

Divisione Urbanistica ed Edilizia Privata  
Settore Procedure Amm.ve Urbanistiche

**n. ord. 92**  
**2008 09659/009**

**CITTÀ DI TORINO**

**DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE 15 GIUGNO 2009**  
(proposta dalla G.C. 30 dicembre 2008)

**Testo coordinato ai sensi dell'art. 44 comma 2 del Regolamento del Consiglio Comunale**

**Sessione Ordinaria**

Convocato il Consiglio nelle prescritte forme sono intervenuti nell'aula consiliare del Palazzo Civico, oltre al Presidente CASTRONOVO Giuseppe ed al Sindaco CHIAMPARINO Sergio, i Consiglieri:

ANGELERI Antonello	GALASSO Ennio Lucio	MORETTI Gabriele
BONINO Gian Luigi	GALLO Domenico	OLMEO Gavino
CALGARO Marco	GALLO Stefano	PETRARULO Raffaele
CANTORE Daniele	GANDOLFO Salvatore	PORCINO Gaetano
CAROSSA Mario	GENISIO Domenica	RATTAZZI Giulio Cesare
CASSANO Luca	GENTILE Lorenzo	RAVELLO Roberto Sergio
CASSIANI Luca	GHIGLIA Agostino	SALINAS Francesco
CENTILLO Maria Lucia	GIORGIS Andrea	SBRIGLIO Giuseppe
CERUTTI Monica	GOFFI Alberto	SCANDEREBECH Federica
COPPOLA Michele	GRIMALDI Marco	SILVESTRINI Maria Teresa
CUGUSI Vincenzo	LAVOLTA Enzo	TEDESCO Giuliana
CUNTRO' Gioacchino	LEVI-MONTALCINI Piera	TROIANO Dario
CUTULI Salvatore	LO RUSSO Stefano	TRONZANO Andrea
FERRANTE Antonio	LONERO Giuseppe	VENTRIGLIA Ferdinando
FERRARIS Giovanni Maria	LOSPINUSO Rocco	ZANOLINI Carlo

In totale, con il Presidente ed il Sindaco, n. 47 presenti, nonché gli Assessori: BORGOGNO Giuseppe - CURTI Ilda - DEALESSANDRI Tommaso - DELL'UTRI Michele - LEVI Marta - MONTABONE Renato - PASSONI Gianguido - TRICARICO Roberto - VIANO Mario.

Risultano assenti i Consiglieri: BUSSOLA Cristiano - MAURO Massimo - MINA Alberto - SALTI Tiziana.

Con la partecipazione del Vicesegretario Generale PICCOLINI dr.ssa Carla.

**SEDUTA PUBBLICA**

**OGGETTO: VARIANTE N. 200 AL P.R.G. VIGENTE "LINEA 2 METROPOLITANA E QUADRANTE NORD-EST DI TORINO" - APPROVAZIONE DOCUMENTO PROGRAMMATICO DELLA VARIANTE STRUTTURALE AI SENSI DELLA LEGGE REGIONALE N. 1/2007.**

Proposta dell'Assessore Viano.

Come indicato dal documento "Indirizzi di politica urbanistica", elaborato dall'Assessorato all'Urbanistica nel giugno 2008, il progetto infrastrutturale e insediativo connesso alla futura Linea 2 della Metropolitana rappresenta uno dei capisaldi principali della prossima trasformazione torinese. La valenza strategica di questo progetto è confermata dal fatto che, nel documento sopra richiamato, l'intero ambito della Linea 2 viene a configurarsi come una quarta centralità del Piano Regolatore, in aggiunta a quelle della Spina Centrale, di corso Marche, e del Progetto Po.

La Linea 2 della Metropolitana attraverserà la Città da Nord a Sud, permetterà l'interscambio con il passante alle stazioni Rebaudengo e Zappata, raccorderà i flussi di traffico pedecollinare della Statale 11 con il nodo di scalo Vanchiglia, incrocerà la Linea di Metropolitana 1 e raggiungerà a Sud il corso Marche. Tutto ciò con il funzionamento integrato a regime del passante ferroviario di Torino faciliterà l'utilizzo del sistema di trasporto pubblico ed incrementerà l'accessibilità urbana e in particolare dell'intorno delle stazioni.

Il tratto di Linea 2 da Rebaudengo allo Scalo rappresenta inoltre una grande opportunità di riqualificazione urbana della zona Nord di Torino ed il riutilizzo della trincea ferroviaria dismessa, con la sua copertura, è occasione per "ricucire" due parti di Città ad oggi separate.

La condizione dei quartieri delle Circoscrizioni 5 e 6 attraversati dal passante ferroviario e dalla futura Linea 2, è paradigmatica dei tessuti consolidati periferici di Torino in cui il degrado fisico è spesso associato al degrado sociale e per i quali un intervento infrastrutturale di tale portata costituisce un'occasione in termini di qualità urbana, di dotazione di servizi, di mix funzionali e di qualità dello spazio pubblico.

Gli interventi di riqualificazione, e la relativa dotazione dei servizi necessari per queste aree, dovrà essere concordata con le Circoscrizioni 5 e 6 sul cui territorio insiste il presente progetto di trasformazione, dando luogo a forme di "progettazione partecipata", utili per il coinvolgimento della popolazione che vive nei quartieri interessati.

Le Circoscrizioni 5 e 6 potranno inoltre far parte, con funzione consultiva, della Società che la Città intenderà promuovere, individuata quale strumento più appropriato per la riqualificazione ed il recupero di queste aree da troppo tempo abbandonate al degrado, prevedendo a tale scopo anche il ricorso all'indizione di "mirati concorsi di idee".

L'ossatura del trasporto pubblico metropolitano è oggetto in questi anni di importanti progetti di riorganizzazione che fanno perno sul rilancio del trasporto su ferro, sulla realizzazione di alcune importanti infrastrutture stradali e, soprattutto, sulla stretta integrazione modale dei sistemi di trasporto.

Dallo studio "Scenario strategico del trasporto pubblico torinese" redatto dalla Città di Torino di concerto con l'Agenzia per la mobilità Metropolitana e il Gruppo Trasporti Torinese, è emerso che tra le zone dell'area Metropolitana torinese più carenti di offerta di linee di trasporto di forza risultano quelle dei quadranti sud-ovest e nord-est.

In base a tali approfondimenti è stato definito il tracciato della Linea 2, approvato con deliberazione della Giunta Comunale del 4 aprile 2006 dove la Città ha orientato la scelta sul tracciato nord est - sud ovest da stazione Rebaudengo a corso Orbassano - Mirafiori. Successivamente la Città ha sviluppato lo studio di fattibilità per la definizione del tracciato urbano della Linea 2 che è stato approvato in linea tecnica con deliberazione della Giunta Comunale del 10 giugno 2008.

Lo sviluppo del tracciato misura complessivamente circa 20 km., di cui 15 circa in territorio cittadino, e comprende al suo interno importanti poli di servizio e centralità, già presenti o di prevista realizzazione.

Data l'estensione del tracciato e la notevole entità dell'opera la Città ha ritenuto che la Linea potrà essere realizzata in tre lotti funzionali, due in territorio urbano e uno in territorio extraurbano, così suddivisi:

- Lotto 1 funzionale Stazione Rebaudengo - corso Vittorio Emanuele II  
Lunghezza circa 7,2 km;
- Lotto 2 funzionale corso Re Umberto - Cimitero Mirafiori  
Lunghezza circa 7,6 km;
- Lotto 3 funzionale Cimitero Mirafiori - comune di Orbassano  
Lunghezza circa 6 km.

In particolare, il primo lotto funzionale parte da nord, dove la stazione di testata si interscambia con la stazione del passante ferroviario Rebaudengo in corrispondenza del parco Sempione e delle aree ex industriali da riqualificare dell'Ambito 4 della Spina Centrale. Da Rebaudengo la Linea si diparte verso est inserendosi nella trincea ferroviaria dismessa di collegamento con l'ex scalo Vanchiglia. In questo tratto si rilevano l'ospedale San Giovanni Bosco, la futura sede universitaria dell'ex Manifattura Tabacchi, il cimitero Monumentale e l'area dell'ex scalo Vanchiglia. E' previsto che l'infrastruttura prosegua in interrato in asse a corso Regio Parco intercettando il campus universitario dell'area ex Italgas, proseguendo poi verso i Giardini Reali, piazza Castello, via Pietro Micca, piazza Solferino e quindi corso Re Umberto dove è previsto l'interscambio con la Linea 1 della Metropolitana sul corso Vittorio Emanuele II.

Fondamentale elemento innovativo della presente variante urbanistica è l'approccio progettuale integrato del tema infrastrutturale descritto e di quello della riqualificazione e dello sviluppo, introducendo importanti innovazioni nella configurazione dello spazio pubblico e privato, delle relazioni urbane, della qualità

architettonica e creando al contempo l'occasione per una "valorizzazione territoriale" nelle aree di Barriera di Milano e Regio Parco, dotate di ampie potenzialità, per dotazione di spazi, identità sociale e del sistema economico e produttivo locale.

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

- Ambito Spina 4 - relativo alle aree posizionate attorno alla stazione Rebaudengo - in corso di realizzazione, testata della Linea 2 di Metropolitana e di interscambio con il passante ferroviario e con il sistema metropolitano. Il comparto urbano interessato si colloca all'estremità nord del futuro viale della Spina, in una localizzazione strategica rispetto al nuovo assetto che la Città di Torino assumerà a partire dai prossimi anni: al termine dei lavori per il passante ferroviario, infatti, questo luogo costituirà la principale porta di accesso settentrionale al capoluogo piemontese e il collegamento preferenziale verso l'aeroporto internazionale di Caselle.
- Ambito Scalo Vanchiglia e trincea ferroviaria tra il corso Vercelli e la Manifattura Tabacchi. La presenza della trincea ferroviaria lungo le vie Gottardo e Sempione rappresenta oggi un forte elemento che marca fisicamente la frattura del territorio da corso Vercelli al nucleo storico del Regio Parco, a piazza Abba, ed ai quartieri residenziali posti al contorno. Alcune porzioni dell'ambito, come l'area a ovest dell'ex Scalo Merci Vanchiglia sono caratterizzate da un elevato disordine distributivo del tessuto insediativo, spesso adibiti ad attività artigianali, che limitano, e spesso impediscono, la continuità della fruizione pubblica. Inoltre, la presenza di importanti strutture areali, come il Cimitero Monumentale o alcune aree produttive e lo stesso complesso dell'ex Scalo Vanchiglia, dirada la rete viaria e limita la riconoscibilità e la lettura del territorio. Allo stesso modo è di difficile percezione la vicinanza del fiume Po e delle sue sponde separate dal quartiere da una cortina di edifici, e dall'assenza di percorsi verdi ciclopedonali di connessione.

L'ex Scalo Merci Vanchiglia, nato a servizio dell'attività produttiva della Manifattura Tabacchi, ha da tempo perso la sua funzione di scalo ferroviario. Il recupero del sito consentirà la creazione di un nuovo parco urbano in continuità con le vaste aree verdi esistenti, la costruzione di nuove stazioni della Linea di Metropolitana, la realizzazione di una stazione di interscambio tra i mezzi pubblici ed i mezzi privati in corrispondenza con l'arteria di penetrazione in continuità con l'ex strada Statale n. 11 e la costruzione di un nuovo quartiere, con un'articolata graduazione dei mix funzionali con residenze, attività artigianali, produttive e terziarie. Per queste ultime si tratta di mantenere e valorizzare la presenza di attività compatibili con la residenza e di elevato know how e di favorire la creazione di un comparto produttivo di elevata qualità implementando la presenza di nuovi insediamenti di analogo livello. L'attuazione delle trasformazioni previste necessita della riduzione parziale della fascia di rispetto cimiteriale sul lato di corso Regio Parco da assoggettare alle necessarie verifiche sotto il profilo ambientale e sanitario.

Riguardo la localizzazione della stazione di interscambio fra mezzo privato e mezzo pubblico si provvederà a verificare, a seguito di approfonditi studi di fattibilità tecnico-economici secondo forme e modalità che dovranno essere identificate, l'opportunità di soluzioni alternative.

In particolare si dovrà verificare la possibilità di una dislocazione più esterna dell'interscambio (zona Pescarito) attraverso la realizzazione di una diramazione, in direzione nord-est, della Linea Metropolitana in attestamento sull'attuale tracciato della Statale 11, che in tal modo non richiederebbe la realizzazione di nuova viabilità di penetrazione urbana.

Nel comparto urbano trattato sono presenti proprietà pubbliche comunali e di altri enti, tra cui due vaste aree di proprietà del Demanio militare, che si affacciano sulla via Cimarosa e, sulla via Monteverdi, il complesso delle Poste; sono inoltre presenti considerevoli estensioni di proprietà privata, pertanto, a fini conoscitivi e onde consentire la partecipazione più estesa fin dalle fasi di stesura preliminare del presente al provvedimento, dal 15 giugno al 15 luglio 2008, è stata pubblicata una "Richiesta di Manifestazione di Interesse" riferita in particolare al tessuto urbano compreso tra corso Novara, via Bologna, via Regaldi e la trincea ferroviaria dello Scalo Vanchiglia. A seguito di tale iniziativa sono state presentate una decina di adesioni, sia di carattere generale sia puntualmente riferite a lotti di intervento, di cui è stato tenuto conto nella logica di una ricomposizione urbana unitaria.

Elemento fondante della complessa trasformazione urbana, è la qualità dei servizi, con ciò riferendosi alla loro tipologia, alla loro distribuzione sul territorio, alla loro qualità architettonica ed alle garanzie circa i tempi di realizzazione.

In particolare per tali zone l'attribuzione dell'indice farà riferimento alla superficie territoriale e sarà definito tenendo conto:

- sia degli obiettivi economici che la variante intende perseguire (ossia la valorizzazione delle aree di proprietà comunale mediante l'attribuzione di un indice superiore rispetto a quello delle aree private);
- sia delle effettive conseguenze sotto il profilo della qualità urbana, sociale ed ambientale del nuovo insediamento;
- sia dell'impatto che il nuovo insediamento produce sul resto del quartiere.

Innanzitutto, si procederà ad una attenta indagine sulla dotazione di servizi pubblici e di interesse pubblico, presenti sul territorio interessato dagli effetti della riqualificazione, accompagnata da una verifica congiunta con gli Enti e gli Assessorati competenti, circa l'attuale situazione di adeguatezza, carenza o esubero. Tali verifiche dovranno garantire che i nuovi insediamenti non portino aggravio alle eventuali situazioni di inadeguatezza, ma soprattutto che costituiscano l'occasione per il loro necessario riequilibrio e miglioramento.

A tal fine occorrerà distinguere i servizi "rari" e le attrezzature di livello metropolitano, caratteristici delle nuove centralità, rispetto a quelli di vicinato e di quartiere.

Per quanto attiene ai primi, deve essere qui sottolineato che per il territorio considerato l'infrastruttura della Linea Metropolitana costituisce "l'attrezzatura di servizio" principale ed imprescindibile cui è connessa l'intera trasformazione.

La concentrazione dei servizi di livello sovracomunale in presenza di un servizio di trasporto pubblico e di un sistema della mobilità pubblico/privato efficace, costituisce infatti il primo elemento di valorizzazione territoriale e di identificazione delle nuove centralità.

Le attività al servizio del quartiere (istruzione materna ed inferiore, centri civici, attività istituzionali, sport e verde di quartiere, etc.), dovranno essere integrate nel tessuto, ma in posizione di particolare rilievo, visibilità e raggiungibilità pedonale (ove possibile in posizione baricentrica). La loro progettazione architettonica sarà oggetto di particolare attenzione al fine di garantirne il corretto inserimento nel tessuto e la necessaria riconoscibilità a rafforzare l'identità del quartiere.

Nel dare una nuova e specifica identità architettonica al tessuto urbano si inserirà nelle caratteristiche tecniche della variante l'adozione delle migliori tecnologie della green technology. Un elemento caratterizzante per tutto il futuro edificato sarà rappresentato dalla ormai diffusissima esperienza della tecnologia dei tetti verdi, sperimentata anche a Torino nel caso di Environment Park in Spina 3. L'adozione di questa scelta servirà a migliorare il microclima, aumentare la ritenzione idrica con possibile recupero dell'acqua piovana per usi irrigui, filtrare le polveri, aumentare la protezione dagli agenti atmosferici e l'isolamento termico delle coperture. Questa misura unita al possibile utilizzo delle aree verdi ad orti urbani e giardini pensili, sarà un tangibile segnale di miglioramento della qualità di abitazione e di vita.

Per quanto attiene invece la quantificazione dei servizi pubblici, la presente variante si avvale degli strumenti normativi del P.R.G. vigente, aggiornandone la modalità applicativa e coniugandola alla peculiare complessità del tema trattato.

Si precisa, altresì, che le prefigurazioni morfologiche prodotte a supporto ed illustrazione dei contenuti del Documento Programmatico, hanno valore meramente indicativo e non costituiscono in alcun modo elemento prescrittivo, o semplicemente cogente, per lo sviluppo della progettazione preliminare e definitiva di variante.

Considerato che la realizzazione della Linea Metropolitana 2 costituisce elemento imprescindibile per la trasformazione urbanistica delineata, è indispensabile che la sua definizione progettuale venga condotta in stretta connessione con la verifica delle possibili fonti di finanziamento, nonché dei tempi di avvio ed ultimazione dei lavori. Si consideri che le prime stime indicano in circa 600 milioni di euro il costo di costruzione del primo lotto che dovrebbero, almeno in fase di avvio dell'intervento, trovare una parziale copertura nella valorizzazione delle capacità edificatorie assegnate alle aree pubbliche.

Fermo restando che trattandosi di un'opera di notevole entità e di indubbia utilità pubblica nazionale, il progetto sarà sottoposto all'esame del Governo per ottenere adeguati finanziamenti ai 3 lotti che saranno realizzati nel territorio urbano ed extraurbano.

Gli approfondimenti sino ad oggi svolti su tale tema, già oggetto del primo studio di fattibilità curato da Finpiemonte e presentato in Regione, nello scorso luglio, nell'ambito dei finanziamenti sui P.T.I. (Programma Territoriale Integrato), si sono indirizzati sull'utilizzo dello strumento della Società di Trasformazione Urbana (STU) di cui all'articolo 120 del D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, che avrebbe come missione, la

realizzazione di un intervento complesso di recupero e riqualificazione di un ampio quadrante urbano e, al contempo, la progettazione, costruzione e gestione della Linea Metropolitana destinata a servire anche quell'area urbana.

Dal punto di vista della sua costituzione, la STU dovrebbe essere promossa dalla Città con l'eventuale partecipazione della Provincia e della Regione, mentre per quanto riguarda la partecipazione alla stessa la STU, è aperta all'ingresso dei soggetti privati, da ricercare tra quelli "che hanno conoscenza ed esperienza comprovata nei settori di maggiore rilevanza per l'attività della STU (progettazione, realizzazione, gestione e commercializzazione)", oltre che tra quelli capaci di "apportare risorse finanziarie" e di "fornire servizi per la fattibilità finanziaria e la gestione del programma da attuare".

Nel rapporto con la pianificazione urbanistica, deve essere precisato che la STU opera, in ogni caso, in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti ovvero a valle degli adeguamenti eventualmente necessari mentre la strumentazione urbanistica rimane nella piena competenza istituzionale dell'Amministrazione Comunale.

Tale competenza dovrà incidere efficacemente sulle trasformazioni urbanistiche che si verificheranno sulle aree interessate dalla variante in questione, in particolare su quelle di proprietà pubblica e sulle aree private dove saranno realizzati insediamenti residenziali.

L'Amministrazione Comunale considera l'operazione nel suo complesso una straordinaria occasione per raggiungere importanti obiettivi sociali, tra questi la realizzazione di una adeguata percentuale di edilizia pubblica sovvenzionata e convenzionata, per rispondere al problema della casa per le famiglie disagiate e per coloro che hanno difficoltà ad accedere all'abitazione a causa delle condizioni economiche imposte dal mercato edilizio. La realizzazione di questo obiettivo dovrà rappresentare uno dei punti dell'accordo da raggiungere con le imprese che manifesteranno interesse al processo di trasformazione urbana previsto dalla Variante 200 e che parteciperanno alla costruzione dei nuovi insediamenti abitativi, facendolo diventare parte integrante del documento programmatico.

La prima fase procedimentale della STU è quella dell'avvio dell'iniziativa, che include tra l'altro la realizzazione di uno studio di prefattibilità per verificare la sostenibilità economico - finanziaria del programma che si intende attivare, in parallelo alla procedura di adeguamento urbanistico. La seconda fase è la costituzione della STU che avviene con deliberazione del Consiglio Comunale, con la quale si provvede in primo luogo all'individuazione delle aree la cui trasformazione è affidata alla STU e che per espressa disposizione di Legge, equivale a dichiarazione di pubblica utilità, dando alla Società la possibilità di acquisizione coattiva delle aree incluse nel perimetro di intervento.

L'interlocuzione con i diversi proprietari/operatori presenti nell'Ambito di cui si è dato conto precedentemente, ha consentito tra l'altro di ottenere importanti elementi e sviluppare, al contempo, interesse crescente sull'operazione. Da quanto ad oggi noto, emerge l'orientamento di massima a separare, nella sola gestione operativa, le aree poste tra la via Regaldi e la via Bologna che potrebbero vedere attivate le trasformazioni su iniziativa diretta dei privati, a seguito dell'adeguamento della disciplina urbanistica, ferme restando le necessarie relazioni con la STU che, secondo quanto dovrà definirsi all'atto della sua costituzione, dovrà garantire la regia e l'unitarietà nella strategia di intervento di tutto l'Ambito di trasformazione considerato.

Per quanto invece riguarda le aree proprie dello Scalo Vanchiglia, poste ad est della via Regaldi e comprensive di tutto il cd. "trincerone" Sempione Gottardo, si è verificata la disponibilità dell'attuale proprietà a cederne la maggior parte alla Città in relazione ad un intervento in anticipazione rispetto alla trasformazione complessiva con il quale si prevede di localizzare nella testata sud, sul fronte dal corso Novara e sino alla intersezione del prolungamento della via Pacini, un nuovo insediamento di sviluppo commerciale integrato al quartiere sulla base di una proposta di Programma Integrato di Intervento ai sensi della Legge Regionale 18/1996 e s.m.i..

Nel PR.IN dovrebbe, pertanto, essere regolato il primo importante tassello della trasformazione, a seguito del quale la Città acquisirebbe la piena titolarità delle aree sulle quali è prevista la concentrazione pubblica in connessione con la nuova Linea Metropolitana.

Considerata la particolare entità e rilevanza delle trasformazioni previste sul territorio e le riverberazioni indotte dalle stesse, la presente variante apporta modifiche all'impianto strutturale del Piano Regolatore Generale vigente e, con l'inserimento della Linea 2 della Metropolitana, alla funzionalità delle infrastrutture urbane di rilevanza sovracomunale (articolo 17, comma 4, lett. a) della L.U.R.); tuttavia il provvedimento non riveste carattere di variante generale in quanto non interessa l'intero impianto strutturale né l'intero territorio comunale, inoltre non riguarda l'adeguamento al P.A.I. (già oggetto della variante n. 100), e risulta

pertanto da approvarsi secondo le procedure sperimentali introdotte dalla Legge Regionale n. 1/2007 del 26 gennaio 2007.

Il presente Documento Programmatico è stato conseguentemente predisposto ai sensi dell'articolo 2 della Legge Regionale n. 1/2007 e rappresenta così il primo necessario passo per l'avvio del procedimento di variante.

In riferimento alla deliberazione della Giunta Regionale del 9 giugno 2008, n. 12-8931, inerente i "Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi", deve essere effettuata obbligatoriamente la Valutazione Ambientale Strategica nel caso di varianti strutturali ai sensi dell'articolo 17, comma 4, lettere a) e d) della Legge Regionale 56/1977 e s.m.i. come modificata dalla Legge Regionale 1/2007. Pertanto, con l'adozione del presente Documento Programmatico, sarà avviata la stesura del Rapporto ambientale. Il Progetto Preliminare della variante comprenderà conseguentemente il documento del Rapporto ambientale (e la relativa sintesi non tecnica), che dovrà tenere conto delle indicazioni emerse nel corso delle Conferenze di Pianificazione e degli esiti della consultazione a seguito della pubblicazione del presente Documento Programmatico.

Il Consiglio Circostrizionale della Circostrizione 6, ai sensi dell'articolo 43 del Regolamento sul Decentramento, con deliberazione del 4 giugno 2009 (all. 2 - n. ), ha espresso parere favorevole a condizione che:

- 1) risulti assicurato come prevalente il ruolo pubblico, prevedendo come in ogni grande opera un investimento in senso economico e una funzione di regia a garanzia che non prevalgano interessi privati e speculativi e tale ruolo caratterizzi l'azione della Società di Trasformazione Urbana (STU), nella quale si ritiene utile il diretto coinvolgimento della Circostrizione;
- 2) sia mantenuto un costante rapporto di coinvolgimento informato e partecipazione nei confronti della popolazione residente, oltre che naturalmente della Circostrizione, dal momento che viva è la preoccupazione in merito alla prevalenza di interessi privati, nella realizzazione e potenzialmente addirittura nella gestione degli interventi attuativi, compresa la linea metropolitana, e da questo punto di vista, risulterebbe certamente importante sapere quali vincoli di ecocompatibilità si prevede di dare ai costruttori;
- 3) venga fugato il timore che le "anticipazioni" che consentirebbero l'avvio di ampi interventi di edificazione, attraverso la modifica della pianificazione urbanistica, consentano il prevalere di interessi privati su quelli pubblici, quali appunto la costruzione della linea metropolitana;
- 4) vada precisato in che modo le risorse derivanti dalla realizzazione delle modifiche urbanistiche - che devono comunque rispettare le esigenze di equilibrio ambientale - andrebbero a ricadere sul territorio e tra queste gli oneri di urbanizzazione a scomputo. In questi anni sul nostro territorio, a partire da Villaretto e dalla realizzazione dei primi interventi su Spina 4, si è quotidianamente constatato quanto sia sfiante per i residenti la sconnessione temporale tra insediamenti abitativi e strutturazione dei servizi sul territorio, indebolendo la fiducia dei cittadini nei confronti delle istituzioni pubbliche;
- 5) venga definito in modo preciso a tal fine che i servizi sul territorio siano attentamente programmati e realizzati in tempi precedenti agli insediamenti abitativi, anche in considerazione che il notevole aumento della densità abitativa - da ridiscutere attentamente - produrrebbe un notevole aumento della popolazione residente;
- 6) data l'evidente interconnessione tra passaggio della linea metropolitana e presenza nell'area della ex Manifattura Tabacchi/ex Fimit dell'insediamento di facoltà universitarie ed in particolare della SUISM e dei relativi servizi, che potrebbero avere anche un utilizzo da parte dei residenti, venga finalmente assicurata la realizzazione di questo progetto, ricavando le risorse necessarie anche attraverso le risorse derivate dalle modifiche urbanistiche;
- 7) vada attentamente considerata la previsione di una biforcazione della linea 2, nel tratto finale, all'altezza delle fermate Zanella o Manifattura, che intercetti utenze da aree altrimenti marginalizzate come Barca e Bertolla, ma sopra tutto consenta, con un attestamento per esempio a Pescarito, un'alternativa credibile ad un parcheggio d'interscambio attualmente previsto in scalo Vanchiglia a seguito di una complessa opera di attraversamento del Po. Ciò consentirebbe di ridurre fortemente il carico di attraversamento del traffico privato sul territorio circostrizionale ed assicurerebbe una valida soluzione ambientale, evitando il rischio che si ripeta la costruzione di parcheggi d'interscambio semi deserti;
- 8) venga definito un progetto di sostegno e rafforzamento del tessuto artigianale presente, dal momento che le zone di maggior investimento edilizio andrebbero a toccare le principali aree di residua attività

produttiva ed artigianale del territorio circoscrizionale, con ricadute preoccupanti sul piano occupazionale.

A tali osservazioni si controdeduce quanto segue:

Si premette innanzi tutto che, in via generale, gli elementi messi in luce sono senz'altro meritevoli di grande attenzione e che, per quanto riguarda le proposte atte a garantire la qualità finale del progetto complessivo e della sua realizzazione, le stesse sono condivisibili ed inoltre già previste - seppure in forma programmatica - nel documento di variante.

Nel merito delle specifiche questioni si riferisce puntualmente come segue:

- 1) l'Amministrazione intende costituire una società per azioni a carattere prevalentemente pubblico con la funzione in primo luogo di garantire la realizzazione della metropolitana ed insieme di progettare, realizzare e commercializzare interventi di trasformazione urbana in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti, sotto una stretta regia pubblica;
- 2) l'Amministrazione assicura il coinvolgimento della popolazione e della Circostrizione con l'azione, già avviata di concerto con l'Urban Center Metropolitano, che prevede un'informazione continua delle varie fasi dell'iter procedurale, progettuale e di realizzazione, con l'apertura, a breve, di un info-point nel territorio della Circostrizione medesima;
- 3) l'anticipazione degli interventi commerciali localizzati nella testata sud sul fronte di Corso Novara, si rende necessaria al fine di acquisire gratuitamente l'area dell'ex Scalo Vanchiglia e del "trincerane" Sempione Gottardo, da attribuire alla STU, insieme alle aree necessarie per la realizzazione della nuova infrastruttura, e alle quali viene principalmente assegnata la capacità edificatoria di proprietà comunale. La cessione delle aree alla Città, derivante dall'approvazione del PRIN Regaldi, risulta pertanto essere il primo indispensabile provvedimento, necessario per procedere con la trasformazione delle ulteriori aree e con la realizzazione della metropolitana. Analogamente l'anticipazione dell'approvazione del PRIN relativo alle ZUT Gondrand e Metallurgica Piemontese si rende necessaria al fine dell'acquisizione gratuita delle aree relative alla collocazione di parte dell'edificabilità dei diritti edificatori comunali previsti dalla variante 200;
- 4)-5) le risorse aggiuntive derivanti dalla vendita dei diritti edificatori di proprietà comunale saranno utilizzate per il finanziamento della Linea Metropolitana. Per quanto riguarda gli oneri di urbanizzazione, si precisa che i servizi pubblici di quartiere dovranno essere integrati nel tessuto, ma in posizione di particolare rilievo, visibilità e raggiungibilità pedonale (ove possibile in posizione baricentrica) e con elevata progettazione architettonica, al fine di garantire il corretto inserimento nel tessuto e la necessaria riconoscibilità a rafforzare l'identità del quartiere. Per quanto concerne il rispetto dell'equilibrio ambientale, si rammenta che uno degli obiettivi strategici della Città è quello di caratterizzare i nuovi comparti con trasformazioni urbanistico-edilizie di alta 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. Inoltre la variante 200 è assoggettata obbligatoriamente a Valutazione Ambientale Strategica. Sarà avviata la stesura del Rapporto ambientale e la definizione dei contenuti verrà integrata con le indicazioni di carattere ambientale che emergeranno nel corso delle Conferenze di Pianificazione ed in base agli esiti della consultazione a seguito della pubblicazione del Documento Programmatico;
- 6) data la rilevanza assunta dall'insediamento universitario nella ex Manifattura Tabacchi, sarà cura della Città assicurare la realizzazione del progetto, anche tramite l'accantonamento di apposite risorse;
- 7) si condivide l'osservazione ribadendo che riguardo la localizzazione della stazione di interscambio fra mezzo privato e mezzo pubblico si provvederà a verificare, a seguito di approfonditi studi di fattibilità tecnico-economici secondo forme e modalità che dovranno essere identificate, l'opportunità di soluzioni alternative.

In particolare si dovrà verificare la possibilità di una dislocazione più esterna dell'interscambio (zona Pescarito) attraverso la realizzazione di una diramazione, in direzione nord-est, della Linea Metropolitana in attestamento sull'attuale tracciato della Statale 11, che in tal modo non richiederebbe la realizzazione di nuove viabilità di penetrazione urbana;

- 8) il comparto compreso tra corso Novara, via Bologna, e lo Scalo Vanchiglia, è caratterizzato dalla presenza di attività produttive e artigianali. Sono insediate attività con capacità di alta specializzazione, che in alcuni casi costituisce riferimento a livello nazionale ed internazionale. L'obiettivo principale è quello di valorizzare e promuovere la potenzialità già esistente e la capacità attrattiva del comparto

partendo dalle sue attuali connotazioni, diversamente da quanto previsto dal P.R.G. vigente. Si tratta quindi di consolidare e valorizzare la presenza delle attività di pregio esistenti, inglobandole in un tessuto idoneo ad ospitarle, con la necessaria visibilità ed in un contesto urbanisticamente ed ambientalmente adeguato. A tal fine saranno introdotti nuovi mix funzionali che promuovano e sviluppino la presenza delle attività artigianali e produttive di alto rango, innovative, con laboratori di ricerca e studi professionali, terziario ed attività di servizio alle persone ed alle imprese. Naturalmente in funzione di tali indirizzi vengono escluse dall'ambito le attività non compatibili per impatto ambientale e paesaggistico (emissioni, rumorosità, induzione di traffico pesante, etc.).

La definizione del Progetto preliminare di variante sarà pertanto accompagnato da una specifica analisi, condotta con il competente Assessorato al Lavoro, relativa all'assetto delle attività economiche e artigianali presenti sull'area, a seguito della quale saranno definite, di concerto con i soggetti interessati, le azioni di sostegno necessarie.

Tutto ciò premesso,

## LA GIUNTA COMUNALE

Visto il Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, nel quale, fra l'altro, all'art. 42 sono indicati gli atti rientranti nella competenza dei Consigli Comunali;

Visto il P.R.G., approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 3-45091 del 21 aprile 1995;

Vista la Legge Regionale 5 dicembre 1977 n. 56 e s.m.i.;

Vista la Legge Regionale 26 gennaio 2007 n. 1;

Dato atto che i pareri di cui all'articolo 49 del suddetto Testo Unico sono:

favorevole sulla regolarità tecnica;

Con voti unanimi, espressi in forma palese;

## PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE

per i motivi espressi in premessa che qui integralmente si richiamano:

- 1) di approvare il Documento Programmatico "Relazione illustrativa" (all. 1 - n. ) ed il relativo allegato "Analisi Territoriali" (all.1.1 - n. ), ai sensi dell'articolo 31 ter commi, 2, 3, 5, della Legge Regionale 5 dicembre 1977, n. 56, così come da ultimo modificata dalla Legge Regionale 1/2007, finalizzato alla redazione della Variante n. 200 al P.R.G. vigente concernente la Linea 2 Metropolitana e quadrante Nord-Est di Torino;
- 2) di disporre, ai sensi dell'articolo 31 ter, comma 4, della Legge Regionale 5 dicembre 1977, n. 56 così come da ultimo modificata dalla Legge Regionale 1/2007, il deposito del presente provvedimento e dei relativi allegati in visione presso l'Albo Pretorio della Città, per la durata di sessanta giorni consecutivi durante i quali chiunque potrà prenderne visione e presentare eventuali osservazioni nel pubblico interesse dal trentunesimo al sessantesimo giorno di pubblicazione;
- 3) di demandare al Sindaco o suo delegato, ai sensi dell'articolo 31 ter, comma 5, della Legge Regionale 5 dicembre 1977, n. 56, così come da ultimo modificata dalla Legge Regionale 1/2007, la convocazione della Conferenza di Pianificazione per l'esame del Documento Programmatico.  
Viene dato atto che non è richiesto il parere di regolarità contabile, in quanto il presente atto non comporta effetti diretti o indiretti sul bilancio;
- 4) di dichiarare, attesa l'urgenza, in conformità del distinto voto palese ed unanime, il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4, del Testo Unico approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA

F.to Viano

Si esprime parere favorevole sulla regolarità tecnica dell'atto.

IL DIRIGENTE COORDINATORE  
PIANIFICAZIONE URBANISTICA  
F.to Gilardi

IL DIRIGENTE COORDINATORE  
ATTUAZIONE DEL P.R.G.  
F.to Ciocchetti

IL DIRIGENTE SETTORE  
PROCEDURE AMM.VE URBANISTICHE  
F.to Virano

---

In originale firmato:

IL SEGRETARIO  
Piccolini

IL PRESIDENTE  
Coppola

---

Sono stati inoltre approvati i seguenti emendamenti accorpati dal 103 al 111 all'allegato 1 - Relazione Illustrativa -:

Emendamento 103:

a pagina 90, punto **B1**), nona e decima riga, il testo: "*Il Centro Commerciale, con caratteristiche di Localizzazione Urbana Periferica di tipo L2 (circa 12.000 mq. di vendita)*," è soppresso.

Emendamento 104:

a pagina 90, punto **B1**), decima riga, prima delle parole: "*dovrà essere oggetto*", inserire il seguente testo: "*Il polo di sviluppo commerciale*".

Emendamento 105:

a pagina 91, punto **B1**), il primo capoverso: "*Al fine di poter consentire? D.C.R. n. 563-13414 del 29/10/1999 e s.m.i.*," è soppresso.

Emendamento 106:

a pagina 93, punto **B**), **C**), gli ultimi due capoversi: "*L'attribuzione dell'indice, viene quindi così? centro commerciale mq 12.000), residenza ed ASPI*," sono sostituiti dal seguente testo:

*"L'attribuzione dell'indice viene quindi così articolato: indice massimo pari a 1,00 mq. di SLP/mq. per le aree di proprietà comunale destinate alla realizzazione del nuovo quartiere residenziale connesso con il sistema metropolitano; indice massimo pari a 0,50 mq di SLP/mq ST per la trasformazione dei nodi sull'ex-trincea ferroviaria.*

*Per tali zone l'attribuzione dell'indice sarà definito tenendo conto:*

- *sia degli obiettivi economici che la variante intende perseguire (ossia la valorizzazione delle aree di proprietà comunale mediante l'attribuzione di un indice doppio rispetto a quello delle aree private );*
- *sia delle effettive conseguenze sotto il profilo della qualità urbana, sociale ed ambientale del nuovo insediamento;*
- *sia dell'impatto che il nuovo insediamento produce sul resto del quartiere.*

*Per il nuovo isolato in cui potrebbe essere accolto un complesso commerciale (sempre che dalle analisi che si svilupperanno nella fase di elaborazione del progetto preliminare tale ipotesi risulti da confermare, in relazione agli effetti della stessa sul comparto del commercio, sia dal punto di vista della compatibilità economica di tale investimento per i potenziali operatori, che degli interessi dei consumatori, si valuterà l'applicazione dell'indice applicato per altre ZUT di questo comparto urbano, sempre che esso determini la realizzazione di un insediamento di qualità e tale da incidere positivamente sulle condizioni urbanistiche del*

*quartiere. Le destinazioni sin d'ora ipotizzabili potrebbero essere quella commerciale, residenziale ed ASPI. La variante indicherà le quantità massime realizzabili in relazione agli esiti (sempre sotto il profilo della qualità urbana che della compatibilità economica).".*

Emendamento 107:

a pagina 104 e 105, punto **4.1, Provvedimenti connessi, Z.U.T. 5.10/7 Spina 4 Gondrand/PRIN GONDRAND**, il secondo paragrafo: "*Nel corso dell'iter approvativo della presente variante ? ai sensi della Legge Regionale 18/96 per la ZUT Gondrand.*", è sostituito dal seguente:

*"Nel corso dell'iter approvativo della presente variante strutturale, si renderà necessario, ricorrere parallelamente all'approvazione di provvedimenti attuativi del PRG con contenuti parziali di modifica al PRG, per i motivi sopradetti. Per l'ambito Spina 4 si renderà necessario, con il ricorso all'approvazione di un Programma di Riqualificazione Urbana ai sensi della Legge Regionale n. 18/1996, consentire l'attuazione della trasformazione della ZUT 5.10/7 Spina 4 Gondrand e della ZUT 5.10/5 Metallurgica Piemontese. La trasformazione si rende necessaria in relazione al trasferimento delle attività, previsto a breve, in altra parte dell'area metropolitana o della Regione. La previsione a breve della trasformazione urbana di tali ZUT secondo il disegno urbano che si sta delineando, richiede di eliminare dalle schede di Piano alcuni segni grafici dell'attuale assetto compositivo. Per il resto, la trasformazione urbana complessiva dell'ambito Spina 4, in corso di studio, delinea l'edificabilità privata delle ZUT prevalentemente sul fronte di via Cigna e del Parco Sempione, lasciando, con la cessione alla Città delle aree poste sul fronte del viale della Spina, la collocazione dell'edificabilità dei diritti edificatori comunali. Tali modifiche potranno essere effettuate con il ricorso ad un Programma di Riqualificazione Urbana in variante al Piano Regolatore. Per il resto, rimarranno invariati i parametri urbanistici delle ZUT, che sono illustrati nel documento allegato. Si prevede, pertanto, dopo l'approvazione del presente Documento Programmatico, l'attivazione del provvedimento PRIN ai sensi della Legge Regionale 18/1996 per la ZUT Gondrand e la ZUT 5.10/5 Metallurgica Piemontese."*

Emendamento 108:

a pagina 106, paragrafo **Z.U.T. 9.36 FS - Scalo Vanchiglia e 9.37 Gottardo / PRIN REGALDI**, ottava riga, il testo: "*, configurabili, ai sensi dell'articolo 14 - lettera b) , punto 4)? la realizzazione di corpi emergenti.*" è sostituito dal seguente: "*Il PRIN prevederà la realizzazione, oltre alle attività commerciali sopra dette, di artigianato di servizio e pubblici esercizi, nonché di funzioni residenziali integrate con servizi privati. Il PRIN modificherà, inoltre, le previsioni del P.R.G. vigente, apportando alcune rettifiche al disegno della viabilità e riducendo parzialmente la fascia di rispetto cimiteriale prevista dal Piano."*

Emendamento 109:

a pagina 106, paragrafo **Z.U.T. 9.36 FS - Scalo Vanchiglia e 9.37 Gottardo / PRIN REGALDI**, l'ultimo paragrafo: "*Come accennato precedentemente, il PRIN? dalla normativa regionale della D.C.R. n. 563-13414 del 29/10/1999 e s.m.i.*" è sostituito dal seguente:

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

Emendamento 110:

a pagina 107, paragrafo **Z.U.T. 9.36 FS - Scalo Vanchiglia e 9.37 Gottardo / PRIN REGALDI**, il testo: "*Infatti, in assenza del presente Documento Programmatico, i documenti di urbanistica? affacci commerciali e vetrine rivolte verso lo spazio pubblico.*" è sostituito dal seguente:

*"Infatti, in assenza del presente Documento Programmatico, la variante non poteva che prescindere dalle valutazioni strettamente discendenti dalla radicale trasformazione dell'Ambito Vanchiglia e dalla previsione di una nuova Linea Metropolitana.*

*Va tuttavia rilevato che, pur non essendo espressamente individuata tra le localizzazioni commerciali, il nuovo complesso rientra appieno nei criteri generali commerciali comunali delineati nel 2007. Con il documento citato, infatti, l'Amministrazione ha ritenuto opportuno riservarsi la possibilità di riconoscere ulteriori localizzazioni nel caso in cui vadano a costituire occasione di riqualificazione urbana, ovvero negli ambiti produttivi ove le attività non più in esercizio lasciano estese aree degradate, nel frattempo inserite in contesti urbanizzati.*

*Le specifiche prescrizioni progettuali dovranno, inoltre, favorire l'insediamento nel tessuto commerciale diffuso, nonché la sua integrazione e complementarietà coinvolgendo anche gli aspetti organizzativi ed edilizi al fine di creare un intervento "estroverso", con affacci commerciali e vetrine rivolte verso lo spazio pubblico."*

Emendamento 111:

a pagina 114, **Capitolo 5. Modalità di attuazione degli interventi urbani e infrastrutturale. STU e attuazioni ordinarie**, punto 4, penultimo capoverso, sesta riga, il testo: "di circa 20.000 mq. di SLP," è soppresso.

---