



CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA
VIA MEUCCIN° 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 QUADRANTE NORD-EST DI TORINO



PROGETTO PRELIMINARE

**RACCOLTA DELLE OSSERVAZIONI AL PROGETTO PRELIMINARE
DELLE CIRCOSCRIZIONI N. 5, 6 E 7**

**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



CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Premessa

Vengono qui richiamati alcuni elementi di carattere generale, utili per la corretta lettura delle controdeduzioni alle osservazioni avanzate al Documento Programmatico della variante n.200, che danno per noti gli elementi suddetti.

In merito all'inquadramento territoriale delle previsioni urbanistiche si segnala che nell'autunno 2009 la Regione Piemonte ha avviato un tavolo di lavoro interistituzionale con la partecipazione della Provincia di Torino ed i Comuni di Torino, Settimo Torinese, Borgaro Torinese e San Mauro Torinese, finalizzato alla condivisione delle linee di indirizzo utili per favorire l'equilibrato sviluppo del quadrante Nord-Est dell'area metropolitana. Sulla base di tale attività è stato stilato uno schema di Protocollo d'Intesa, approvato con Deliberazione della Giunta Comunale del 23/11/2010 n. mecc. 2010 07284/009.

Il tavolo di lavoro suddetto, ha costituito la sede entro la quale si è sviluppato il confronto tra gli Enti sulle scelte infrastrutturali del quadrante di riferimento, rappresentando una rilevante esperienza sulle possibili modalità di esercizio della copianificazione. Al contempo il dibattito sviluppatosi in tale sede, ha contribuito a definire alcune scelte strategiche recepite nel Progetto Preliminare della variante.

In merito al sistema della mobilità ed al suo all'inquadramento nell'assetto metropolitano, si rileva che con Deliberazione della Giunta Comunale n. 2010-03195/006 dell'08/06/2010 è stato adottato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Torino (PUMS), attualmente in fase di approvazione.

Il PUMS, coerentemente con le linee della sostenibilità economica, sociale e ambientale dei principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità, definisce le sette strategie prioritarie, strettamente legate fra loro, alle quali sono state associate le tematiche che possono soddisfare al meglio le diverse componenti della mobilità (piano sistema).

Il PUMS prevede scenari scadenziati nel tempo (piano processo) e la misurazione periodica degli effetti prodotti dalla sua attuazione nel corso del periodo di validità (piano di monitoraggio). Ha un traguardo temporale di circa 10-15 anni e potrà essere nel tempo integrato con azioni e misure rispondenti ai principi base che lo sostengono.

Buona parte delle osservazioni avanzate ha portato riflessioni e contributi utili nella stesura del Progetto Preliminare, sono stati approfonditi alcuni aspetti che hanno condotto a scelte ritenute migliorative che, in buona parte, forniscono già risposta ad alcune delle osservazioni presentate.

Tra le altre si richiama in particolare per la sua rilevanza, la questione sollevata circa la necessità di prevedere una diramazione Nord/Est della linea metropolitana verso la zona di Barca/Bertolla ed il Comune di San Mauro (c.d. ramo B), utile a perfezionare il servizio in quella rilevante porzione territoriale, ma soprattutto di grande rilevanza strategica per quanto concerne la localizzazione del parcheggio di interscambio, che potrebbe quindi essere realizzato nei pressi della ex SS11, a ridosso dell'area Pescarito anziché nell'area dell'ex Scalo Vanchiglia. Sono di tutta evidenza i benefici





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

urbanistici ed ambientali di tale scelta che consente di contenere a monte della trasformazione la mobilità privata e di eliminare conseguentemente la connessione stradale, già prevista dal PRG vigente, tra la ex SS11 e lo Scalo Vanchiglia, che verrebbe quindi realizzata solo fino al Lungo Stura Lazio per portarsi poi sull'esistente viale Agudio. Tale semplificazione riduce altresì significativamente l'impatto paesaggistico delle opere infrastrutturali in progetto, con l'eliminazione dell'attraversamento fluviale in corrispondenza del parco della confluenza tra Po e Stura, del parcheggio di interscambio nello Scalo Vanchiglia e delle relative rampe di connessione e di accesso.

In merito alle condizioni di fattibilità economica dell'operazione di trasformazione urbana ed infrastrutturale, si segnala che è stato predisposto uno specifico studio di analisi, propedeutico ad orientare le scelte e ad accompagnare il processo. L'assistenza fornita da Finpiemonte SpA riguarda principalmente due ambiti: la strutturazione delle modalità di governance dell'operazione e la fattibilità economico-finanziaria.

Per quanto riguarda il primo punto, al momento, è stata ipotizzata la costituzione di un soggetto, quale una Società di Trasformazione Urbana (STU), a cui vengano affidate le aree di proprietà comunale (circa 455.000 mq di SLP, post-acquisizioni in gran parte legate ai piani urbanistici in anticipazione), con il compito di valorizzarle ai fini di ricavare la quota di co-finanziamento comunale necessaria alla realizzazione del primo tratto della linea 2 della metro.

I piani economici-finanziari in corso di elaborazione riguardano le due principali operazioni: le attività di valorizzazione e trasformazione urbana e la realizzazione del primo tratto della linea 2 della metro.

Il primo piano economico-finanziario ricomprende due rami d'azienda, rispettivamente dedicati alle valorizzazioni degli asset e all'infrastrutturazione urbana (opere di urbanizzazione).

La società, supposta 100% a capitale comunale, dovrà essere dotata di una struttura gestionale sufficientemente leggera, ma anche in grado di espletare attività volte a favorire la progettazione urbana di qualità elevata, la sostenibilità ambientale, lo sviluppo economico, l'attrazione di aziende nell'area, il coinvolgimento e la partecipazione degli abitanti esistenti e nuovi in tutta l'area della Variante 200 e in relazione al resto del quartiere.

Il secondo piano economico-finanziario relativo alla Metro 2 approfondisce una modalità di finanziamento in project finance, ma sono state considerate in fase preliminare le alternative dell'appalto integrato, general contractor, leasing in costruendo. I costi di realizzazione (circa 650ml, per 7,3 km) dovranno essere coperti per il 60% da Stato/Cipe e 40% da risorse locali (Comune e Regione).





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

1. COMUNE DI SAN MAURO TORINESE

Settore Pianificazione e Gestione del Territorio.

Protocollo Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata
n. 3911 – 13 agosto 2009 TO6 001 2

SINTESI DELL'OSSERVAZIONE

La Città di San Mauro esprime parere favorevole alla biforcazione della linea metropolitana e dà disponibilità a collaborare anche in previsione della prossima variante dell'area Pescarito.

CONTRODEDUZIONE

Viene ribadita la validità della proposta di biforcazione della linea 2 della metropolitana (ramo B) in direzione nord-est, verso San Mauro, con parcheggio di interscambio nei pressi della SS11, a ridosso dell'area Pescarito. L'ipotesi, prevista anche dal nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTC2 (Tavola 4.1. Schema strutturale delle infrastrutture per la mobilità) e dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS (Tavola 1.5. Accessibilità di primo livello – Sistema ferroviario metropolitano e linee metro – Scenario previsto), varato dalla Giunta Comunale nel mese di maggio 2010, è stata recepita dal Progetto Preliminare della Variante, mentre sono in corso di esplorazione la localizzazione delle possibili stazioni e dell'eventuale deposito.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

2. Arch. Luigi BERTOLDI

Protocollo Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata
n. 3914 – 13 agosto 2009 TO6 001 2

OSSERVAZIONE pervenuta al Protocollo Generale il 3/8/2009, a seguito delle pubblicazioni:

L'arch. Bertoldi condivide in toto l'impostazione del documento e allega il quadro di riferimento generale relativo alla rete ferroviaria attuale; il riferimento alla Linea 4 non è invece condiviso. Propone di riqualificare ed integrare le cinque linee ferroviarie metropolitane con le due linee di metropolitana e il sistema dei parcheggi di interscambio.

Propone inoltre un quadro di riferimento complessivo delle reti di trasporto su ferro; suggerisce altre proposte circa la riorganizzazione della rete tranviaria e la riorganizzazione dei nodi e dei parcheggi di interscambio.

In sintesi, in merito all'area interessata dalla variante, rileva la necessità di verificare la localizzazione del parcheggio di interscambio di Scalo Vanchiglia; l'approfondimento dell'ipotizzato Ramo linea 2B metropolitana, in quanto ritenuto valido; aggiunge inoltre alcune proposte integrative riguardanti il trasporto pubblico e l'accessibilità a scala metropolitana

CONTRODEDUZIONE

Fatte salve le considerazioni di carattere generale che esulano dal provvedimento in questione, si ritiene che tali approfondimenti debbano essere condotti nelle idonee sedi di pianificazione trasportistica, poiché non attribuibili all'ambito urbanistico e peraltro circoscritto della Variante 200. Molte questioni legate all'accessibilità a scala metropolitana sono, infatti, oggetto del PUMS.

La localizzazione del parcheggio di interscambio non è più prevista nell'area dello Scalo Vanchiglia, così come meglio evidenziato in premessa; il ramo B della metropolitana è in fase di approfondimento (cfr. 1).





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

3. COORDINAMENTO DELLE ASSOCIAZIONI AMBIENTALISTE ITALIA NOSTRA PIEMONTE E VALLE D'AOSTA ONLUS, LEGAMBIENTE ECOPOLIS ONLUS, PRO NATURA TORINO ONLUS UNITAMENTE A COORDINAMENTO DEI COMITATI SPONTANEI DI QUARTIERE "DOMENICO SERENO REGIS".

OSSERVAZIONE 3.1

Viene contestato il fatto che nel Documento Programmatico si faccia riferimento a due elementi, assunti come fondanti e generatori dell'impianto della variante, che non sono stati approvati dal Consiglio Comunale: gli "Indirizzi di politica urbanistica" e la scelta del tracciato della linea metropolitana 2 alla cui base stanno meri atti della Giunta Comunale.

CONTRODEDUZIONE 3.1

Và chiarito, che gli atti sopra citati non generano e non possono generare alcun effetto di modifica sulla pianificazione urbana ed infrastrutturale, mentre la loro citazione rende conto della necessaria coerenza delle strategie politiche delineate nei suddetti documenti con il Documento Programmatico della variante 200 approvato invece dal Consiglio Comunale. Peraltro l'approvazione dello stesso documento deve costituire ai sensi di legge l'avvio formale della variante strutturale, non essendo previsti ulteriori passaggi preliminari.

OSSERVAZIONE 3.2

L'ipotesi di caratterizzare l'area dell'ex Scalo Vanchiglia come polo di intermodalità (con il prolungamento dell'ex SS 11 e la realizzazione del parcheggio di attestamento) risulta dannosa sotto il profilo ambientale.

CONTRODEDUZIONE 3.2

Il prolungamento della ex SS 11 ed il parcheggio di interscambio non sono più in progetto fino a Scalo Vanchiglia (cfr. Premessa).

OSSERVAZIONE 3.3

Linea 2 di metropolitana: si richiede un approfondimento in merito al collegamento da Piazza Castello a Porta Nuova passando sotto Via Roma

CONTRODEDUZIONE 3.3

La possibilità di prevedere un collegamento della linea 2 di metropolitana, tra Piazza Castello a Porta Nuova, passando sotto Via Roma, è resa impraticabile dalla presenza del parcheggio di Piazza San Carlo. Il passaggio sotto via Roma implicherebbe, infatti, la discesa a un livello inferiore





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

rispetto al parcheggio e la conseguente realizzazione di tratti con pendenza superiore al 6,5%, considerata pendenza massima ammessa.

OSSERVAZIONE 3.4 - Spina 4

Appare strano il meccanismo secondo cui un'area a parco urbano viene convertita in ZUT capace di generare diritti edificatori per il comune

CONTRODEDUZIONE 3.4

La Variante 200 non fa altro che ampliare il perimetro della Z.U.T. esistente che attualmente già comprende parte del parco stesso, con l'obiettivo di consegnare alla città un vero parco fruibile dotato delle opportune soluzioni funzionali destinate al superamento delle infrastrutture viarie in modo da connettere il Parco Sempione con il parco lineare Sempione/Gottardo e i parchi fluviali (Scalo Vanchiglia).

L'ampliamento della Z.U.T. comprendente l'intero Parco Sempione deriva dalla necessità di realizzare importanti interventi di riqualificazione dello spazio pubblico nell'area che costituisce la porta di ingresso in Città, di cui il Parco costituisce l'elemento più significativo dal punto di vista paesaggistico, e che richiede importanti interventi di riqualificazione tra cui anche il trasferimento di impianti produttivi o residenze, collocati in aree incongrue.

OSSERVAZIONE 3.5

Discutibile la scelta di quasi triplicare la SLP complessiva per le aree private di Via Cigna e del parco Sempione prima di avere definito un disegno complessivo di Spina 4 e del suo fabbisogno di servizi

CONTRODEDUZIONE 3.5

L'osservazione riguarda un conteggio della SLP che forse è stato mal interpretato.

La variante considera la collocazione sul territorio di circa 163.000 circa mq SLP ulteriori, 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 private già previste nell'area dal Piano Regolatore vigente.

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 incoerenti con la trasformazione, che vanno ricollocate. Al fine di accelerare il processo di ricollocazione delle attività incongrue e agevolare il processo insediativo della edificabilità comunale, si ritiene di 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 al riconoscimento 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 cui sopra di proprietà della





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Città di Torino e 123.500 mq. SLP massima di proprietà privata e 25.000 mq. SLP previsti nell'ambito di riordino Docks Dora, già previsti dalla Variante 35 .
Pertanto l'incremento di SLP rispetto al P.R.G. vigente è relativa principalmente ai diritti edificatori comunali.

OSSERVAZIONE 3.6

Assenza di analisi circa lo stato di attuazione del PRIU di Spina 4 e delle ZUT create con VAR 35

CONTRODEDUZIONE 3.6

Il Programma di Riqualificazione Urbana Spina 4 interessa le aree ex Fiat relative agli ex telai IVECO comprese tra via Cigna, corso Vigevano, via Gressoney e via Valprato.

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 e l'area del Parco Sempione.

All'interno del Programma di Riqualificazione Urbana gli interventi privati sono quasi completamente conclusi, ad esclusione di un complesso destinato ad A.S.P.I. e dell'intervento destinato ad edilizia residenziale pubblica (A.T.C.) per i quali è già stato richiesto il permesso di costruire.

Per quel che riguarda gli interventi pubblici, le opere di demolizione degli edifici esistenti sono state tutte concluse, mentre le operazioni di bonifica sono in fase di completamento, i lavori ancora da realizzare interessano soltanto la parte destinata alla creazione dell'area verde e saranno conclusi entro il 31/03/2011.

Per quel che riguarda le opere di urbanizzazione sono conclusi i lavori che riguardano la rete fognaria e i sottoservizi, inoltre, sono già state completamente realizzate le infrastrutture viarie di via Cervino e via Gressoney.

Sono ancora in corso di realizzazione le opere relative alle infrastrutture viarie di via Valprato e di via Cigna per il tratto di controviale che va da Corso Vigevano a via Valprato, per queste opere il termine di ultimazione dei lavori è previsto per il 31/03/2011.

Per quel che riguarda la sistemazione a raso delle suddette strutture viarie i lavori sono in corso di realizzazione e saranno completati entro il 31/03/2011.

Sono, invece, state completate e collaudate le opere che riguardano: il parcheggio pubblico a raso con ingresso dalla rotonda di Piazza del Ghirlandaio, il parcheggio pubblico a raso sul fronte della struttura commerciale di via Cigna, il parcheggio pubblico interrato di via Cigna.

Relativamente all'area verde da destinare a Parco Urbano è stato approvato con Determinazione Dirigenziale n. 69 del 29/06/2010 il Progetto Esecutivo delle opere, allo stato attuale sono in corso di definizione le fasi preliminari per la procedura d'appalto dei lavori, il cui inizio è previsto entro la fine del 2011.

OSSERVAZIONE 3.7

Parco Sempione: parco urbano o pesante nodo infrastrutturale?





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

CONTRODEDUZIONE 3.7

Le ipotesi di sviluppo dell'ambito di Spina 4 derivano dalla scelta di associare incrementi di densità insediativa a una porzione di città che, con i nuovi assetti infrastrutturali previsti, vedrà aumentato notevolmente il proprio livello di accessibilità, candidandosi a diventare un vero e proprio nodo infrastrutturale, porta di accesso per Torino Nord.

Tale ambizione non risulta, tuttavia, in contrasto con la presenza di un parco urbano, in quanto i parcheggi previsti verranno realizzati in sottosuolo, all'interno di aree dismesse e da riqualificare, senza compromettere in alcun modo le aree verdi esistenti.

La riqualificazione del contorno contribuirà, pertanto, alla riqualificazione del parco Sempione, oggi circondato da attività incompatibili.

Il parco viene ripensato sia come attrezzatura alla scala del quartiere – ridisegnandone gli accessi e mettendolo in stretto rapporto con il nuovo insediamento – sia come parco urbano, prevedendone connessioni, attraverso il parco lineare da realizzarsi sulla copertura del trincerone di via Gottardo, con l'area della Colletta, con il parco previsto nell'area dell'ex Scalo Merci Vanchiglia, così come con gli altri parchi urbani in corso di realizzazione, connessi con le trasformazioni urbane della Spina 4 e della Spina 3 (Parco Dora).

Per quanto riguarda le infrastrutture viarie, si rileva che il viale della Spina dovrà essere previsto in modo tale da non impedire la realizzazione delle comunicazioni tra le aree verdi attraversate.

OSSERVAZIONE 3.8 - Scalo Vanchiglia e trincea

Poco chiara integrazione con il quartiere del centro commerciale a fianco del cimitero. L2 non prevista nella variante 160 già adottata

CONTRODEDUZIONE 3.8

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 urbane periferiche non addensate" (L2), 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, inserite nel frattempo inserite in contesti urbanizzati.

In considerazione della nuova connotazione urbana che la variante 200 intende imprimere alla trasformazione complessiva delle aree coinvolte, si è ritenuto opportuno favorire l'insediamento di un centro commerciale di tipo L2, caratterizzato però da una forte integrazione urbana e compatibile da un punto di vista tipologico funzionale. Tale scelta è infatti in linea con l'esigenza, emersa dall'analisi delle dinamiche commerciali, di "ripolarizzazione" verso gli ambiti commerciali della città rispetto a quelli esterni posti nelle aree di cintura, tendendo a soddisfare e migliorare la capacità competitiva nella rete della distribuzione commerciale cittadina.

In merito alla previsione di insediamento di attività commerciali sono state avviate interlocuzioni specifiche con i rappresentanti di categoria, al fine di giungere ad una sostanziale condivisione degli





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

indirizzi che hanno portato alla definizione di un polo commerciale posto all'incrocio tra via Regaldi e corso Novara. Proprio da tale interlocuzione è emersa la necessità di ulteriori indicazioni progettuali al fine di fare assumere alla c.d. nuova via Regaldi, il carattere di asse commerciale naturale. Innanzitutto deve essere garantito un secondo polo di adeguata dimensione all'estremo opposto della via in corrispondenza dell'attuale incrocio Regaldi – Cimarosa. Le ulteriori prescrizioni progettuali devono, inoltre, favorire l'integrazione e la 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.

A questo fine l'approvazione dello strumento esecutivo "Regaldi" che comprende l'insediamento commerciale, richiede il contestuale aggiornamento della variante al P.R.G. n. 160 adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 36 del 2 marzo 2009 e pertanto precedente al presente provvedimento.

L'organizzazione complessiva della trasformazione urbana, anche grazie all'eliminazione del prolungamento della S11, attribuisce con maggior chiarezza a corso Regio Parco il ruolo di "viale urbano" su cui affaccia un grande parco lineare, facente parte del sistema dei parchi urbani-fluviali. Tale ricontestualizzazione consente altresì una riqualificazione dell'area cimiteriale (attualmente la fascia di rispetto è in realtà occupata completamente dall'area asfaltata dell'ex scalo, da edifici prevalentemente produttivi, dall'edificio delle poste in disuso e dalla viabilità) che viene ricompresa in una dimensione più consona alla funzione del cimitero stesso. Il polo commerciale deve essere realizzato – come precedentemente esposto – in modo tale da garantirne la connessione con il quartiere esistente ed integrato con le nuove edificazioni, oltre che con gli accessi della metropolitana. Non si rapporta né si deve rapportare pertanto direttamente con il Cimitero rispetto al quale rimane peraltro separato dal parco. Unico elemento di condivisione è la messa a disposizione dei parcheggi pubblici, localizzati all'incrocio con corso Novara.

OSSERVAZIONE 3.9

Non appare stimata la quantità di SLP prevista e non è definita la struttura dei servizi che dovrebbe articolarsi per l'ambito ex Scalo Vanchiglia. Timore che solo la realizzazione del centro commerciale acquisti il carattere di "motore della trasformazione"

CONTRODEDUZIONE 3.9

Ai sensi di legge, il Documento Programmatico deve delineare esclusivamente gli obiettivi e le relative scelte metodologiche oltre ai criteri urbanistici, mentre i parametri per le varie zone devono essere determinati nell'ambito del Progetto Preliminare della variante urbanistica. Tali dati quantitativi sono pertanto oggi disponibili con il presente Progetto Preliminare e consentono la stima dichiarata delle quantità che ammontano complessivamente a circa 560.000 mq di SLP tra l'ambito dell'ex Scalo Vanchiglia e l'ambito della trincea ferroviaria. Questi dati derivano da una approfondita analisi dei luoghi in base alle cui risultanze sono state utilizzate, calibrandole, le regole generali del P.R.G. vigente e sono espressamente attribuite tramite l'azionamento del PRG e le specifiche NUEA.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Per quanto riguarda la struttura dei servizi relativi al nuovo quartiere nonché all'integrazione di quello esistente è necessario rammentare che è stato predisposto lo specifico studio già richiamato, che ha puntualmente verificato sotto questo profilo la quantità, la qualità e la distribuzione dei servizi esistenti, oltre ad una analisi (anche tramite interviste) delle aspettative dei residenti già inviato agli assessorati competenti. Successivamente all'adozione del Progetto Preliminare si procederà alle successive fasi di sviluppo con i settori interessati.

In merito alla dotazione di servizi di carattere generale, l'obiettivo è quello di realizzare servizi non parcellizzati sul territorio, ma concentrati e mirati. Si privilegeranno i servizi di carattere metropolitano, integrati con le funzioni e le infrastrutture previste dalla variante con particolare attenzione per l'integrazione del sistema dei parchi (parco della confluenza, Sempione –Gottardo, parco lineare dello scalo Vanchiglia, etc...). In tale ottica la nuova linea della metropolitana costituisce "l'attrezzatura di servizio" principale ed imprescindibile a cui è legata l'intera trasformazione dell'area.

Inoltre le trasformazioni previste, saranno 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. Quest'ultime costituiranno nuove polarità per le aree in trasformazione e per il sistema dei servizi e in alcuni casi, in corrispondenza delle medesime sarà prevista la realizzazione di attrezzature di interesse comune integrate con la realizzazione delle edificazioni, da localizzarsi nei piani bassi, in affaccio su importanti spazi strategici e di relazione, e poste in corrispondenza dei punti focali della trasformazione nell'ambito di Scalo Vanchiglia.

OSSERVAZIONE 3.10

Dubbi di legittimità sul sito produttivo dismesso da oltre dieci anni

CONTRODEDUZIONE 3.10

Il raccordo ferroviario Vanchiglia, il più antico degli scali cittadini, era uno scalo di tipo merci nel quale venivano smistati, caricati e scaricati interi convogli merci, destinati ai numerosi insediamenti industriali esistenti in zona ed, in particolare alla Manifattura Tabacchi attiva in zona fin dal 700 e che ha definitivamente concluso la produzione il 16 marzo 1996.

Il raccordo venne chiuso nella prima metà degli anni 90 e l'armamento venne eliminato alla fine degli anni 90. Si può quindi affermare con certezza che lo scalo è inutilizzato nella sua funzione originaria da oltre 10 anni.

Le ragioni di tale abbandono furono, da un lato, la chiusura di alcune delle principali industrie servite dallo scalo, fra cui la già ricordata Manifattura Tabacchi, la progressiva inclusione dello Scalo nel tessuto cittadino e l'impossibilità di ampliamenti e di ammodernamenti dello stesso dovuta alla particolare posizione fra il Cimitero Monumentale da un lato ed il fitto tessuto costruito della Via Bologna dall'altro.

L'inadeguatezza dello Scalo Vanchiglia e di altri scali ferroviari cittadini ormai interclusi nel tessuto urbano ha portato, fin dal 1971, alla costruzione del grande scalo ferroviario di Orbassano,





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

collegato alla linea Torino-Modane e al centro intermodale di Sito. Tale opera fu completata alla fine degli anni 80 e ha sostituito completamente lo scalo Vanchiglia e gli altri scali cittadini. L'attività di scalo merci è, inoltre, pienamente assimilabile a quella di area industriale come specificato nella DCR: lo scalo era specificamente utilizzato per la consegna delle merci alle industrie della zona, alcune delle quali erano collegate direttamente con un ramo ferroviario o agivano all'interno dello scalo con loro mezzi e personale.

OSSERVAZIONE 3.11

Non è chiara la provenienza dei diritti edificatori comunali lungo corso Regio Parco

CONTRODEDUZIONE 3.11

Premesso che lungo il corso Regio Parco non sono previste aree di concentrazione edificatoria, ma solo il nuovo parco lineare, l'edificazione prevista si raccoglie attorno alla nuova via Regaldi. Lungo tale viabilità, i diritti edificatori privati sono generati dalla porzione assoggettata al piano esecutivo "Regaldi", secondo i criteri già esposti per Spina 4 e devono rendere i relativi standard a servizi all'interno del comparto. La rimanente porzione dello scalo ed il "trincerone" vengono ceduti gratuitamente alla Città e generano quindi diritti edificatori pubblici che si localizzano anch'essi per la maggior parte lungo l'asse della nuova via Regaldi, ed in parte minore in corrispondenza dei nodi strategici lungo l'asse Sempione/Gottardo (piazza Cherubini, via Bologna).

OSSERVAZIONE 3.12

Dubbi sull'opportunità di ridurre la fascia di rispetto cimiteriale

CONTRODEDUZIONE 3.12

Con la variante verrà 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, come già richiamato precedentemente, 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, senza escludere la possibilità di un maggior arretramento rispetto ai 150 m per dare maggior consistenza alle aree a parco insinuandosi fra i nuovi insediamenti.

OSSERVAZIONE 3.13





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Timori per il canale Regio Parco

CONTRODEDUZIONE 3.13

Come ampiamente dichiarato nel Documento Programmatico, tenuto conto della riorganizzazione complessiva dell'accessibilità viabilistica e ciclopedonale, che ricontestualizza il corso Regio Parco e gli assegna un nuovo ruolo, l'intenzione è quella di riqualificare il canale, valorizzandone gli aspetti paesaggistici ed, ove possibile, funzionali anche tramite la sua riattivazione (si tratta del canale che storicamente serviva la manifattura Tabacchi e che in prossimità della stessa forniva energia elettrica grazie ad una piccola centrale tuttora esistente).

La riattivazione del canale deve essere oggetto di approfondimenti sotto il profilo idraulico e della pianificazione sovraordinata (in tal senso è stata tra l'altro fatta una specifica osservazione al PTC2), e dei piani di settore quali la normativa dell'Autorità di Bacino del Fiume Po.

Il progetto prevede che il canale che delimita il nuovo parco lineare, venga affiancato da piste ciclopedonali alberate; in corrispondenza dell'asse principale del parco, dove convergono il proseguimento della via Ristori con la nuova piazza pedonale con la fermata della metropolitana, e l'accesso al viale del Cimitero Monumentale, è previsto il trasferimento delle attività dei fiorai (attualmente collocati lungo il corso Regio Parco in manufatti precari), a costituire un piccolo mercato dei fiori lungo il canale stesso.

Si segnala che alcuni progetti presentati in occasione del concorso internazionale di idee, tra cui il vincitore per l'area dello Scalo Vanchiglia, hanno ipotizzato l'estensione della lama d'acqua a costituire vere e proprie darsene. Tale eventualità non è esclusa dalla variante, anche se necessita degli approfondimenti sulla fattibilità sinteticamente richiamati.

OSSERVAZIONE 3.14

Ubicazione del parcheggio di interscambio non coerente con le previsioni e timori per il prolungamento della SS11.

CONTRODEDUZIONE 3.14

Il prolungamento della ex SS 11 non è più in progetto fino a Vanchiglia, così come il parcheggio di interscambio (cfr. premessa e punti precedenti)

OSSERVAZIONE 3.15

Non è chiaro il trattamento delle aree verdi sulla trincea e il destino del campo sportivo su via Regaldi

CONTRODEDUZIONE 3.15

La Variante 200 tratta la pianificazione di livello generale, che non è idoneo al fine di indicare il trattamento specifico delle aree verdi sulla trincea ed il riposizionamento del campo sportivo, che vengono demandati al progetto di competenza del verde pubblico ed è anche stato oggetto del concorso di Idee.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Successivamente all'adozione verranno effettuati gli ulteriori approfondimenti con gli assessorati competenti.

OSSERVAZIONE 3.16

Contrarietà all'attribuzione dell'indice 0,50 sulle aree ex ferroviarie e del trincerone

Rischioso il percorso secondo cui l'attribuzione degli indici è costituita in funzione degli obiettivi economici che la variante intende perseguire: si subordina la qualità urbana alla mercificazione dei diritti edificatori

Gli "obiettivi economici" dichiarati non sono documentati neppure in forma sintetica e paiono ottimistici

CONTRODEDUZIONI 3.16

Le quantità edificatorie previste dalla variante discendono innanzitutto dall'esigenza di conferire all'ambito una adeguata struttura urbanistica, che nel caso specifico è strettamente legata all'esigenza di dotare di densità adeguate il tessuto in relazione alla presenza della rete metropolitana, specialmente nelle aree limitrofe alla linea metropolitana ed alle stazioni. Naturalmente tali scelte non possono prescindere dalla valutazione di un loro organico inserimento urbano e pertanto sono stati effettuati studi e simulazioni da parte di Urban Center Metropolitano e con tale spirito è stata bandita la gara di idee, il che ha portato alla modellazione dei volumi tramite la loro ridistribuzione. Inoltre, l'ambito di intervento si integra con il Progetto Integrato di Sviluppo Urbano (PISU) "Barriera di Milano", che si sviluppa su quattro assi di intervento: fisico-ambientale, economico, sociale, culturale.

La valorizzazione delle aree pubbliche che deve concorrere al finanziamento della nuova linea metropolitana risulta significativa grazie al fatto che le aree pubbliche sono per la maggior parte prossime alle stazioni. In merito alla verifiche circa la sostenibilità economica come anticipato nel Documento Programmatico, il presente Progetto Preliminare è affiancato da uno studio effettuato da Finpiemonte sulle condizioni di fattibilità, il cui rapporto finale da conto delle verifiche svolte.

OSSERVAZIONE 3.17 - Struttura dei servizi:

Non si comprende quali siano le estese aree a parco (forse il solettone ferroviario?); non viene assunto alcun impegno circa la conservazione e il miglioramento delle aree verdi già esistenti

CONTRODEDUZIONE 3.17

Come accennato anche in premessa, sono state ampiamente descritte nel Documento Programmatico al quale si rimanda le nuove aree a parco previste, (realizzazione del nuovo parco sul sedime dell'attuale Scalo Vanchiglia cd parco lineare di circa 1 km di lunghezza, riqualificazione del Parco Sempione, connessione verde tra i due parchi). Il presente Progetto Preliminare sviluppa le suddette previsioni e le individua planimetricamente.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

OSSERVAZIONE 3.18 - VAS:

Si condivide il ricorso alla Valutazione Ambientale Strategica.

CONTRODEDUZIONE 3.18

Il Rapporto Ambientale è allegato al presente Progetto Preliminare della Variante, e successivamente alla sua adozione verrà dato corso alle specifiche Conferenze di servizi.

OSSERVAZIONE 3.19

Si contesta il presupposto del Rapporto Ambientale di considerare l'infrastrutturazione del territorio quale elemento di valore ambientale.

CONTRODEDUZIONE 3.19

Tale principio, documentato nella pianificazione a livello internazionale, si ritiene invece consolidato e condivisibile.

OSSERVAZIONE 3.20

Riduzione dell'inquinamento da traffico e il contenimento dell'uso del suolo vanificati dalla costruzione dei parcheggi di interscambio interni alla città e non esterni.

CONTRODEDUZIONE 3.20

Come richiamato in premessa e nelle precedenti controdeduzioni, tale osservazione è stata recepita nel presente Progetto Preliminare eliminando la previsione del parcheggio di interscambio originariamente previsto su Scalo Vanchiglia.

OSSERVAZIONE 3.21

Si richiede un Piano di Azione Ambientale e un sistema di monitoraggio

CONTRODEDUZIONE 3.21

Il Piano d'Azione Ambientale sarà sviluppato attraverso la sua declinazione in specifici piani di settore, secondo gli attuali orientamenti prevalenti in merito alle politiche di sostenibilità a scala locale.

Il progetto infrastrutturale ed insediativo delle variante 200 è individuato, per i suoi contenuti ambientali quale elemento del Piano d'Azione per l'energia sostenibile – TAPE (approvato con D.C.C 2010 04373/021 del 13.09.2010). La variante inoltre sviluppa alcuni degli indirizzi strategici del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile; specifiche sinergie saranno individuate tra attuazioni e piano di risanamento acustici, così come previsto dalle NTA del Piano di Classificazione Acustica.

OSSERVAZIONE 3.22 - Provvedimenti connessi





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Si contesta, in generale, il ricorso alle anticipazioni prima della conclusione del regolare iter approvativo della variante 200

CONTRODEDUZIONE 3.22

Nel corso dell'iter approvativo della Variante 200 si rende necessario ricorrere all'approvazione di alcuni provvedimenti attuativi del P.R.G. vigente. Il Programma Integrato Gondrand – Metallurgica Piemontese consente l'attuazione della trasformazione delle Z.U.T. 5.10/7 e 5.10/5, le cui prefigurazioni insediative sono già presenti nel P.R.G. vigente.

La trasformazione di tali ZUT richiede una parziale revisione della collocazione fisica di questi comparti, in coerenza con le previsioni della Variante 200. 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.

In anticipo rispetto alla conclusione dell'iter di approvazione della Variante 200, sarà attivata anche la trasformazione di una parte dello scalo Vanchiglia, con l'individuazione di una Zona Urbana di Trasformazione, denominata ambito 9.200 Regaldi, corrispondente al perimetro dell'area da sottoporre a Piano Esecutivo.

Tali strumenti costituiscono il presupposto e si pongono l'obiettivo prioritario di consentire la cessione alla città delle aree dello Scalo Vanchiglia e della trincea Sempione-Gottardo, necessarie per la collocazione dell'edificabilità comunale prevista dalla variante 200 e della nuova infrastruttura.

OSSERVAZIONE 3.23

Non si comprende l'urgenza dei PRIN per finanziare infrastrutture per cui esistono vaghi studi di fattibilità e di costi

CONTRODEDUZIONE 3.23

L'approvazione del Piano Particolareggiato Regaldi e del PRIN Gondrand in anticipo rispetto alla Variante 200 è dovuta alla necessità per la Città di disporre della titolarità della porzione residuale dello Scalo Vanchiglia, delle aree del trincerone Sempione – Gottardo e delle aree di Spina 4 disciplinate normativamente dalla variante strutturale.

I suddetti piani esecutivi prevedono il completamento di opere già previste dal P.R.G., consentendo la realizzazione di opere necessarie alla riqualificazione di comparti urbani esistenti (via Regaldi già prevista nel P.R.G. del 1908) e garantendo all'ambito di intervento una maggiore accessibilità veicolare in relazione anche alla realizzazione della Linea 2 della metropolitana.

OSSERVAZIONE 3.24

Si richiede che i provvedimenti in anticipazione siano assunti con procedure ordinarie in base alla NUEA del PRG vigente, senza condizionare l'esito del procedimento in corso





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

CONTRODEDUZIONE 3.24

L'approvazione dei due strumenti urbanistici esecutivi avviene con procedura ordinaria, mantenendo invariati i parametri urbanistici già previsti dal P.R.G. vigente.

OSSERVAZIONE 3.25 - Modalità di attuazione:

Se le anticipazioni permettono di conferire alla Città la titolarità di aree e diritti edificatori da fare confluire nella STU, si contesta il fatto che gli interventi previsti siano di fatto ancora da definire (vedi ad esempio gli approfondimenti legati alla possibile diramazione verso Pescarito della metro)

CONTRODEDUZIONE 3.25

La Variante 200 definisce l'assetto urbano di tutto il territorio compreso nello Scalo Vanchiglia e nell'area del trincerone ferroviario, individuando localizzazioni e parametri urbanistici.

In merito al prolungamento della Linea 2 verso Pescarito sono in corso gli opportuni approfondimenti, rispetto a cui siamo già in grado di prevedere alcune modifiche rispetto al P.R.G. vigente, in particolare per quanto riguarda l'annullamento della previsione del collegamento del corso regio Parco con il proseguimento della S.S. 11.

Gli approfondimenti condotti hanno permesso di definire come 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, 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.

In questa revisione degli assetti infrastrutturali non è più previsto il parcheggio di interscambio in corrispondenza del collegamento con la S.S. 11, in quanto non più necessario; nel Piano Particolareggiato Regaldi viene previsto un parcheggio connesso con le funzioni commerciali che fungerà anche da parcheggio di interscambio con la Linea 2, posto all'incrocio tra Corso Novara e Corso regio Parco.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

OSSERVAZIONE 3.26

Le anticipazioni non sono urgenti e possono essere rimandate all'approvazione tramite le procedure ordinarie.

CONTRODEDUZIONE 3.26

Gli strumenti esecutivi non sono precedenti alla variante n. 200, ma contestuali al Progetto Preliminare (vedi anche punti precedenti).





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

4. PARCO FLUVIALE DEL PO TORINESE.

Protocollo Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata
n. 4193- 17 settembre 2009 TO6 001 2

OSSERVAZIONE acquisita agli atti della conferenza di pianificazione del 23/9/2009:

Con deliberazione n. 102/2009 del 15/09/2009, la Giunta Esecutiva dell'Ente di Gestione esprimeva le seguenti osservazioni:

4.1

gli elaborati predisposti non prendono in considerazione un sistema di connessione tra la nuova linea metropolitana e l'area protetta, con particolare riguardo all'area Colletta ed alle connessioni rispetto alle fermate della metropolitana.

4.2

Non è chiara l'ipotesi rispetto all'area di Piazza Sofia – Ponte Amedeo VIII. Secondo le previsioni normative della scheda n. 8 all'interno dell'area protetta non è prevista la possibilità di nuovi insediamenti edilizi.

CONTRODEDUZIONE

4.1

Negli elaborati del Progetto Preliminare della variante emergono con maggior chiarezza le connessioni tra la nuova linea metropolitana e l'area protetta, in particolare l'area della Colletta. Infatti nella viene chiaramente specificato cartograficamente e normativamente quanto segue.

Sull'ex Scalo Vanchiglia verrà realizzato il nuovo parco lineare che costituirà 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 ridisegnato e completato con il futuro spazio di relazione, e di centralità di Spina 4, cerniera di due quartieri.

Il corso Regio Parco viene integrato nel verde a partire dall'incrocio con via Cimarosa, mentre il percorso ciclopedonale affiancato dal viale alberato e dal canale – che si intende ripristinare – prosegue sino alla piazza Abba. L'area liberata dalla connessione tra il corso Regio Parco e la viabilità Sempione/Gottardo ricostituisce così una spazialità continua, dalle aree verdi di piazza Croce Rossa, lungo il fronte del complesso dell'ex Lanificio, e fino alle aree verdi del parco della Colletta e poi al Po.

L'area dell'ambito Sempione/Gottardo prioritariamente riservata alla realizzazione della connessione verde tra i parchi Sempione e Colletta contribuendo così all'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.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

4.2

Rispetto all'area di Piazza Sofia – Ponte Amedeo VIII, il presente Progetto Preliminare chiarisce che le previsioni progettuali non prevedono nuove edificazioni all'interno dell'area protetta che risulta esterna al perimetro delle aree oggetto di variante.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

5. A.R.P.A. PIEMONTE – Settore geologico – inviato con fax il 3 agosto 2009.

Protocollo Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata
n. 3814 – 05 agosto 2009 TO6 001 2

OSSERVAZIONI pervenute a seguito della riunione della I C.d.P. avvenuta in data 21 luglio 2009:

Si suggerisce di condurre una campagna piezometrica aggiornata sulle aree interessate dal tracciato interrato della metropolitana, in un periodo antecedente la realizzazione delle opere sotterranee.

Si ritiene altresì che la conseguente conoscenza del campo di moto della falda freatica possa permettere di evitare o minimizzare le interferenze con i manufatti interrati in fase di progetto o già esistenti.

Infine la preventiva conoscenza dei livelli di falda consentirà un confronto, a lavori terminati, qualora dovessero intervenire fenomeni di assestamento di edifici limitrofi al tracciato o interferenze tra falda e locali interrati pre-esistenti.

CONTRODEDUZIONE

Si accoglie favorevolmente il suggerimento relativo alla campagna piezometrica preventiva sulle aree interessate dal tracciato interrato della metropolitana, condividendo che la conoscenza del campo di moto della falda freatica possa permettere di evitare o minimizzare le interferenze con i manufatti interrati in fase di progetto o già esistenti e di consentire un confronto, dopo l'esecuzione dei lavori, nel caso in cui dovessero intervenire fenomeni di assestamento di edifici limitrofi al tracciato o interferenze tra falda e locali interrati pre-esistenti.

Tale campagna sarà prevista quale prescrizione nel quadro del procedimento di VIA del progetto della linea 2 di metropolitana, e sarà avviata almeno un anno idrologico prima dell'inizio dei lavori.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

6. ARPA PIEMONTE – Dipartimento della Provincia di Torino.

Protocollo Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata
n. 4399– 02 ottobre 2009 TO6 001 2

OSSERVAZIONE pervenuta a seguito della riunione della II Conferenza di Pianificazione avvenuta in data 23 settembre 2009: Arpa Piemonte – Specificazione dei contenuti nella procedura di VAS della variante 200.

I contenuti del *Rapporto ambientale* devono essere esposti in conformità alle indicazioni fornite nell'Allegato VI al D. Lgs. 16 gennaio 2008 n. 4 e nell'Allegato F alla L. R. 40/98.

Si propone di strutturare l'indice del Rapporto Ambientale utilizzando i punti che seguono:

1) Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del piano o programma e del rapporto con altri pertinenti piani e programmi.

- Nel Rapporto Ambientale premettere una descrizione relativa allo Stato di Attuazione del PRGC vigente e delle Varianti che sono state apportate nel tempo ed alla probabile evoluzione del territorio e dell'ambiente in applicazione delle sole previsioni ivi contenute;
- inserire indicazioni che illustrino le previsioni dell'attuale P.R.G.C. lo stato di attuazione e, per aree omogenee, cosa viene proposto nella variante urbanistica;
- effettuare un'analisi di coerenza esterna, verticale ed orizzontale, che metta in evidenza i rapporti con altri Piani o Programmi pertinenti, analisi che dovrà essere illustrata, anche indicando tutte le alternative esaminate e le motivazioni che hanno portato ad attribuire un certo giudizio di coerenza, che potrà essere accompagnata da quadri riassuntivi (tabelle, diagrammi, ecc);
- approfondire i rapporti tra i contenuti della Variante 200 e gli scenari del Piano Urbano del Traffico e della mobilità delle persone nonché i programmi e progetti delle infrastrutture mobili e del sistema viabilistico nell'area metropolitana;
- specificare in che modo la Variante 200 è coerente con i piano di sviluppo e potenziamento del presidio ospedaliero previsto dal Piano Sanitario Regionale in relazione alla prevista riqualificazione del parcheggio posto di fronte all'ospedale San Giovanni Bosco;
- specificare come i PRIN si rapportano, in termini di vincoli progettuali e territoriali, con la Variante 200 e quali sono i tempi di attuazione e realizzazione della Linea 2 Metropolitana.

2) Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza l'attuazione del piano o programma

L'analisi territoriale deve essere finalizzata ad evidenziare le sensibilità ambientali e le criticità, relativamente alle quali la Variante dovrebbe avere come finalità una risoluzione o per lo meno il non peggioramento.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

3) Caratteristiche ambientali, culturali e paesaggistiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate.

- Il Rapporto Ambientale deve fornire un quadro conoscitivo della situazione ambientale, culturale e paesaggistica dell'intero territorio comunale, evidenziando eventuali criticità, illustrare le caratteristiche delle aree che potrebbero essere significativamente interessate dalla Variante focalizzandosi su gli aspetti su cui si ritiene essa abbia un'influenza con le sue azioni.
- Si richiede che le considerazioni relative alla Verifica di compatibilità acustica degli interventi siano tenute in conto nella valutazione e facciano parte delle analisi di compatibilità ambientale. La Verifica di compatibilità acustica deve essere orientata ad evitare la creazione di nuovi accostamenti critici nel Piano Classificazione Acustica dal punto di vista formale, eventualmente approfondendo l'analisi conoscitiva attraverso rilievi strumentali, laddove si possano configurare potenziali problematiche acustiche tra sorgenti puntuali e ricettori sensibili.
- La pianificazione e/o progettazione di nuove infrastrutture di trasporto nonché di nuovi insediamenti residenziali in prossimità di infrastrutture esistenti deve garantire il rispetto dei limiti previsti dalla normativa vigente in materia di inquinamento acustico per l'ambiente esterno (definendo spazi adeguati e/o interventi di mitigazione tra sorgenti e recettori, corretta disposizione degli edifici e degli ambienti abitativi etc.).
- L'analisi territoriale deve essere estesa al territorio dei comuni limitrofi potenzialmente interessati dalle ricadute connesse alle scelte urbanistiche della Variante.

4) Qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma, ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, culturale e paesaggistica (...)

- il Rapporto deve evidenziare, supportato da idonea cartografia, l'estensione delle aree sensibili e le eventuali criticità ambientali (es. siti in bonifica), descrivendo con adeguato dettaglio lo stato attuale, ed indicare l'uso attuale del suolo e quello previsto dalla Variante al P.R.G.C.;
- approfondimenti relativamente alle caratteristiche delle aree verdi esistenti, in riferimento alla volontà espressa di valorizzarle;
- definizione delle modalità di incremento delle dotazioni esistenti.

5) Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli stati membri, pertinenti al piano o programma e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale.

precisare come tali obiettivi, di carattere sovra locale, verranno perseguiti declinandoli a livello locale e contestualizzandoli.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

6) Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate nella raccolta delle informazioni richieste.

Si richiede di descrivere il processo di scelta degli obiettivi e delle azioni e di esplicitare le eventuali difficoltà nell'elaborazione della documentazione.

In particolare si chiede di indicare quali motivazioni siano alla base:

- della definizione del tracciato della Linea 2;
- della localizzazione del parcheggio di attestamento con relativa infrastruttura stradale che permetterà il collegamento con la ex S.S. n. 11;
- della localizzazione delle infrastrutture tecniche funzionali alla Linea 2 con realizzazione in sotterraneo.

7) Possibili impatti significativi sull'ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori.

Il Rapporto dovrà presentare, con adeguato approfondimento, un'analisi di tutti gli impatti sulle componenti ambientali interessate dalle azioni previste con la revisione. Tali analisi potrà, per esigenze di chiarezza e trasparenza, dotarsi di schemi riassuntivi che permettano di verificare per ciascuna azione la tipologia e l'entità dell'impatto.

In relazione alle analisi fornite si rileva:

• Aree verdi – Parchi urbani:

- a) L'operazione di recupero dell'ex scalo Vanchiglia consentirà la creazione di un nuovo parco urbano (realizzazione parco lineare). Il progetto del parco dovrà essere oggetto di un'attenta analisi al fine di valutare se la realizzazione delle infrastrutture tecniche funzionali alla Linea 2 Metropolitana, siano compatibili con gli obiettivi di riqualificazione degli spazi urbani e se le opere previste in sotterraneo sono compatibili con la realizzazione del parco.
- b) L'attuale conformazione del parco Sempione è tagliata in 2 dalla presenza dell'infrastruttura ferroviaria (linea Torino – Milano).
- c) Con la realizzazione della spina centrale sono in fase di ultimazione i lavori di interrimento del passante ferroviario ma ciò comporta la realizzazione di una nuova viabilità di primaria importanza (viale della Spina centrale), che rappresenta a tutti gli effetti uno dei principali punti di ingresso a nord della Città di Torino.

Tutto ciò comporta un aumento dei flussi di traffico con elevato T.G.M., chiaramente associato ad impatti su qualità dell'aria e clima acustico.

Non sono definiti criteri di progettazione compatibile e/o comunque esplicitate forme di mitigazione o compensazione, anche in funzione alla così detta "necessità di rivedere il disegno urbano dell'intera spina 4"





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

La configurazione finale del Parco Sempione perde la vocazione primaria di “polmone verde cittadino” e la realizzazione di ulteriori infrastrutture previste con la Variante 200, tra cui la stazione di metropolitana e la realizzazione di nuova viabilità sembra parcellizzare ulteriormente l’area verde.

Il R.A. deve contenere approfondimenti in merito al bilancio delle aree a verde e procedere ad una approfondita valutazione tra ex ante ed ex post al fine di verificare se sono rispettati gli obiettivi di riqualificazione ambientale ed incremento delle aree verdi nell’area nord di Torino.

- Aree residenziali

La realizzazione di mix funzionali Eurotorino e la realizzazione di centri commerciali deve essere progettata considerando criteri di compatibilità acustica con le nuove aree residenziali.

8) Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali impatti negativi significativi sull’ambiente dell’attuazione del piano o programma.

Descritti gli impatti derivanti dall’attuazione del piano occorre descrivere le misure, prescelte, di mitigazione e compensazione degli effetti del piano.

Ciascuna misura deve essere specificata indicando le azioni, aggiuntive, da prevedersi in fase di attuazione del piano stesso. Si rammenta che, anche per queste misure, è opportuno prevedere il monitoraggio.

Relativamente a quanto indicato nel documento si rileva che non si evidenzia la necessità di mitigazioni e/o compensazioni di carattere ambientale mentre le realizzazioni di centri commerciali, infrastrutture di nuova viabilità e nuovi edificati possono determinare ricadute negative in ambito urbano che devono essere accompagnate da interventi di mitigazione o compensazione idonei.

9) Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio e controllo degli impatti ambientali significativi derivanti dall’attuazione del piano o del programma proposto definendo, in particolare, le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari alla valutazione degli impatti, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati della valutazione degli impatti e le misure correttive da adottare.

Si osserva che l’art. 18 del D. Lgs. 4 del 16 gennaio 2008 definisce il monitoraggio come fase integrante della Valutazione Ambientale Strategica e pertanto tale aspetto è da ritenersi fondamentale.

Il monitoraggio deve permettere di valutare la rispondenza delle azioni agli obiettivi e tenere sotto controllo gli effetti ambientali derivanti dall’attuazione delle azioni, al fine di poter apportare le necessarie misure correttive nel corso dell’attuazione.

In merito al monitoraggio si ricorda che la costruzione del sistema:

- deve avvenire in parallelo alla definizione del Piano,
- deve essere definito al fine di verificare la coerenza interna delle scelte di piano e anche per poter verificare e controllare gli effetti e le azioni correttive,





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

- deve consentire la verifica del raggiungimento dei traguardi di qualità ambientale che il piano si è posto,
- possono essere utilizzati indicatori descrittivi e prestazionali che devono essere sensibili alle azioni di piano;
- deve essere chiaramente esplicitata l'unità di misura di ogni indicatore e precisato a quale azione si riferisce,
- devono essere monitorati sia gli effetti ambientali che il raggiungimento degli obiettivi di piano.

Gli obiettivi prefissati devono essere misurabili, pertanto, per valutare l'efficacia della azioni di piano/variante, occorre definire delle soglie di compatibilità e definire dei target.

Oltre alla descrizione delle misure previste per il monitoraggio, devono essere definite le modalità di raccolta dei dati e di elaborazione degli indicatori necessari, la periodicità della produzione di un rapporto illustrante i risultati e le eventuali misure correttive da adottare in caso di effetti ambientali negativi o di non raggiungimento degli obiettivi.

10) Sintesi non tecnica

È necessario prevedere una sintesi non tecnica così come richiesto dall'allegato VI del D. Lgs 4/2008 lettera j.

11) Si richiede infine che il Rapporto Ambientale sia corredato di una Carta di Inquadramento delle aree oggetto di Piano e loro destinazione d'uso a seguito della Revisione.

CONTRODEDUZIONE

Sono parti che trovano naturale riscontro all'interno del Rapporto Ambientale. Alcuni approfondimenti richiesti pur non esplicitati nella normativa di riferimento risultano tuttavia condivisibili rispetto agli obiettivi più generali.

Il Rapporto Ambientale che è parte integrante del presente provvedimento sarà esaminato nelle sedi preposte e nelle apposite conferenze. Tuttavia si può anticipare sin d'ora che le analisi hanno riguardato in sintesi i seguenti aspetti:

La popolazione e l'assetto urbanistico; gli usi urbani del suolo; il verde urbano; l'ambiente naturale, il paesaggio; l'ambiente idrico; il suolo e sottosuolo; l'atmosfera e la qualità dell'aria; il rumore; l'elettromagnetismo; la viabilità e il traffico; la definizione degli scenari futuri; la simulazione e analisi risultati con i vari scenari; le fasi di cantiere; gli aspetti energetici; le attività a Rischio di Incidente Rilevante; i rifiuti. Il rapporto analizza inoltre le misure di mitigazione degli impatti e prevenzione dei rischi; gli aspetti inerenti il monitoraggio ambientale e infine fornisce un quadro riepilogativo di valutazione unitamente alle conclusioni.

Si rimanda in ogni caso alle puntuali e specifiche valutazioni contenute nell'elaborato di cui trattasi.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

7. REGIONE PIEMONTE

Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia

Protocollo Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata
n. 4291 – 24 settembre 2009 TO6 001 2

OSSERVAZIONI pervenute a seguito della riunione della II C.d.P. avvenuta in data 23 settembre 2009

7A) CONSIDERAZIONI PRELIMINARI:

La Regione chiede l'attivazione di un **Tavolo di confronto interistituzionale** a latere della Conferenza di Pianificazione

- che comprenda tutti gli attori coinvolti,
- che sia correlato con le altre sedi di concertazione presenti nel medesimo ambito territoriale,
- con il compito primario:
 - di verificare e contestualizzare le scelte progettuali all'interno del sistema metropolitano e di pervenire alla stesura di un Master Plan relativo alle scelte urbanistiche, territoriali ed infrastrutturali condivise, esteso al quadrante nord orientale dell'area metropolitana, che tenga conto degli equilibri socio-urbanistico-ambientali dell'ambito;
 - di far emergere gli effetti che la variante produce rispetto all'area vasta, coerentemente con la situazione e le previsioni dei Comuni limitrofi.

CONTRODEDUZIONE 7A)

Come detto nelle premesse generali, è stato avviato il Tavolo 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.

7B) INFRASTRUTTURE DELLA MOBILITA':

Come emerso in sede di Conferenza interna della Direzione Regionale Trasporti (14/9/2009), il tracciato della metropolitana proposto dovrà essere supportato da adeguati studi ed analisi dei flussi di traffico e dei carichi di utenza in relazione ai fulcri di attrazione presenti sul territorio comunale o nei Comuni contermini che giustifichino motivatamente l'infrastruttura prevista. La progettazione si dovrà confrontare con tali studi, dai quali potrebbero derivare eventuali alternative di tracciato, in particolare per i lotti funzionali della linea non considerati dalla variante 200.

Dovrà essere approfonditamente e dettagliatamente verificata la **fattibilità complessiva** del progetto di infrastruttura proposto, in particolare per quanto riguarda la connessione con la Linea 1 e per chiarire la funzionalità complessiva della rete infrastrutturale dei trasporti pubblici in relazione al collegamento tra la città di Torino e l'aeroporto di Caselle mediante la linea Torino – Ceres.

Prolungamento della SS 11 fino allo Scalo Vanchiglia: la Regione ribadisce le criticità che potrebbero scaturire da questa scelta in considerazione del notevole flusso di traffico che verrebbe





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

richiamato direttamente entro la città, a poca distanza dal Centro Storico. Gli approfondimenti e le analisi suddetti potranno essere utilizzati per definire alternative al tracciato proposto, coerentemente con le necessità del bacino di utenza del settore nord est dell'area metropolitana, con particolare riferimento ai Comuni di Settimo e San Mauro.

CONTRODEDUZIONE 7B)

L'Agenzia Mobilità Metropolitana Torino ha già condotto degli studi sulle possibili alternative di tracciato della Linea 2 (estremi documento "La linea 2 di Metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino" di cui on line è presente una sintesi – 24/03/2006.

Nel giugno 2008 Finpiemonte ha redatto un Programma Operativo del Programma Territoriale Integrato "Infrastrutture e qualità della vita nel quadrante est-nord-est di Torino – Barriera Mobile", in cui il tracciato ferroviario della linea Gottardo (che rappresenta una profonda ferita del territorio) viene indicato come possibile opportunità per l'integrazione dell'ambito nel contesto cittadino e metropolitano, consentendo tra l'altro la realizzazione di una nuova linea metropolitana, che da nord penetri nel centro della città.

Prolungamento della SS 11 fino allo Scalo Vanchiglia: In sede di approvazione del Documento Programmatico relativo alla variante 200 (Deliberazione del Consiglio Comunale mecc. n. 2008 09659/09 del 15 giugno 2009), il Consiglio Comunale, con specifica (la mozione n° 41), ha ritenuto di dare avvio ad alcuni approfondimenti in ordine alla realizzazione di un secondo "ramo" della linea 2 per raggiungere l'area di Pescarito, a ridosso del Comune di San Mauro Torinese, 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.

Anche il nuovo PTC2, approvato dalla Provincia di Torino con deliberazione del 20/07/2010, ha recepito la possibilità del nuovo tracciato, inserendolo nella tavola "4.1 – Schema strutturale delle infrastrutture per la mobilità" come "Linea 2 – (tracciato in corso di valutazione)".

Nel frattempo l'Istituto Superiore sui Sistemi Edilizi e territoriali per l'innovazione (SiTI) del Politecnico di Torino ha avviato primi studi di approfondimento inerenti la fattibilità del tracciato volti a definire gli scenari trasportistici e viabilistici del quadrante nord e nord.- est del territorio anche in relazione ai futuri sviluppi di trasformazioni territoriali dei comuni confinanti con la Città di Torino.

7C) PROBLEMATICHE URBANISTICHE:

Premessa: per poter esprimere una valutazione esaustiva in rapporto alle specifiche previsioni è necessario disporre di maggiori elementi analitici e progettuali.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

In riferimento alle modifiche previste dalla variante (incremento residenziale, modifica indici edificatori, reperimento delle aree a servizi), è necessario disporre di tutti i **dati quantitativi e qualitativi** tali da consentire una corretta valutazione dell'impatto che le nuove previsioni avranno sul territorio. In particolare:

- dovranno essere specificati gli obiettivi sociali e le **quantità di edilizia pubblica** (sovvenzionata e convenzionata) previsti nei diversi ambiti;
- nella fase di stesura del P.P. dovranno essere definiti i tracciati viabilistici nonché l'organizzazione dei lotti interessati dalla variante (concentrazione dell'edificato e verde privato) chiarendo altresì la qualità, la consistenza e l'accessibilità dei **servizi** ex artt. 21 e 22 LUR, nonché gli aspetti urbanistici degli elementi significativi emersi nella messa a punto del Rapporto Ambientale per la VAS. Dovranno essere specificate la consistenza e localizzazione dei servizi di rango metropolitano particolarmente significativi per la valorizzazione e l'identità territoriale dei nuovi insediamenti;
- al fine del proficuo coordinamento degli interventi è opportuno che sia specificato lo **stato di attuazione** delle aree e delle infrastrutture comprese nella presente variante;
- al fine di garantire la tutela della "intervisibilità" da e per il **paesaggio** circostante dovrà essere attentamente valutata la scelta di **tipologie edilizie** caratterizzate da altezze molto elevate;
- quanto al tema delle **aree a verde e dei Parchi**, considerati gli incrementi previsti di superficie edificatoria o di superficie a destinazione infrastrutturale, si ritiene necessario quantificare e definire le effettive superfici a verde su terrapieno che possono essere definite quali veri e propri parchi; dovranno essere identificati i percorsi di collegamento tra parchi, solo citati del Documento Programmatico;
- quanto alla **riduzione del vincolo cimiteriale**: è necessario che sia attentamente valutata e supportata dalle necessarie verifiche sotto il profilo ambientale e sanitario.

CONTRODEDUZIONE 7C)

- gli obiettivi sociali sono compiutamente descritti nella Relazione Illustrativa e sono riconducibili a: riqualificazione fisica, ambientale, funzionale e sociale dei quartieri della zona nord Barriera di Milano e Regio Parco; riqualificazione della morfologia urbana e della composizione e ricomposizione di parti nelle quali i tessuti sono a volte densi e a volte destrutturati; salvaguardia della morfologia urbana intesa come elemento identitario; adeguato "riammagliamento" con il tessuto esistente ed il quartiere storico; superamento della marginalizzazione; 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; caratterizzare il comparto con trasformazioni urbanistico-edilizie con alti livelli di qualità in riferimento ai temi ambientali.
- Poiché nelle zone interessate dalle trasformazioni il patrimonio edilizio è già caratterizzato dalla forte presenza di quartieri ERP, "*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*





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

SLP residenziale ad edilizia convenzionata (per la quale la Città può esercitare il diritto d'acquisto).” – cap. 3 della Relazione Illustrativa.

- negli elaborati della variante 200 (Tavola n. 1. Azzonamento) è riportato l'assetto della viabilità prevista con le trasformazioni. I lotti da trasformare sono ricompresi nelle nuove ZUT da ridefinire con la variante e le relative schede riportano gli indici (o le quantità di SLP), le destinazioni ammesse e le eventuali prescrizioni. Inoltre è stata introdotta nel fascicolo 2 delle N.U.E.A. la Tavola “Viabilità e percorsi ciclopedonali”. Per quanto concerne i servizi pubblici, è stato conferito specifico incarico per l'analisi dei servizi finalizzato anche alla conoscenza della necessità del tipo di servizio carente e/o da implementare nell'area.
- Il progetto di variante è stato preceduto da un'attenta analisi conoscitiva dello stato di fatto estesa al quartiere esistente. Tale attività è stata svolta con il costante supporto delle Circoscrizioni interessate anche nella fase di indagine svolta per la redazione degli studi sopra citati. Successivamente all'adozione del presente Progetto Preliminare si svolgeranno le successive fasi di approfondimento che coinvolgeranno ulteriormente gli Assessorati competenti.
- Uno degli obiettivi della variante è quello di caratterizzare le trasformazioni urbanistico-edilizie con alti livelli di qualità, soprattutto in riferimento ai temi ambientali e a quelli della ecocompatibilità, della ecosostenibilità, della qualità architettonica e della valorizzazione delle potenzialità paesaggistiche. A tal fine, tra l'altro, è stata introdotta nelle N.U.E.A. una norma di tutela che salvaguardi le visuali sulla collina e sulle montagne (art. 27, nuovo comma 17, punto e) delle N.U.E.A. “Tutela e valorizzazione del paesaggio.”, con la Tavola allegata. La valutazione delle tipologie è rimandata alla fase attuativa, che dovrà necessariamente tenere conto degli obiettivi di tutela sopra rappresentati e delle prescrizioni previste nelle schede normative.
- Per ridurre al minimo l'occupazione di aree verdi e garantire la massima disponibilità di aree in piena terra, si sta procedendo con i soggetti competenti alla progettazione delle infrastrutture e ad approfondimenti mirati. L'entità delle superfici a verde in piena terra è naturalmente legata alla definizione delle infrastrutture, che nel provvedimento in esame sono di rilevante portata (metropolitana con relative stazioni e deposito; parcheggi di interscambio; linee ferroviarie; importanti assi viabilistici). Proprio la definizione delle superfici interessate non può quindi che essere successiva all'adozione del presente progetto preliminare.
Per quanto riguarda i percorsi di collegamento tra parchi, si rimanda alla controdeduzioni alle osservazioni dell'Ente Parco (punto 4 del presente documento).
- Le verifiche connesse alla riduzione del vincolo cimiteriale sono riprese all'interno del Rapporto Ambientale, nel processo di VAS, e sottoposte alla Conferenza di servizi ambientale, ove partecipano tutti gli enti che soprintendono alla tutela e alla verifica sotto il profilo ambientale e sanitario. 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 (vedi cap. 6.2, paragrafo “Fasce di rispetto cimiteriali, stradali e ferroviarie”).





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

7D) ASPETTI PROCEDURALI:

La possibilità di operare mediante “**anticipazioni**” non può prescindere dalla complessiva condivisione del progetto urbanistico – infrastrutturale – trasportistico.

Non si ritiene condivisibile l’attuazione anticipata di alcuni ambiti senza il supporto di analisi a più vasto raggio e prima della completa definizione del Progetto di variante e della relativa VAS. Una previsione di tale complessità richiede di essere gestita in modo integrato e con le massime garanzie sul piano procedurale e su quello finanziario, in tutte le fasi, evitando di anteporre la realizzazione di interventi privati alla definizione precisa delle scelte e delle garanzie relative alle previsioni pubbliche e di interesse pubblico.

Ai sensi di legge, inoltre, non si può considerare la possibilità di attuazioni anticipate prima della condivisione in sede di Conferenza di Pianificazione del P.P. di variante.

Pur considerando positivamente il ricorso alle norme proposte con le **varianti 115 e 151** del 2008, l’applicazione delle prescrizioni comprese nei due strumenti deve essere prioritariamente legittimata dalla conclusione della procedura di approvazione.

CONTRODEDUZIONE 7D)

I Piani esecutivi Gondrand – Metallurgica e Regaldi vengono definiti alla luce delle previsioni insediative, infrastrutturali e trasportistiche della Variante 200, di cui rappresentano alcuni tasselli, in perfetta coerenza con la variante stessa.

Per questi piani esecutivi si prevede un’approvazione parallela che presuppone, pertanto, la contestualità di adozione del Progetto Preliminare della variante 200 con l’adozione degli stessi, previa specifica procedura di VAS.

La Variante 200 ha raggiunto livelli di approfondimento molto elevati dal punto di vista delle previsioni infrastrutturali, della viabilità e dei parcheggi, pertanto, il quadro che ne deriva consente l’approvazione parallela di strumenti urbanistici esecutivi.

Si ritiene, pertanto, che la conferenza di pianificazione discuta contemporaneamente i tre provvedimenti dopo l’adozione da parte del Consiglio Comunale.

Per quanto concerne il ricorso ai disposti normativi delle variante n. 115 e n. 151, si fa presente che la variante n. 115 è stata definitivamente approvata dal Consiglio Comunale in data 8 febbraio 2010, mentre per la variante n. 151 l’iter della variante ai sensi della legge 1/2007 è ancora in corso.

7E) PREVISIONI IN AMBITO COMMERCIALE:

Vi è la necessità di verificare le quantità e le tipologie previste, rispetto al territorio comunale e nei confronti dell’intero quadrante metropolitano, tenendo conto altresì delle previsioni comunali in corso di approvazione.

E’ opportuno riconsiderare l’insediamento nel comparto B1 dello Scalo Vanchiglia di due Centri Commerciali definibili quali Localizzazione di tipo L2. non pare che la localizzazione e la tipologia individuate siano coerenti con l’obiettivo di riqualificazione dell’intero ambito e di integrazione tra le diverse destinazioni d’uso così da creare un tessuto edilizio vitale e di supporto alla stessa





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

funzione commerciale. In sede di Conferenza interna la Direzione Regionale al Commercio ha altresì evidenziato che la normativa che consente la prevista destinazione commerciale risulta applicabile solo se l'ambito è dismesso da dieci anni.

Dovranno essere puntualizzate le destinazioni commerciali previste per la zona di Spina 4.

Le previsioni inserite nella variante 200 non sono attualmente incluse nella pianificazione commerciale del Comune.

CONTRODEDUZIONE 7E)

Le destinazioni ad ASPI previste nell'ambito di Spina 4 sono costituite prevalentemente da attività ricettive e terziarie (uffici). Il tessuto della Spina 4 risulta già ampiamente dotato di attività commerciali e si prevede che nuove attività possano essere realizzate in quanto funzionali al nuovo nodo infrastrutturale.

È previsto l'insediamento di una localizzazione L2, in ambito Regaldi. Inoltre facendo seguito alle riunioni e le prescritte concertazioni con i rappresentanti di categoria per il Commercio sono state recepite alcune richieste e osservazioni volte a definire oltre all'insediamento di via Regaldi un secondo "magnete" nel polo terminale della stessa via unitamente ad orientamenti progettuali che indirizzano l'attuazione degli ambiti di trasformazione. Tra questi elemento di rilievo assume l'indirizzo progettuale finalizzato ad ottenere attività commerciali e di servizio diffuse nei piani bassi per creare continuità anche tipologica del nuovo "asse retto" della trasformazione.

7F) VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA:

E' necessario che già in sede di Documento Programmatico siano prodotti gli elementi di analisi che consentano un significativo confronto con l'Organo Tecnico Regionale relativamente alla stesura del Rapporto Ambientale.

CONTRODEDUZIONE 7F)

In sede di Conferenze di Pianificazione gli Enti interessati alla Valutazione Ambientale Strategica (Regione, Provincia, ARPA, Ente Parco ed il Settore Ambiente della Città) hanno già avanzato osservazioni, richieste e proposte relative al processo di VAS, si rende conto che, a seguito di esperimento di gara pubblica, si è provveduto a conferire incarico al raggruppamento facente capo ad AI engineering S.r.l., con sede in Torino.

Nel febbraio 2009 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. Sono state valutate le indicazioni di carattere ambientale emerse nel corso delle Conferenze di Pianificazione e sono 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.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

In data 5 maggio 2010 è stata indetta la prima conferenza di servizi relativa all'analisi del documento di specificazione per la stesura del rapporto ambientale, a seguito della quale sono state raccolte le indicazioni e le richieste di approfondimento formulate dai soggetti competenti in materia ambientale consultati. Tenuto conto di tali contributi, è stato redatto il Rapporto Ambientale, che sarà oggetto delle successive fasi del Procedimento di VAS.

In data 13/12/2010 i Consulenti incaricati hanno consegnato il Rapporto Ambientale, parte integrante e allegato del provvedimento urbanistico, i cui contenuti saranno sottoposti alle valutazioni dagli Enti e soggetti competenti.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

8. REGIONE PIEMONTE DEL 9/10/2009 PROT. N. 42989/0805

Pervenuto via fax il 27 ottobre 2009 (allegato alle precedenti osservazioni della Regione Piemonte)

OSSERVAZIONE

Necessità che la procedura di VAS venga integrata con la procedura urbanistica

Predisposizione di un documento tecnico preliminare di VAS che deve contenere:

- un'analisi dell'esistente;
- un'analisi del sistema di relazioni funzionali rispetto al tessuto urbano che contraddistingue le aree interessate dagli interventi urbanistici;
- un'analisi delle alternative di piano con l'indicazione dei criteri ambientali che definiscono la natura e la localizzazione degli interventi;
- un'analisi delle alternative di localizzazione delle quantità commerciali considerato il particolare contesto nel quale andranno a localizzarsi;
- un'analisi della coerenza fra le previsioni insediative e la dinamica demografica;
- un'analisi degli effetti ambientali derivanti dalla quantificazione e localizzazione dei nuovi volumi residenziali;
- un'analisi delle "relazioni percettive" da e verso la collina comparate alle diverse ipotesi progettuali esaminate;
- un'analisi delle relazioni tra il sistema dei servizi alla residenza e la futura realizzazione della Linea 2 della Metropolitana;
- un'analisi degli effetti delle azioni di piano sul flusso veicolare; prestando la dovuta attenzione rispetto alla localizzazione del parcheggio di attestamento;
- l'individuazione e l'analisi delle aree soggette a bonifica al rischio industriale.

CONTRODEDUZIONE

Le analisi relative alle valutazioni di carattere ambientale vengono condotte in parallelo alla progettazione della variante urbanistica e quindi in stretto coordinamento ma eventuali valutazioni che scaturiranno dal processo di VAS potranno riverberare effetti anche sulla progettazione definitiva del provvedimento all'esame del Consiglio Comunale e delle Conferenze di Copianificazione.

Vedi anche controdeduzione Regione Piemonte - Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia, punto 7F) e precedente Controdeduzione all'ARPA PIEMONTE - Dipartimento della Provincia di Torino





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

9. PROVINCIA DI TORINO - Area Territorio, Trasporti e Protezione Civile Servizio Urbanistica.

Protocollo Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata
n. 4290 – 24 settembre 2009 TO6 001 2

OSSERVAZIONI pervenute a seguito della riunione della II C.d.P. avvenuta in data 23 settembre 2009:

OSSERVAZIONE 9.1 - Premessa

OSSERVAZIONE 9.2

Congrità del Documento Programmatico rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia sotto il profilo infrastrutturale e ambientale

La Provincia ha in corso l'elaborazione del nuovo Piano Territoriale di Coordinamento (PTC2)

9.2.1

Relazioni con il P.T.C. vigente

Necessità di assumere dati conoscitivi sulla mobilità urbana e di svolgere studi e approfondimenti sulle dinamiche dei flussi e sul movimento delle persone: *"Lo studio dei flussi di mobilità ...si prefigura come passaggio d'obbligo per la pianificazione territoriale. I movimenti delle personemettono in rilievo, per motivi diversi, non solo le situazioni di centralità-perifericità, ma descrivono anche in via generale, modelli e stili di vita. (...) Allontanare/ridurre il traffico veicolare dai centri, ridurre inquinamento atmosferico e acustico, ridurre il rischio per l'incolumità dei cittadini è un obiettivo rilevante del Piano Territoriale, che si realizza con diverse politiche: Attivare politiche per la riduzione di volumi di traffico veicolare privato, potenziando il sistema di trasporto pubblico, soprattutto su ferro (rete ferroviaria regionale, metropolitana e urbana) e realizzare una integrazione funzionale intermodale tra il sistema su ferro e su strada. Proporre azioni per incentivare (promuovere) una distribuzione territoriale (rilocalizzazione) di servizi, (scolastici, sociali, amministrativi), delle attività economiche e produttive meno polarizzata su Torino e l'AMT, riducendo il peso della mobilità casa-lavoro, casa-studio, casa-servizi attualmente esistente, rinforzando sistemi urbani locali e nuclei di depolarizzazione. (...) Viene, pertanto, assunta nel PTC la qualità ambientale del territorio come valore da tutelare, e perseguito l'obiettivo di riduzione dell'impatto negativo delle infrastrutture per la mobilità e dei carichi di mobilità incompatibili con l'ambiente e il territorio."*

CONTRODEDUZIONE 9.2.1

L'Agenzia Mobilità Metropolitana Torino ha fatto degli studi su alternative tracciato Iinea 2 (estremi documento "La linea 2 di Metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino" di cui on line è presente una sintesi – 24/03/2006





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

9.2.2 Rapporti con lo schema di PTC2: obiettivi e strategie generali

Lo schema di PTC2 aggiorna gli obiettivi del PTC, definendo più compiutamente le linee di indirizzo in materia di infrastrutture e mobilità, anche alla luce delle più recenti analisi svolte. Tra gli obiettivi primari dichiarati, strettamente correlati ai contenuti della Variante 200, un ruolo preminente assume il potenziamento della rete di trasporto pubblico, posto in relazione al Sistema Ferroviario Metropolitano, alla linea ferroviaria Torino-Ceres e all'espansione della Metropolitana di Torino.

9.2.3

Concertazione

Esigenza di costituire un tavolo di concertazione tra gli Enti con la partecipazione della Regione e della Provincia nonché dei Comuni di Borgaro T.se, Settimo T.se, San Mauro T.se, Caselle T.se e Volpiano.

CONTRODEDUZIONI 9.2.2 e 9.2.3

Questi due punti vengono trattati insieme: si ritiene che la variante sia sostanzialmente coerente con il PTC2. inoltre, come detto nelle premesse generali, è stato avviato il Tavolo 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.

OSSERVAZIONE 9.3

Variante 200: aspetti generali. contenuti

9.3.1 La Linea 2 di Metropolitana: Lo sviluppo del tracciato definito dalla Variante 200 evidenzia la necessità di ipotizzare tracciati diversi e da valutare con altra procedura, di sviluppare analisi e studi più approfonditi volti a definire compiutamente i bacini di utenza, da Rebaudengo a Mirafiori sino ad Orbassano: la sostenibilità, sotto il profilo dei volumi di utenza, del solo primo lotto appare poco documentata.

Perplessità sull'attestamento a Rebaudengo: occorre valutare alternative di posizionamento, verificandone l'idoneità, onde realizzare con maggior efficacia migliori condizioni di interscambio anche con il mezzo privato.

E' necessario approfondire tutti gli aspetti tecnici e infrastrutturali connessi al contesto ambientale in cui si colloca il previsto attestamento: tale previsione potrebbe vanificare la finalità perseguita dalla Variante 200 del pieno recupero ambientale del Parco Sempione.

E' auspicabile un maggiore sforzo programmatico finalizzato a rendere fattibile nel breve-medio periodo la realizzazione della linea M2 almeno fino alla connessione con la linea M1 già in esercizio, possibilmente a Porta Nuova, onde garantire efficaci condizioni di interscambio fra più mezzi di trasporto pubblico.

Dovranno essere risolte le possibili interferenze tra il previsto parcheggio di interscambio e il deposito provvisorio interrato della linea M2.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Appare necessario fornire un quadro di riferimento infrastrutturale coerente con l'attuazione di altri interventi in progetto o in corso di realizzazione nella Città e affrontare analisi e studi sulle ricadute della linea M2 sulla mobilità urbana estesa all'intero ambito metropolitano, in rapporto alle altre progettazioni in corso a scala sovracomunale .

Valutare attentamente la possibilità di localizzare il parcheggio di interscambio in zona Pescarito.

CONTRODEDUZIONE 9.3.1

Sin dai primi anni novanta la provincia di Torino (e quindi anche il comune) è stata interessata da indagini campionarie sulla mobilità delle persone (residenti in tutta la provincia), effettuate con cadenza regolare.

La prima indagine di questo tipo è stata realizzata nel 1991. Dal 1994 in poi le indagini sono state svolte con cadenza biennale.

Fino all'edizione del 2004 compresa, le indagini sono state effettuate da ATM (Azienda Torinese Mobilità, dal 2003 confluita nel GTT - Gruppo Torinese Trasporti). Dal 2003, anno di costituzione formale del consorzio dell'Agenzia per la Mobilità Metropolitana, le attività di "monitoraggio della mobilità e controllo di efficienza ed efficacia dei servizi e delle infrastrutture e della qualità percepita" sono state trasferite all'Agenzia medesima.

L'ultima indagine sulla mobilità delle persone è del 2008, ma è attualmente in corso la campagna relativa al 2010.

In merito alla necessità di ipotizzare tracciati diversi, l'Agenzia Mobilità Metropolitana Torino ha fatto degli studi su alternative tracciato Linea 2 (estremi documento "*La linea 2 di Metropolitana nel quadro dello sviluppo del sistema di trasporto pubblico di Torino*" di cui on line è presente una sintesi – 24/03/2006.

L'Agenzia ha analizzato quattro scenari di riferimento in merito ai trasporti. L'offerta di trasporto pubblico in tutti gli scenari considerati (2 linee di metropolitana con sviluppo compreso tra 45 km e 53 km in asse ed intervallo inferiore a 80 secondi in o.d.p., SFM cadenzato a 20 minuti, rilancio del sistema tranviario) presenta, rispetto ad oggi, un formidabile potenziamento in termini sia quantitativi (+42-53% veic km) sia qualitativi (+20-25% velocità di esercizio).

Gli interventi considerati sulla rete viaria (Corso Marche a 2 livelli stradali, Spina, Corso Mortara, Zino Zini, Sottopasso Spezia-Sebastopoli, Ponte S. Maurizio e Sottopasso Gran Madre) pur rilevanti in valore assoluto (85 km in più, contati sui due sensi di marcia) costituiscono un aumento percentualmente meno sensibile (+ 4% di rete stradale e +7% di capacità) sull'offerta globale di viabilità e comunque inferiore all'aumento inerziale di mobilità privata.

L'applicazione della domanda futura inerziale agli scenari di offerta futura porta, rispetto alla situazione attuale ad una diminuzione (del 22-24%) dei tempi totali di viaggio sul trasporto pubblico (grazie ai nuovi livelli di offerta) e ad un aumento dei tempi totali di viaggio (+6,4%) sul trasporto privato, nonostante la realizzazione di nuove infrastrutture, a causa dell'aumento della domanda.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Le prestazioni del sistema di trasporto pubblico sono simili nei quattro scenari valutati e generano benefici globalmente simili per i clienti, con distribuzioni spaziali diverse.

A partire dagli studi della stessa Agenzia e in riferimento all'approvazione in linea tecnica del piano di fattibilità della Linea 2 di metropolitana con delibera della Giunta Comunale del 10/06/2008 n. mecc. 2008 03426/022, per quanto riguarda la verifica della sostenibilità sotto i profili dei volumi di utenza del solo primo lotto la variante 200 ha, tra altri anche l'obiettivo di costituire "effetto città" nelle parti di tessuto del territorio nelle quali gli insediamenti risultano più radi e meno densi e necessitano in generale di una riorganizzazione compositiva e urbana. Gli effetti urbanistici attesi, a seguito di radicali trasformazioni o riordino di tali tessuti sono quelli funzionali a giustificare una soglia di utenti più elevata.

Per quanto riguarda l'attestamento della M2 va rilevato che tale origine del tracciato si inserisce in connessione con la stazione ferroviaria Fossata - Rebaudengo, posizionata ad ovest del viale della Spina e interconnessa in sottosuolo con la stazione di testata della Linea 2 della metropolitana.

Si vuole pertanto rafforzare il ruolo di centralità urbana che assumerà per la sua posizione e le relazioni urbane che ne derivano, in stretta connessione funzionale ed architettonica con il parco, gli spazi pubblici, i futuri insediamenti.

Per l'area di Spina 4, è previsto inoltre un parcheggio di interscambio, collocato in prossimità delle due stazioni, ai due lati del viale della spina fatti salvi approfondimenti derivanti dal processo di valutazione ambientale.

Per quanto concerne le problematiche relative all'interferenza, nello Scalo Vanchiglia, tra il parcheggio di interscambio ed il deposito sotterraneo, attualmente essi non sono più previsti nella localizzazione indicata nel Documento Programmatico di accompagnamento alla Variante 200. L'osservazione è stata recepita a seguito degli approfondimenti decisi dal Consiglio Comunale con la mozione n° 41.

Si ritiene che il quadro di riferimento infrastrutturale più aggiornato sia quello rappresentato dal PTC2 (allegato per estratto alla variante 200 con il PTR, il PPR, PTO del Po), strumento preposto alla definizione degli indirizzi generali e settoriali di pianificazione del territorio sovracomunale. La tavola sintetica, riassume le previsioni della variante in un inquadramento più generale.

Per quanto riguarda la localizzazione di un parcheggio di interscambio tra mezzo privato e mezzo pubblico, in sede di approvazione del Documento Programmatico relativo alla variante 200 (Deliberazione del Consiglio Comunale mecc. n. 2008 09659/09 del 15 giugno 2009), il Consiglio Comunale, con specifica mozione n° 41, ha deciso di svolgere 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.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

9.3.2 I contenuti in variante strutturale al PRG vigente: Gli unici elementi caratterizzanti le "novità" dichiarate dalla Variante 200 sono riconducibili:

- all'attribuzione di SLP alle aree di Parco Sempione da realizzarsi in altri ambiti di Spina 4;
- all'aumento degli indici attribuiti alle aree del trincerone ferroviario dismesso di Corso Sempione (da 0,5/3 a 0,5 mq/mq SLP);
- alla modifica dei mix funzionali delle ZUT interessate a favore della residenza o di altre attività, peraltro in parte già oggetto della Variante Parziale n. 115.

CONTRODEDUZIONE 9.3.2

La Variante 200 non contiene "novità" urbanistiche, in quanto coerente con il quadro normativo del Piano. Le modifiche normative sono compiutamente specificate nei Capitoli 8.1.1 e 8.1.2 della Relazione Illustrativa.

9.3.3 Spina 4. Parco Sempione: La previsione di realizzare in Spina 4 ulteriori quantità edificatorie generate dalle aree di Parco Sempione rappresenta un rilevante elemento sotto il profilo insediativo e per gli effetti di carattere ambientale.

Necessità di valutare la portata delle previsioni contenute nel Documento Programmatico nella redazione del Progetto Preliminare, in particolare:

- sotto l'aspetto delle dotazioni di servizio che saranno effettivamente garantite;
- per le rilevanti densità che verranno realizzate per il loro impatto sul paesaggio urbano;
- l'effettiva permanenza di un parco analogo per superficie e funzioni (il Parco Sempione) a quello storicamente consolidato nella memoria collettiva di Barriera di Milano;
- l'integrazione con il paesaggio urbano "costruito" e con le ipotesi di riqualificazione della cascina Fossata;
- il corretto inserimento urbanistico della stazione Rebaudengo e delle relative funzioni.

La ricaduta urbanistica delle previsioni insediative descritte dovrà essere valutata anche in rapporto alla realizzazione di un parcheggio di interscambio di notevole capienza, posto in connessione con la rotatoria tra il viale della Spina e la via Breglio: si ritiene poco coerente tale previsione con l'auspicata riduzione dei flussi di traffico privato e si suggerisce, in luogo di tale localizzazione, di migliorare e incentivare la fruizione di altre strutture a parcheggio pubblico esistenti nello stesso quadrante territoriale.

In sede di tavolo di concertazione dovranno essere affrontati gli aspetti connessi alle modifiche di viabilità previste (Corso Grosseto e collegamento autostradale con l'Aeroporto di Caselle), coinvolgendo la Società proprietaria del raccordo autostradale (Anas).

CONTRODEDUZIONE 9.3.3

Le ipotesi di sviluppo dell'ambito di Spina 4 derivano dalla scelta di associare incrementi di densità insediativa a una porzione di città che, con i nuovi assetti infrastrutturali previsti, vedrà aumentato notevolmente il proprio livello di accessibilità, candidandosi a diventare un vero e proprio nodo infrastrutturale.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Tale ambizione non risulta, tuttavia, in contrasto con la presenza di un parco urbano, in quanto i parcheggi previsti verranno realizzati in sottosuolo, all'interno di aree dismesse e da riqualificare, senza compromettere in alcun modo le aree verdi esistenti.

Le previsioni della variante 200 non compromettono la superficie destinata a servizi già prevista, come il Parco Sempione.

La riqualificazione del contorno contribuirà, pertanto, alla riqualificazione del parco Sempione, oggi circondato da attività incompatibili.

Il parco viene ripensato sia come attrezzatura alla scala del quartiere – ridisegnanone gli accessi e mettendolo in stretto rapporto con il nuovo insediamento – sia come parco urbano, prevedendone connessioni, attraverso il parco lineare da realizzarsi sulla copertura del trincerone di via Gottardo, con l'area della Colletta, con il parco previsto nell'area dell'ex Scalo Merci Vanchiglia, così come con gli altri parchi urbani in corso di realizzazione, connessi con le trasformazioni urbane della Spina 4 e della Spina 3 (Parco Dora).

Per quanto riguarda le infrastrutture viarie, si rileva che il viale della Spina consentirà di mettere in comunicazione le aree verdi attraversate. Inoltre, lo svincolo per il raccordo autostradale di Caselle, che porterà il viale della Spina Centrale ad assumere il ruolo di asse privilegiato di accesso da Nord alla città, risultando collocato al margine nord del parco, non andrà a interferire con l'importante processo di riqualificazione del paesaggio urbano.

Si segnala, infine, che 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 alle 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.

Con riferimento ai parcheggi Stura e Sofia, si fa presente che, se il primo andrà incontro a una naturale promozione a seguito del completamento del Servizio Ferroviario Regionale Metropolitano, per il secondo potrebbe essere previsto un ridimensionamento parziale qualora il deposito delle vetture del ramo B della metro 2 venisse collocato in zona.

Ai fini di una corretta integrazione dei nuovi insediamenti con il paesaggio urbano, la Città ha bandito un concorso di architettura per i tre ambiti oggetto della Variante 200, Spina 4, Sempione – Gottardo e Vanchiglia, i cui risultati hanno fornito ulteriori elementi di approfondimento alle previsioni insediative e alla qualità architettonica degli interventi, accompagnati da un elevato livello di qualità degli spazi pubblici.

Per quanto riguarda il corretto inserimento del progetto della stazione ferroviaria Fossata - Rebaudengo, come già sopra accennato, la stessa, posizionata ad ovest del viale della Spina, sarà interconnessa in sottosuolo con la stazione di testata della Linea 2 della metropolitana, andando a costituire ulteriore elemento di centralità urbana per la sua posizione e le relazioni urbane che ne derivano, in stretta connessione funzionale ed architettonica con il parco, gli spazi pubblici, i futuri insediamenti.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

La Variante 200 prevede, inoltre, per l'area di Spina 4, un parcheggio di interscambio, collocato in prossimità delle due stazioni, ai due lati del viale della spina, di dimensioni complessive tali da poter ospitare circa 1.000 posti auto.

Le previsioni infrastrutturali di P.R.G. introdotte nella variante 200, sono il risultato di soluzioni già concordate tra la Città e le Società interessate.

9.3.4 Ambito Scalo Vanchiglia: Rilevanti sono le funzioni che si prevedono di localizzare nel comparto dismesso dello Scalo Vanchiglia, in particolare il "polo commerciale", integrato con gli altri usi previsti (residenza, terziario e servizi), inserite nel contesto più ampio di un vasto "parco lineare", da realizzare sulla copertura della trincea ferroviaria dismessa: per l'Ospedale San Giovanni Bosco le soluzioni avanzate dovranno essere coerenti con i programmi dell'ASL competente mentre le future stazioni della Linea M2 e le funzioni loro assegnate dovranno essere integrate con il tessuto urbano circostante.

La presenza di immobili di proprietà della Provincia o utilizzati dall'Ente stesso potrà favorire una positiva integrazione funzionale in termini di offerta di servizi di interesse comune o generale.

La previsione di un nuovo quartiere al fianco del Cimitero monumentale deve comportare uno studio accurato per la ricucitura con l'attuale borgo residenziale e un riordino delle attività produttive presenti. In particolare, si chiede di valutare il mantenimento o la rilocalizzazione nell'area delle attività produttive esistenti, verificando caso per caso la loro compatibilità ambientale.

In merito alla realizzazione di un nodo di interscambio a Vanchiglia, connesso alle funzioni previste nell'ambito e all'attuazione dell'asta di penetrazione urbana proveniente dalla SSP n. 11, prima dell'adozione del Progetto Preliminare, dovranno essere condotti approfonditi studi connessi alle condizioni di accessibilità da e verso il quadrante N e N-E dell'area metropolitana, anche in relazione a quelle determinate dalle trasformazioni territoriali in atto e previste nello stesso quadrante territoriale di riferimento; gli esiti di tali studi potranno essere utilmente rappresentati in sede di tavolo di concertazione.

La rilevante quantità di SLP a destinazione commerciale (ASPI), prevista per gli ambiti di Vanchiglia, dovrà essere coerente con l'adeguamento del P.R.G. alla disciplina regionale vigente (D.C.R. n. 59-10831 del 24/03/06), a prescindere dallo strumento urbanistico utilizzato per l'attuazione: si rileva, in tal senso, che la Città di Torino ha approvato i criteri (con D.C.C. n. 18 del 12/03/07) ma non è ancora pervenuta all'approvazione definitiva della Variante parziale n. 160 al P.R.G.. Si valuti l'opportunità, prima dell'adozione del Progetto Preliminare della Variante 200, di concludere il procedimento di adeguamento del P.R.G. alla disciplina regionale sul commercio, anche al fine di poter effettuare con maggiore obiettività le conseguenti valutazioni *ex-ante* in materia di accessibilità veicolare e di dotazione degli spazi a parcheggio pubblico richiesti. Per quanto attiene alla possibilità di utilizzare le "deroghe" previste dalla normativa regionale sul commercio vigente, si rammenta che ricade solamente sul Comune la responsabilità di accertare l'effettiva dismissione di ambiti produttivi da oltre dieci anni.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

CONTRODEDUZIONE 9.3.4

Le soluzioni progettuali relative all'area dell'Ospedale San Giovanni Bosco sono coerenti con i progetti ed i programmi della competente ASL; le stazioni saranno integrate con il contesto, non solo in questo ambito ma in tutte le fermate.

Nella progettazione dei servizi del comparto interessato si è tenuto conto della presenza degli Istituti della Provincia. Infatti, come richiamato nella Relazione Illustrativa, al capitolo 5.3, è stata data particolare attenzione al nucleo a servizi costituito dall'Istituto Zooprofilattico e dal complesso scolastico costituito dagli Istituti Bodoni e Beccari della Provincia. Oltre ad essere confermati nella loro posizione e consistenza, per detti immobili, con una scheda specifica introdotta all'articolo 19 delle NUEA, vengono introdotte delle norme finalizzate a "rompere" e aprire i recinti oggi interclusi alla pubblica fruizione, con l'obiettivo di realizzare percorsi e connessioni interni al fine di collegarli sia alla rete metropolitana sia anche alla grande piazza prevista sul protendimendo della via Ristori.

L'insediamento compreso fra via Bologna e lo Scalo Vanchiglia, caratterizzata da un tessuto molto minuto, dalla presenza di piccole attività produttive e artigianali e da edifici residenziali autonomi o legati alle attività suddette, sarà oggetto nell'ambito della variante di una riorganizzazione normativa che valorizzi le attività esistenti consentendo la razionalizzazione dell'uso del territorio; le attività produttive esistenti saranno in parte rilocalizzate ed in parte ristrutturate e riqualificate, in modo da renderle compatibili con il nuovo tessuto che si andrà a formare. Preventivamente, inoltre, sono stati avviati incontri con i rappresentanti di tutte le attività economiche esistenti sul territorio, costruendo un percorso di accompagnamento alla rilocalizzazione o alla trasformazione, avendo sempre come fine ultimo la riqualificazione complessiva ed il miglioramento ambientale del comparto (vedi Relazione Illustrativa, Capitolo 1.3).

In merito al parcheggio di interscambio in ambito Scalo Vanchiglia, come già detto al punto 3.1, il nodo di interscambio non è più previsto nella posizione indicata nel Documento Programmatico e la localizzazione definitiva è ipotizzata a ridosso dell'area Pescarito.

9.3.5 Regia pubblica delle trasformazioni (STU): La Provincia è disponibile ad avviare le necessarie consultazioni con gli Enti interessati e la Città, nell'ipotesi di un coinvolgimento a livello istituzionale, nell'ambito dei limiti previsti dal D.Lgs. 267/2000 s.m.i..

CONTRODEDUZIONE 9.3.5

Come detto nel capitolo 4 della Relazione Illustrative del Progetto Preliminare di variante, per l'attuazione del processo di riqualificazione il Comune di Torino intende costituire una società, quale la 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. Tale scelta 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.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

9.3.6 Qualità architettonica, paesaggio urbano, ricadute ambientali e sociali: In relazione agli obiettivi di qualità urbana e ambientale perseguiti e dichiarati, si constata favorevolmente la volontà di attuare una concreta valorizzazione sotto il profilo architettonico degli ambiti oggetto di trasformazione, mediante il positivo ricorso ad un percorso di "progettazione partecipata". Dovrà essere previsto un corretto inserimento ambientale dei nuovi insediamenti, in rapporto al paesaggio urbano circostante, tale da preservare, per l'ambito Vanchiglia in particolare, la fruizione e percezione degli elementi paesaggistici di particolare pregio della collina torinese; per l'ambito Spina 4, dovrà essere garantito un equilibrato processo insediativo, in modo da garantire positive relazioni tra l'edificato, le funzioni previste e le aree a verde del nuovo Parco Sempione.

Pare necessario valutare attentamente le destinazioni d'uso ammesse da attribuire all'insieme degli edifici, con l'individuazione di soluzioni diversificate, al fine di poter "controllare" l'aumento del carico insediativo. Si suggerisce di privilegiare, oltre agli interventi di nuovo impianto previsti, anche soluzioni attuative finalizzate ad un corretto riuso degli immobili esistenti, che potrebbe non essere solamente orientato verso la residenza, ma rivolto anche ad attività di servizio qualificate.

Necessità di utilizzare materiali congruenti e impiegare tecniche costruttive biocompatibili, volte a ridurre il consumo energetico degli edifici e ad utilizzare per il fabbisogno di climatizzazione invernale o estiva l'impiego di fonti energetiche rinnovabili (cfr. D. Lgs. n. 192/2005 e s.m. e i. e la L.R. 13/2007 "Disposizioni in materia di rendimento energetico nell'edilizia").

Sotto il profilo della tutela ambientale, le nuove previsioni dovranno tenere conto dell'impatto acustico, in rapporto alle funzioni che si prevede di insediare rispetto alle aree circostanti.

In relazione alla prospettata cessione alla Città delle aree ferroviarie dismesse, a prescindere dalle fasi temporali che saranno definite per le attività di progettazione della linea M2, è auspicabile una sistemazione "anticipata" per il sedime del "trincerone", volta alla sua riqualificazione ambientale, onde superare i fenomeni di degrado ormai consolidati.

CONTRODEDUZIONE 9.3.6

Come già riferito e ripreso più volte sia nel Documento Programmatico che nella Relazione Illustrativa del Progetto Preliminare, uno degli obiettivi della variante è quello di connotare le trasformazioni con alti livelli di qualità ambientale, coniugando i temi dell'ecocompatibilità, dell'ecosostenibilità, della qualità architettonica e della valorizzazione delle potenzialità paesaggistiche. A tutela degli elementi paesaggistici della collina, è stata introdotta una norma di tutela per la salvaguardia delle visuali sulla collina e sulle montagne (art. 27, nuovo comma 17, punto e) delle N.U.E.A. "Tutela e valorizzazione del paesaggio.")).

Per quanto concerne il riuso degli immobili esistenti, si fa presente che le originarie previsioni del Piano del 1995 prevedevano in larga parte la radicale trasformazione delle Zone Urbane di Trasformazione. Con le successive varianti al P.R.G., in particolare le varianti n. 37 e n. 38, sono state introdotte norme per il recupero ed il riuso di edifici esistenti, soprattutto di quelli ai fini produttivi. Con la variante n. 200, in alcuni ambiti si prevede la conservazione di immobili o parte di essi (es. ZUT 9.202, 9.207, 9.210) e viene previsto il recupero di ampie aree tramite un Piano di Recupero (ZUT 9.201), salvaguardando al contempo il tessuto storico.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Come dichiarato nella Relazione Illustrativa, al capitolo 5.2, *“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.”*. Inoltre, nello stesso capitolo, si fa riferimento alle azioni a supporto della sostenibilità della trasformazione, come lo sviluppo della rete di teleriscaldamento (con 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.

Come già riferito e ripreso più volte sia nel Documento Programmatico che nella Relazione Illustrativa, uno degli obiettivi della variante è il miglioramento della qualità ambientale del comparto. A tale proposito, la progettazione urbanistica è stata condotta affiancando alle proposte urbanistiche le relative verifiche dal punto di vista acustico, orientando le scelte progettuali. All'argomento è dedicato uno specifico paragrafo della Relazione Illustrativa, all'interno del capitolo “5.2 La sostenibilità ambientale”, che rende conto di come sia stata sviluppata la compatibilità delle previsioni urbanistiche della variante con il Piano di Classificazione Acustica comunale, 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. Infine, è allegato alla variante il fascicolo intitolato “Verifica di compatibilità con il Piano di Classificazione Acustica”.

L'Amministrazione comunale sta procedendo contemporaneamente con la progettazione urbanistica e con un cronoprogramma delle fasi di cantierizzazione degli interventi. La progettazione della copertura della trincea ferroviaria è legata anche ai finanziamenti relativi. Inoltre, detto progetto riveste una estrema complessità, vista anche la scelta di interazione tra sistemazioni superficiali e trasformazioni edilizie.

9.4

Aspetti procedurali (le anticipazioni). riduzione fascia di rispetto cimiteriale

Il *“Documento Programmatico”* prevede il ricorso ad *“anticipazioni”* attuative (PRIN *“Gondrand”* in Spina 4; PRIN *“Regaldi”* in Scalo Vanchiglia) sebbene tale scenario procedurale non è contemplato dalla L.R. 1/2007 e dal relativo Regolamento.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Per quanto attiene alla prevista riduzione del limite della fascia di rispetto del vincolo cimiteriale, onde consentire l'attuazione degli interventi proposti dalla Variante, si rammentano le disposizioni applicabili in materia (art. 28 legge 166/2002; art. 338 T.U. leggi sanitarie R.D. n. 1265/1934 e l'art. 57 del D.P.R. 285/1990).

CONTRODEDUZIONE 9.4

Anticipazioni: (vedi punto 3.22).

La procedura per la riduzione parziale della fascia di rispetto cimiteriale da 150 a 100 metri ai sensi delle norme vigenti sarà coordinata con il provvedimento di variante urbanistica e trattata anche nel Rapporto Ambientale. Detta riduzione consentirà una maggiore flessibilità nella disposizione della concentrazione edilizia. Viene 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.

9.5

Valutazione Ambientale Strategica

In relazione all'intervenuta entrata in vigore del D.Lgs 152/06 (modificato dal D.Lgs 4/2008), si prende atto che i contenuti del citato "*Documento Programmatico*" saranno sottoposti al processo valutativo strategico (VAS), mediante il ricorso alla redazione di un "*Rapporto Ambientale*", in coerenza alle indicazioni contenute nella D.G.R. 09 giugno 2008, n. 12-8931.

Si ritiene necessario, nell'ambito della fase di Valutazione Ambientale, che il "*Rapporto Ambientale*", oltre a contenere gli elementi previsti dalla norma vigente (Allegato VI al D. Lgs. 16 gennaio 2008 n. 4 e nell'Allegato F alla L. R. 40/98), sia approfondito in merito ai seguenti aspetti:

- paesaggio urbano e corretto inserimento ambientale degli interventi;
- interferenze con il sistema idrografico e la falda;
- fabbisogni energetici indotti, teleriscaldamento;
- attività di cantiere;
- gestione degli inerti;
- mobilità urbana e flussi di traffico;
- monitoraggio.

CONTRODEDUZIONE 9.5

In sede di Conferenze di Pianificazione gli Enti interessati alla Valutazione Ambientale Strategica (Regione, Provincia, ARPA, Ente Parco ed il Settore Ambiente della Città) hanno già avanzato osservazioni, richieste e proposte relative al processo di VAS, si rende conto che, a seguito di esperimento di gara pubblica, si è provveduto a conferire incarico al raggruppamento facente capo ad AI engineering S.r.l., con sede in Torino.





CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA

Nel febbraio 2009 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. Sono state valutate le indicazioni di carattere ambientale emerse nel corso delle Conferenze di Pianificazione e sono 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.

In data 5 maggio 2010 è stata indetta la prima conferenza di servizi relativa all'analisi del documento di specificazione per la stesura del rapporto ambientale, a seguito della quale sono state raccolte le indicazioni e le richieste di approfondimento formulate dai soggetti competenti in materia ambientale consultati. Tenuto conto di tali contributi, è stato redatto il Rapporto Ambientale, che sarà oggetto delle successive fasi del Procedimento di VAS.

In data 13/12/2010 i Consulenti incaricati hanno consegnato il Rapporto Ambientale, parte integrante e allegato del provvedimento urbanistico, i cui contenuti saranno sottoposti alle valutazioni dagli Enti e soggetti competenti.

6

Considerazioni conclusive

Si esprime valutazione di coerenza con il PTCP.

