foglio unico, a colori.”**

### Art.3 – Destinazioni d’uso

Al fine di meglio specificare che le stazioni sono parte integrante delle reti in sopra e sottosuolo, all’interno dei Servizi pubblici, lettera “t”, si ritiene di integrare l’art. 3, comma 15, punto 7 delle N.U.E.A., lettera “t”, aggiungendo dopo la frase “e relativi servizi (”, la parola “**stazioni,**”.

### Art.6 – Attuazione del P.R.G.

Al fine di consentire la monetizzazione delle aree da cedere per servizi, limitatamente ai “Servizi per la città” e solo per alcune Z.U.T. ricadenti nelle aree interessate dalla Variante n. 200 al P.R.G. in caso di dimostrata impossibilità del loro idoneo reperimento nella località dell’intervento, è necessario specificare nell’apparato normativo detta possibilità.

All’art. 6, comma 9, modificare il punto 4 come sotto:

4) Per gli interventi previsti nelle zone urbane di trasformazione (~~Ambiti di Riordino~~) di cui all’art. 7 punto E – **Ambiti di riordino** (fino ad un massimo del 50%) **e negli ambiti n. 5.200, 5.201, 5.202, 9.200, 9.213, 9.214, 9.215, interessati dal passaggio della linea metropolitana, per la quota relativa ai “Servizi per la città”.**

La Società di Trasformazione Urbana (STU) che si costituirà per la realizzazione dell’infrastruttura metropolitana dovrà operare all’interno di un’area sulla quale potrà esercitare in forza di legge, tra gli altri, anche la possibilità di intervento mediante

espropriazione di aree per l'attuazione degli interventi. Inoltre, gli interventi oltre la manutenzione straordinaria relativi ad immobili ed aree compresi nell'ambito della Variante n. 200 al P.R.G., sono assoggettati alla corresponsione di risorse aggiuntive private determinate su base analitica in relazione all'incidenza pro quota del complesso delle opere di infrastrutturazione previste.

Si procede quindi ad introdurre tra le modalità attuative del Piano tale possibilità, inserendo, dopo il comma 10bis, il seguente nuovo comma 10ter:

**“10ter Nell’Allegato Tecnico n. 18 “Società di Trasformazione Urbana (STU) Legge 267/2000” sono individuate le aree di intervento sulle quali opererà la Società di Trasformazione Urbana, in attuazione della Variante 200 al PRG.**

**Ai sensi dell’art. 120 del T.U.E.L., la STU potrà acquisire le aree di intervento, anche se non interessate da opere pubbliche, anche mediante procedura espropriativa.**

**L’attuazione per gli interventi superiori alla manutenzione straordinaria nelle aree interessate dalla variante n. 200 al PRG, è subordinata alla corresponsione di risorse aggiuntive private determinate su base analitica in relazione all’incidenza pro quota del complesso delle opere di infrastrutturazione previste.**

**L’attuazione è subordinata alla realizzazione di modelli insediativi ecosostenibili integrati nel complesso dei temi ambientali, certificati secondo il valore del Protocollo Itaca pari a 2,5.”**

Considerato che le norme del Piano non delimitano ambiti da assoggettare a Piano di Recupero e che con la presente variante si esplicitano due ambiti ad esso soggetti, occorre quindi adeguare il comma 11, aggiungendo, dopo le parole *“assoggettare a Piano di*

Recupero” la frase “, fatta eccezione per le Zone Urbane di Trasformazione n. 9.200 e 9.201”

Art. 7 – Attuazione del P.R.G. nelle zone di trasformazione e nelle aree da trasformare per servizi localizzate nel tessuto urbano (artt.15 e 20)

La trasformazione dell’ambito ex Scalo Vanchiglia, si configura come recupero e riqualificazione complessiva di un’area già urbanizzata. Per tale motivo, al fondo del presente articolo, viene inserita una nuova tavola, denominata “Comparto di Riordino Scalo Vanchiglia”, che comprende tutte le aree per le quali la variante riconosce il carattere del Riordino. In particolare le ZUT n. 9.201, 9.202, 9.203, 9.204, 9.205, 9.206, 9.207, 9.208, 9.210, 9.216 e 9.217 sono quindi riconosciute come “Ambiti di riordino”.

Pertanto, in calce al punto E), viene inserito il nuovo comma 20, come di seguito riportato:

**“20 Le Zone Urbane di Trasformazione n. 9.201, 9.202, 9.203, 9.204, 9.205, 9.206, 9.207, 9.208, 9.210, 9.216 e 9.217 fanno parte del Comparto di Riordino “Scalo Vanchiglia”, definito dal grafico n. 1 “Comparto di Riordino Scalo Vanchiglia” allegato al presente articolo .**

**La SLP di nuova realizzazione e quella da mantenere sono determinate dalle relative schede normative.”**

Analogamente al precedente articolo 6, comma 10ter, per le stesse motivazioni, si provvede ad inserire il nuovo comma 21, punto F):

**“21 F) Nell’Allegato Tecnico n. 18 “Società di Trasformazione Urbana (STU) Legge 267/2000” sono individuate le aree di intervento sulle quali opererà la Società di Trasformazione Urbana, in attuazione della Variante 200 al PRG.**

Ai sensi dell'art. 120 del T.U.E.L., la STU potrà acquisire le aree di intervento, anche se non interessate da opere pubbliche, anche mediante procedura espropriativa.

L'attuazione per gli interventi superiori alla manutenzione straordinaria nelle aree interessate dalla variante n. 200 al PRG, è subordinata alla corresponsione di risorse aggiuntive private determinate su base analitica in relazione all'incidenza pro quota del complesso delle opere di infrastrutturazione previste.

L'attuazione è subordinata alla realizzazione di modelli insediativi ecosostenibili integrati nel complesso dei temi ambientali, certificati secondo il valore del Protocollo Itaca pari a 2,5.”

#### **Art. 8 – Aree normative: classificazione e destinazioni d'uso**

La Variante n. 200 al P.R.G. modifica la disciplina della ZUT 9.24 LANIFICIO DI TORINO, da Zona Urbana di Trasformazione ad Area consolidata “M2”. Dovendo introdurre prescrizioni particolari sull'area, riguardanti le destinazioni commerciali e la coerenza con le trasformazioni circostanti, si provvede ad istituire un'area con prescrizioni particolari nel consolidato “M2”, inserendo in calce al comma 41, il nuovo comma 41bis:

**“Area M2 Isolati o complessi di edifici a funzione mista con forte presenza di attività produttive con prescrizioni particolari**

#### **41ter LANIFICIO DI TORINO**

**Area per la quale valgono le prescrizioni e parametri urbanistico-edilizi della zona di appartenenza e le seguenti prescrizioni particolari.**

**Stima della Superficie Territoriale: mq. 42.700**

**Le destinazioni d'uso ammesse sono quelle delle aree M2, con l'esclusione dei depositi all'aperto e della residenza. Sono inoltre consentite le Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese (A.S.P.I.) e le attività commerciali all'ingrosso anche di nuovo insediamento.**

**Le destinazioni commerciali e i pubblici esercizi devono essere collocate sul fronte Nord-Est con affaccio sulle attuali vie Sempione e Monteverdi.**

**Prescrizioni:**

**E' prevista la riqualificazione dell'intero ambito da attuarsi con particolare attenzione al complesso industriale originario del Lanificio, nonché delle palazzine in affaccio su Piazza Croce Rossa Italiana.**

**In particolare, deve essere conservato il carattere originario di architettura manifatturiera degli edifici di primo Novecento facenti parte del complesso del Lanificio, per i quali sono ammessi interventi fino alla ristrutturazione edilizia.**

**Tra i fronti Est e Ovest deve essere previsto uno scorcio visivo interno all'area, sul protendimento della nuova viabilità in progetto e di pari sezione, anche tramite demolizione parziale degli edifici esistenti (vedi tavola "Viabilità e percorsi ciclopedonali" del fascicolo II delle presenti norme).**

**Le recinzioni devono essere realizzate a giorno con posizionamento di siepi ed alberature."**

La Variante, inoltre, introduce una specifica dell'Area normativa "MP", finalizzata a consentire il mantenimento e l'insediamento della tipologia "casa – bottega". Tale specifica normativa si caratterizza rispetto all'Area "MP" per la compatibilità tra le

attività produttive ed artigianali, purchè non nocive e moleste, e la residenza, nonché per una serie di usi consentiti.

Al fine di meglio specificare la natura dell'area normativa, si provvede ad introdurre dopo il comma 45, il nuovo comma 45bis:

**“45bis Area MP1**

**L'area MP1 è caratterizzata dalla presenza di attività produttive e artigianali compatibili con la residenza.**

**I parametri urbanistici ed edilizi e le modalità di computo degli standards urbanistici sono quelli dell'Area Normativa MP.**

**Gli usi consentiti sono: attività residenziali, attività artigianali e l'artigianato di servizio e di produzione di cui all'art. 3 punti 3A1, 3B e 4A3, attività commerciali al dettaglio di cui all'art. 3 punti 4A1a e 4A1b1 nei limiti e nel rispetto di quanto disposto nell'allegato C, attività di servizi per l'istruzione, culturali, assistenziali, di interesse generale, ecc. di cui all'art. 3 punti 7 lett. a, i, s e attività di ricerca di cui all'art. 3 punto 8.”**

**Art.15 – Zone urbane di trasformazione**

Al comma 2 si provvede ad aggiornare l'elenco delle ZUT considerate di categoria C secondo il D.M. 2.4.68.

Al comma 2, dopo il numero “9.27,”, eliminare i numeri “9.36, 9.37” ed inserire i numeri: “**9.200, 9.211, 9.212, 9.213, 9.214, 9.215,**”.

In alcune ZUT viene introdotta la possibilità di elevare l'indice di edificabilità territoriale massimo fino a 1,00 mq SLP/mq ST, per la realizzazione della SLP generata dalle utilizzazioni edificatorie dei parchi urbani e fluviali e collinari, ma limitatamente alle aste fluviali indicate nelle relative schede (per Scalo Vanchiglia: “Aste fluviali dei fiumi Dora Riparia, Stura ed il tratto del Po tra Stura e Dora”, per Spina 4 limitatamente ai parchi P.23; P.30; P.1).

Per tale motivo, si introduce, in calce al comma 4, la seguente frase:

**“Per gli ambiti compresi nella Variante n. 200 al P.R.G., ove consentito nelle schede normative, l'indice di edificabilità territoriale massimo è elevabile sino a 1,00 mq SLP/mq ST, per la realizzazione della SLP generata dalle utilizzazioni edificatorie dei parchi urbani e fluviali (v. art.21), limitatamente alle aste fluviali indicate nelle relative schede.”**

**Art.19 – Aree per servizi: generalità**

Al fine di disciplinare le opere connesse all'attività della linea metropolitana nel sottosuolo, in coerenza con i progetti di sistemazione dello spazio pubblico, dopo il comma 12 aggiungere il nuovo comma 12bis:

**“12bis Nel sottosuolo di tutto il territorio comunale sono ammesse le opere e gli interventi connessi all'attività e all'esercizio della rete di trasporto ferroviario e della metropolitana, le relative stazioni e i collegamenti in soprasuolo, purché non siano compromesse le previsioni di piano e i progetti di sistemazione dello spazio pubblico. Per gli interventi in soprasuolo, le stesse attrezzature sono compatibili in tutte le aree a servizi pubblici e nelle aree destinate a viabilità.”**

La Variante n. 200 al P.R.G. conferma a servizi pubblici le aree dell'Istituto Zooprofilattico e del complesso scolastico compreso tra le vie Paganini e Ponchielli. Poiché occorre introdurre prescrizioni particolari sulle aree, relative alle destinazioni ammesse ed alla creazione di nuovi passaggi pedonali, necessari per dare continuità ai percorsi che si formeranno nelle aree di trasformazione circostanti, si istituisce una nuova area con prescrizioni particolari, al comma 27 e si introduce la relativa tavola al fondo dell'articolo.

**“27 Istituto Zooprofilattico e complesso scolastico Istituti Bodoni e Beccari.**

Il complesso di servizi pubblici che ospita la sede dell'Istituto Zooprofilattico e degli Istituti scolastici Bodoni e Beccari, è compreso tra via Bologna, via Ristori e via Ponchielli (vedi allegato grafico al presente articolo).

Le destinazioni ammesse sono quelle afferenti ai Servizi Pubblici, lettera "a" - attrezzature di interesse comune, lettera "s" - aree per l'istruzione superiore, lettera "u" – istruzione universitaria (vedi art. 8, punti 62, 63 e 64 delle presenti N.U.E.A.).

È prevista la formazione di un attraversamento pedonale tra le vie Ristori e Paganini, in corrispondenza dell'accesso all'Istituto scolastico di via Paganini, una viabilità pedonale interna protetta con uno spazio comune di distribuzione e relazione tra i due istituti scolastici, una viabilità interna pedonale da via Paganini a via Ponchielli e un nuovo accesso da via Regaldi (vedi grafico allegato al Vol. II delle N.U.E.A.).”

#### Art.23 – Aree per la viabilità

Il PRG vigente prevede il passaggio in sottosuolo di una nuova viabilità sotto il fiume Po, all'altezza del Parco Meisino-Colletta. Poiché la riorganizzazione trasportistica dell'intero quadrante non contempla più tale ipotesi, si provvede all'adeguamento delle norme, al comma 11, eliminando il punto 1: *“1. Viabilità in sottosuolo della zona Meisino-Colletta,”* e, di conseguenza, l'ultimo paragrafo dello stesso comma: *“In particolare il progetto dell'intervento di cui al punto 1) dovrà essere subordinato "al preventivo inserimento in piano settoriale, con relativa verifica di compatibilità ambientale" (condizione C.4 del PTO - PDA) ed "al preventivo inserimento in progetti operativi locali o, in mancanza degli stessi, in progetti di ripristino ambientali e di costituzione di aree di interesse naturalistico con relativa verifica di compatibilità ambientale" (condizione C.3 del PTO - PDA).”*

Inoltre, si provvede alla rinumerazione delle infrastrutture, da “1.” a “4.”, eliminando l'attuale elencazione da “2” a “5”.

#### **Art.25 – Ambiti di riqualificazione dello spazio pubblico**

Al fine di meglio definire il progetto di riqualificazione dello spazio pubblico e la sua attuazione, si predispongono una specifica scheda relativa all'ambito Regaldi e alla Spina 4. Oltre a specificare la finalità e le caratteristiche, si precisa che il progetto di riqualificazione può essere approvato per parti, a condizione che ne sia garantendo la coerenza tipologica e funzionale.

Per quanto sopra detto, dopo il comma 11, aggiungere il nuovo comma 12:

#### **“12 Ambito Regaldi**

**Comprende gli elementi strutturanti della trasformazione delle aree gravitanti sull'ex Scalo Vanchiglia.**

**Il progetto unitario di suolo pubblico delle vie Pacini, Ponchielli e Cimarosa è finalizzato alla ricucitura tra il quartiere esistente a Nord-Ovest, il nuovo tessuto edilizio a Sud-Est, il nuovo parco in progetto e le fermate della metropolitana.**

**Il nuovo asse viario della via Regaldi deve essere trattato come viale urbano alberato, caratterizzato da ampi spazi a verde, con percorsi pedonali e ciclabili.**

**Il progetto del tratto di corso Regio Parco tra corso Novara e via Zanella e dello spazio pubblico compreso tra gli edifici sul fronte di corso Sempione e via Gottardo deve garantire la continuità del corridoio verde e dei percorsi ciclopedonali sia verso il Parco Sempione a Nord che verso il fiume Dora a Sud.**

**Il tratto di corso Regio Parco tra via Zanella e piazza Abba compresa deve essere caratterizzato da elevata pedonalità.**

**Il progetto del nuovo parco, esteso al Parco Colletta, deve anche garantire adeguata connessione con il Parco Sempione.**

Sulle aree a verde e a parco e nella Cascina Airale devono essere previste attività di servizio alla Città e al cimitero.

I percorsi ciclopedonali devono essere connessi con la rete esistente e con quella in progetto.

Il Progetto di Riqualificazione dello spazio pubblico può essere approvato per parti, a condizione che ne venga garantita la coerenza tipologica e funzionale e che per gli assi viari sia esteso alle vie individuate nella Tavola 1 Azzonamento.

Il canale Regio Parco deve essere riqualificato e valorizzato.

### 13 Ambito Spina 4

La messa in esercizio del viale della Spina Centrale tenderà a ridurre la percorrenza veicolare di corso Vercelli e di via Cigna, che dovranno pertanto tendere a ricucire i tessuti urbani circostanti. Piazza Rebaudengo risulta l'intersezione tra corso Vercelli, via Porpora e via Cigna.

Nella logica sopradescritta, corso Vercelli potrà assumere un carattere più pedonale e pertanto necessita di un ridisegno dello spazio pubblico e delle intersezioni con la viabilità esistente, nella prospettiva della ricucitura urbana del quartiere circostante.

La riqualificazione della piazza Donatori di Sangue, antistante l'ospedale S. Giovanni Bosco, dovrà risolvere il collegamento con la via Porpora il cui disegno dello spazio pubblico va riconnesso con piazza Rebaudengo.

Via Cigna è già oggetto di un progetto di riqualificazione nel tratto compreso tra corso Vigevano e l'intersezione con via Sempione. Si

tratta di completarne la riqualificazione sino a piazza Rebaudengo, risolvendo altresì il collegamento pedonale e ciclabile tra il viale alberato Sempione Gottardo e il parco Sempione.

In questo ambito la cascina La Marchesa dovrà essere dotata di opportuni accessi su via Cigna per ritrovare le necessarie relazioni urbane con il nuovo quartiere della Spina 4.

La via Fossata va riqualificata in quanto asse storico e asse di sviluppo del nuovo quartiere. Particolare attenzione deve essere rivolta al suo tracciato nella porzione antistante il parco e la cascina Fossata. La cascina, destinata a servizi, assumerà il ruolo di centro polifunzionale, attraverso un progetto di riqualificazione dell'intero complesso, che la ricontestualizzi nell'ambito del quartiere.

Via Breglio, quale asse portante dei collegamenti viabilistici della Barriera di Milano con Madonna di Campagna, è già stata oggetto di parziale trasformazione con l'abbattimento della sopraelevata. Nell'ottica del mantenimento del ruolo di collegamento previsto mediante l'intersezione semaforizzata del viale della Spina Centrale, l'arteria va sottoposta ad un progetto unitario di suolo pubblico in relazione anche alla presenza di ulteriori intersezioni con le principali aste viarie del quartiere, in particolare con via Chiesa della Salute.

I percorsi ciclopedonali devono essere connessi con la rete esistente e quella in progetto.

Il progetto di riqualificazione dello spazio pubblico può essere approvato per parti, a condizione che ne venga garantita la coerenza tipologica e funzionale e che per gli assi viari sia estesa alle vie individuate nella Tavola 1 Azzonamento.

#### Art.27 – Norme di tutela ambientale

Poiché uno degli obiettivi della variante è quello di caratterizzare le trasformazioni urbanistico-edilizie con alti livelli di qualità, soprattutto in riferimento ai temi ambientali a quelli della ecocompatibilità, della ecosostenibilità, della qualità architettonica e della valorizzazione delle potenzialità paesaggistiche, si ritiene necessario introdurre una norma di tutela che salvaguardi le visuali sulla collina e sulle montagne. Pertanto, dopo il comma 16, si introduce il seguente nuovo comma 17, punto e) ed il relativo allegato grafico:

#### **“17 e) Tutela e valorizzazione del paesaggio.**

**L'allegato grafico n. 1 al presente articolo “Visuali da tutelare e valorizzare”, individua per gli ambiti interessati dalla variante 200 alcune visuali da tutelare e/o valorizzare relative alla vista sulla collina e sulle montagne e ad alcune prospettive urbane, secondo i tracciati esistenti e in previsione, tramite la creazione di assi ciclopedonali o viari o attraverso limitazioni dell'edificazione.**

**Gli strumenti esecutivi possono individuare ulteriori e/o diverse visuali sulla base di indagini di maggior dettaglio.”**

#### Art.30 – Fasce di rispetto

Nell'ambito delle trasformazioni previste dalla Variante al P.R.G. n. 200, è prevista la riduzione della fascia di rispetto del cimitero monumentale, nella parte verso corso Regio Parco, fino a 100 metri. Per tale motivo si introduce, in calce al comma 4, la seguente frase:

“Per il Cimitero Monumentale, l'ampiezza della relativa fascia di rispetto è da intendersi fissata in m. 150, tranne sul lato Nord-Ovest di corso Regio Parco, dove viene ridotta a m. 100 con decreto del Sindaco.”

A seguito delle modifiche sopra descritte, si procede quindi:

- alla eliminazione di due punti all'art. 1 (aggiornamento delle Tavole n. 14 e 15) e alla loro contestuale sostituzione.
  
- alla modifica dei seguenti commi:
  - art. 3, comma 15;
  - art. 6, comma 9, punto 4;
  - art. 6, comma 11;
  - art. 15, comma 2;
  - art. 15, comma 4;
  - art. 23, comma 11;
  - art. 30, comma 4.
  
- alla introduzione dei seguenti nuovi commi:
  - art. 1, punto 18 (nuova Tavola della STU);
  - art. 6, comma 10ter;
  - art. 7, comma 20;
  - art. 7, comma 21, punto F);
  - art. 8, comma 41bis;
  - art. 8, comma 45bis;
  - art. 19, comma 12bis;
  - art. 19, comma 27;
  - art. 25, commi 12 e 13;
  - art. 27, comma 17, punto e).

## **8.1.2 MODIFICHE ALLE N.U.E.A. VOLUME II AMBITO SPINA 4**

- *Vengono modificati i seguenti elaborati:*

*Tavole di P.R.G.:*

*Tav. 1 di "Azzeonamento—aree normative e destinazioni d'uso" scala 1:5.000 foglio 5a*

*Tavole allegate alle schede:*

*"La Spina Centrale Spina 4 - Tavola I - Indici di edificabilità";*

*"La Spina Centrale Spina 4 - Tavola II - Destinazioni d'uso prevalenti, altezza degli edifici ed elementi prescrittivi per la redazione dei piani attuativi";*

*"La Spina Centrale Spina 4 - Tavola III - Aree per servizi".*

- *Vengono eliminati i seguenti elaborati:*

*Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione – Schede Normative:*

*Scheda normativa Ambito 5.10/2 Spina 4 – Docks Dora*

*Scheda normativa Ambito 5.10/3 Spina 4 – FS1*

*Scheda normativa Ambito 5.10/4 Spina 4 – FS2*

*Scheda normativa Ambito 5.10/5 Spina 4 – Gondrand – Metallurgica Piemontese*

*Scheda normativa Ambito 5.10/6 Spina 4 – Lauro rossi*

*Scheda normativa Ambito 5.10/7 Spina 4 – Gondrand (già eliminata con il PRIN)*

*Scheda normativa Ambito 5.10/8 Spina 4 – Breglio*

*Tavole allegate alle schede:*

*La Spina Centrale Spina 4 - Tavola II bis- Altezza degli edifici ed elementi prescrittivi per la redazione dei piani attuativi".*

- *Vengono inseriti i seguenti elaborati modificati:*

*Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione – Schede Normative vigenti:*

*Scheda normativa Ambito 5.200 Spina 4 – Fossata Rebaudengo*

*Scheda normativa Ambito 5.201 Spina 4 – RFI*

*Scheda normativa Ambito 5.202 Spina 4 – Docks Dora*

- *Viene modificato l'elenco degli ambiti delle Zone urbane di Trasformazione (art.15) contenuto nelle NUA schede Normative annullando i seguenti ambiti:*

*Ambito 5.10/2 Spina 4 – Docks Dora*

*Ambito 5.10/3 Spina 4 – FS1*

*5.10/4 Spina 4 – FS2*

*Ambito 5.10/5 Spina 4 – Gondrand – Metallurgica Piemontese*

*Ambito 5.10/6 Spina 4 – Lauro rossi*

*Ambito 5.10/7 Spina 4 – Gondrand (già eliminata con il PRIN)*

*Ambito 5.10/8 Spina 4 – Breglio*

*e inserendo i seguenti ambiti:*

*Ambito 5.200 Spina 4 – Fossata Rebaudengo*

*Ambito 5.201 Spina 4 – RFI*

*Ambito 5.202 Spina 4 – Docks Dora*

## **AMBITO SCALO VANCHIGLIA E TRINCEA FERROVIARIA**

- *Vengono eliminati i seguenti elaborati:*

*Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione – Schede Normative:*

*Ambito 9.22 SCALO VANCHIGLIA OVEST e allegate planimetrie;*

*Ambito 9.23 ZERBONI;*

*Ambito 9.24 LANIFICIO DI TORINO;*

*Ambito 9.29 BOLOGNA;*

*Ambito 9.32 PONCHIELLI;*

*Ambito 9.34 CIMAROSA;*

*Ambito 9.35 SCALO VANCHIGLIA EST e allegate planimetrie ;*

*Ambito 9.36 F.S. SCALO VANCHIGLIA;*

*Ambito 9.37 GOTTARDO.*

- *Vengono inseriti i seguenti elaborati modificati:*

*Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione – Schede Normative:*

*Ambito 9.200 REGALDI;*

*Ambito 9.201 POLLONE;*

*Ambito 9.202 QUITTENGO;*

*Ambito 9.203 PACINI OVEST e allegate planimetrie;*

*Ambito 9.204 MOTTALCIATA;*

*Ambito 9.205 PACINI EST;*

*Ambito 9.206 RISTORI e allegate planimetrie;*

*Ambito 9.207 URMET;*  
*Ambito 9.208 PONCHIELLI;*  
*Ambito 9.209 CIMAROSA;*  
*Ambito 9.210 BOLOGNA;*  
*Ambito 9.211 REGIO PARCO;*  
*Ambito 9.212 SEMPIONE;*  
*Ambito 9.213 SAN GIOVANNI BOSCO;*  
*Ambito 9.214 CHERUBINI;*  
*Ambito 9.215 MADDALENE;*  
*Ambito 9.216 BRESCIA;*  
*Ambito 9.217 CRUTO*  
*e, di conseguenza, viene modificato l'elenco delle ZUT.*

## **8.2 TAVOLE DI PIANO**

Si premette che con la rielaborazione della cartografia si è provveduto, a riallineare minimali porzioni di azzonamento alla reale situazione fabbricativa, in quanto in fase di redazione del Piano le cartografie di base risultavano meno dettagliate rispetto alle attuali. In coerenza con quanto previsto dalla presente variante, si provvede all'aggiornamento della Tavola n. 1 Azzonamento, in scala 1:5.000, fogli 5A, 5B, 6, 9A, 9B, 10A. Nella stessa Tavola n. 1 si provvede, in coerenza alle modifiche apportate all'art. 23, comma 11, ad eliminare la previsione di viabilità sotterranea in progetto sotto il fiume Po.

## **8.3 ALLEGATI TECNICI**

In coerenza con quanto previsto dalla presente variante, si provvede all'aggiornamento dell'Allegato Tecnico n. 7 Fasce di Rispetto, in scala 1:5.000, fogli 5A, 5B, 9A, 9B e dell'Allegato Tecnico n. 17 "Ambiti di insediamento commerciale", in scala 1:5.000. Viene inserito un nuovo Allegato Tecnico n. 18 "Società di Trasformazione Urbana (STU) Legge 267/2000", in scala 1:5.000.

Si sostituiscono gli Allegati Tecnici n. 14) e 15) con i nuovi Allegati modificati “14) Immobili soggetti a vincolo ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e s.m.i. (già leggi n. 1089 del 1/6/1939 e n. 1497 del 20/6/1939 e s.m.i., in scala 1:10.000, 9 fogli, a colori” e “15) Aree di interesse archeologico e paleontologico, scala 1:20.000, foglio unico, a colori”.

#### **8.4 ELABORATI A TITOLO ILLUSTRATIVO**

Viene inserito la nuova Tavola Illustrativa “O - Progetto Unitario di Suolo Pubblico”, in scala 1:5.000, relativa ai fogli 5A, 5B, 9A, 9B.

#### **8.5 ALTRI ALLEGATI**

Si è provveduto alla redazione del Documento tecnico preliminare a supporto della fase di Specificazione (Scoping), con un’analisi preliminare delle tematiche ambientali più rilevanti per la predisposizione del Progetto Preliminare. Sono state valutate le indicazioni di carattere ambientale emerse nel corso delle Conferenze di Pianificazione e nel corso dei Tavoli di confronto con i principali soggetti competenti in materia ambientale. Si allega quindi copia del “Documento Tecnico Preliminare per la Fase di Scoping” del febbraio 2010 e la documentazione relativa al Rapporto Ambientale (Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica e 12 Tavole).

Al fine di verificare le previsioni di variante dal punto di vista acustico, è stato redatto uno specifico elaborato “Verifica di compatibilità con il Piano di Classificazione Acustica”, al quale sono allegate le Tavole di “Piano di Classificazione Acustica – Verifica di compatibilità”, Fase II, Fase III, Fase IV, Stato attuale e Revisione.

## 9. ELENCO DEGLI ELABORATI DELLA VARIANTE

### 1. Relazione Illustrativa

### 2. Tavole di Piano Illustrative:

- Situazione fabbricativa con individuazione delle aree oggetto della variante;
- Elaborato a titolo illustrativo del P.R.G. "Individuazione dei corsi d'acqua minori" e relativa legenda;
- Tavola Illustrativa "O - Progetto Unitario di Suolo Pubblico", in scala 1:5.000 ;

### 3. Allegati cartografici e normativi.

#### 3.1 Allegati grafici prescrittivi:

- Tavola n. 1 del P.R.G. "Azzonamento" Legenda - STATO ATTUALE;
- Tavola n. 1 del P.R.G. "Azzonamento" – STATO ATTUALE;
- Tavola n. 1 del P.R.G. "Azzonamento" Legenda - VARIANTE;
- Tavola n. 1 del P.R.G. "Azzonamento" - VARIANTE;
- Tavola n. 2 del P.R.G. "Edifici di interesse storico" (estratto) – STATO ATTUALE;
- Allegato Tecnico foglio unico Tavola 3/DORA del P.R.G. "Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell' idoneità all' utilizzazione urbanistica" e relativa legenda – scala 1:5.000
- Allegato Tecnico n. 7 del P.R.G. "Fasce di rispetto" e relativa legenda - STATO ATTUALE;
- Allegato Tecnico n. 7 del P.R.G. "Fasce di rispetto" e relativa legenda - VARIANTE ;
- Allegato Tecnico n. 14 del P.R.G. Allegato Tecnico n. 14 del P.R.G. "Immobili soggetti a vincolo ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e s.m.i. (già leggi n. 1089 del 1/6/1939 e n. 1497 del 20/6/1939 e s.m.i., in scala 1:10.000" e relative legende;
- Allegato Tecnico n. 14 del P.R.G. Allegato Tecnico n. 14 del P.R.G. "Immobili soggetti a vincolo ai sensi del D. Lgs. n. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e s.m.i. (già leggi n. 1089 del 1/6/1939 e n. 1497 del 20/6/1939 e s.m.i., in scala 1:10.000" e relative legende (estratto);
- Allegato Tecnico n. 15 del P.R.G. "Aree di interesse archeologico e paleontologico" e relativa legenda
- Allegato Tecnico n. 15 del P.R.G. "Aree di interesse archeologico e paleontologico" e relativa legenda (estratto tavola unica);
- Allegato Tecnico n. 17 del P.R.G "Ambiti di insediamento commerciale" e relativa legenda - STATO ATTUALE ;

- Allegato Tecnico n. 17 del P.R.G "Ambiti di insediamento commerciale" e relativa legenda - VARIANTE;

- Allegato Tecnico n. 18 del P.R.G. - "Ambiti interessati dalla STU";

### 3.2 Allegati normativi prescrittivi:

- Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione - Volume I - STATO ATTUALE ;

- Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione - Volume I - VARIANTE;

- Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione - Schede normative - Volume II - STATO ATTUALE;

- Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione - Schede normative - Volume II - VARIANTE .

## 4 Valutazione Ambientale Strategica:

- Documento di scoping;

- Rapporto Ambientale;

- Sintesi non tecnica;

- Tavola 1: Corografia;

- Tavola 2: Inquadramento su foto aerea;

- Tavola 3: Planimetrie di confronto PRGC – Stato attuale e Variante;

- Tavola 4: Mosaicatura dei PRGC dei comuni limitrofi;

- Tavola 5: Localizzazione dei potenziali siti di discarica;

- Tavola 6: Carta dei vincoli;

- Tavola 7: Carta dei Parchi e delle Aree tutelate;

- Tavola 8: Carta dell'Uso urbano del suolo;

- Tavola 9: Tavola della Capacità d'uso del suolo;

- Tavola 10: Tavola della Rete ecologica;

- Tavola 11: Carta delle Aree sensibili;

- Tavola 12: Carta delle potenziali criticità.

## 5 Verifica di compatibilità con il Piano di Classificazione Acustica

- Verifica di compatibilità con il Piano di Classificazione Acustica;

- Tavola FASE 2 - STATO ATTUALE, in scala 1:5000;

- Tavola FASE 2 - REVISIONE, in scala 1:5000;

- Tavola FASE 3 - STATO ATTUALE, in scala 1:5000;

- Tavola FASE 3 - REVISIONE, in scala 1:5000 ;

- Tavola FASE 4 - STATO ATTUALE, in scala 1:500;

- Tavola FASE 4 - REVISIONE, in scala 1:5000.

## **6 Osservazioni, pareri e controdeduzioni**

- Fascicolo di sintesi delle Osservazioni e pareri degli enti competenti sul Documento Programmatico e delle relative controdeduzioni;

## **7 Tavole di piano Illustrative**

- Carta di sintesi di inquadramento degli strumenti urbanistici dei comuni limitrofi
- Carta dei siti da bonificare, alla scala 1.20.000

## **8 Piani sovraordinati di Area vasta**

## **9 Documentazione a supporto:**

- Piano Urbano del Traffico PUT (estratto) e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile PUMS (estratto)
- Analisi dei Servizi (depositato agli atti della Divisione)
- Dossier PISU (depositato agli atti della Divisione)
- Studio di fattibilità Finpiemonte “Variante 200 e Metro 2 Torino” (depositato agli atti della Divisione)