REGIONE PIEMONTE
CITTA' DI TORINO

Z.U.T.AMBITO 13.2/A "NIZZA"
PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO
SUBAMBITO B, C e D parte

ex. art. 43 della L.U.R. n° 56 / 77 e s.m.i.

"EX SCALO VALLINO"

PROPONENTE

Nova Coop società cooperativa
Il Procuratore
Antonio Avventino Luigi RAUDO

Novacoop

Gruppo Nova Coop s.c.
Via Nelson Mandela 4
13100 Vercelli (VC)

PROGETTISTI

PROGETTO URBANISTICO E ARCHITETTONICO
Ing. Sabina Carucci
Ordine degli Ingegneri di Torino n° 10590V

OPERE DI URBANIZZAZIONE
Ing. Jacopo Tarchiani
Ordine degli Ingegneri di Torino n° 12941

AMBIENTE
Dott. Lorenzo Morra
Ordine dei Dottori Agronomi e Forestali di Torino n° 712

ACUSTICA
Ing. Rosamaria Miraglino
Ordine degli Ingegneri di Torino n° 8961L

PROGETTO COORDINAMENTO
Prof. Ing. Attilio Bastianini
Ordine degli Ingegneri di Torino n° 0170H

CONSULENZE SPECIALISTICHE

TRAFFICO
Ing. Ernesto MONDO - STUDIO SAMEP MONDO ENGINEERING SRL
Ordine degli Ingegneri di Torino n° 5991Y

GEOLOGIA E BONIFICHE
Dott.ssa Gabriella POGLIANO - STUDIO PLANETA ECONSULTING
Ordine Regionale dei Geologi del Piemonte
Sezione A - numero 583

AiSTUDIO

AiENGINEERING

Via Lamarmora, 80
10128 Torino
+39 011 58 14 511
posta@aigroup.it

ELABORATO

B 1

RELAZIONE ILLUSTRATIVA ED ECONOMICO-FINANZIARIA

REVISIONE

Revisione V - data: febbraio 2022

Sommario

1 - AREA DI INTERVENTO 2
1.1 Inquadramento territoriale 2
1.2 Inquadramento storico 4
1.3 Inquadramento urbanistico 6
2 - PROPRIETÀ 12
3 - PROGETTO 14
3.1 Viabilità ciclopedonale, spazi pubblici e aree verdi 22
3.2 Viabilità e sosta 24
3.3 Edificio lungo il fronte di Corso Sommeiller 26
4 - DATI DIMENSIONALI 26
5 - QUADRO ECONOMICO 30
5.1 Oneri di urbanizzazione 30
5.2 Opere di urbanizzazione a scomputo 31
5.3 Differenza tra Oneri di Urbanizzazione dovuti e Opere a scomputo 32
5.4 Opere di urbanizzazione non a scomputo 32
5.5 Scheda quantitativa dei dati del PEC (LR 56/77, art. 39, comma 1) 34
6 - EDILIZIA RESIDENZIALE CONVENZIONATA 35
7 - TUTELA AMBIENTALE 35
8 - BONIFICHE AMBIENTALI 38

1 - Area di intervento

1.1 Inquadramento territoriale

Lo Scalo Vallino, edificato verso la fine del XIX secolo, è, nel sistema degli scali ferroviari torinesi, l'impianto più interno alla città, a meno di 1km dalla Stazione centrale di Porta Nuova e al confine del quartiere San Salvario.

L'area oggetto del presente PEC si localizza a ridosso dell'asse ferroviario, in parte del sedime dell'ex Scalo Ferroviario Vallino. Tale area è delimitata a nord dal sovrappasso di Corso Sommeiller, a est da Via Nizza, a sud da Via Argentero e a ovest dalle sedi ferroviarie in esercizio.

Le aree a confine con il perimetro del PEC sono già interessate dalla realizzazione della sede del centro di ricerca per le biotecnologie molecolari, promosso dalla Fondazione CIRP, individuato in azzurro nell'immagine seguente. Si evidenziano inoltre tre corpi di fabbrica, su Via Nizza, costituenti il sistema di accesso e di controllo allo Scalo, vincolati come bene storico-architettonico (si veda in allegato Decreto di vincolo). A nord, all'angolo tra la Via Nizza e il

sovrappasso di Corso Sommeiller, vi è un condominio a una scala e a otto piani. Infine si evidenzia, a sud, il progetto in corso per la realizzazione dei serbatoi di accumulo per il teleriscaldamento, promosso da Iren.

Nell'area sono presenti bassi fabbricati, destinati a depositi, dismessi da tempo dalle funzioni ferroviarie e di possibile demolizione, in quanto esclusi dai provvedimenti di vincolo (demolizioni in corso codice istanza 01-001272-0000463926-2021 del 10/03/2021).

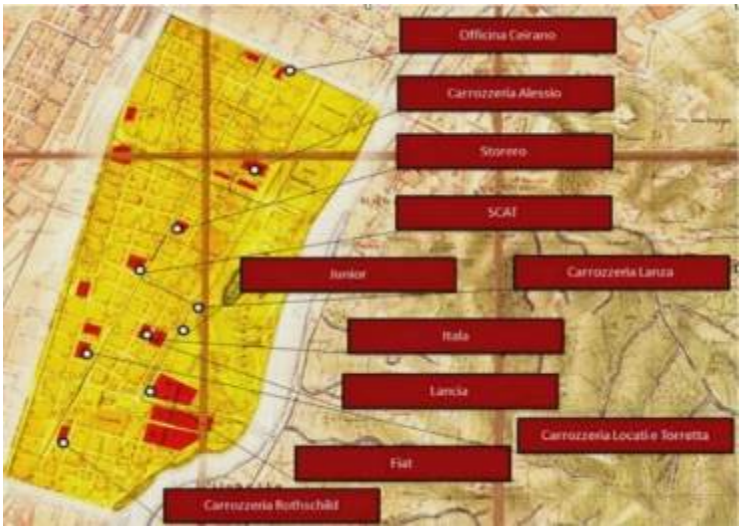
Nell'immagine seguente viene identificato con linea a tratto blu il perimetro del Piano Esecutivo Convenzionato e gli edifici oggetto di demolizione.

1.2 Inquadramento storico

Localizzato nel quadrilatero tra Via Nizza e i corsi Massimo d'Azeglio, Vittorio Emanuele II e Bramante, il quartiere San Salvario deve il suo nome alla Chiesa di San Salvatore in Campagna, costruita tra il 1646 e il 1653 da Amedeo di Castellamonte.

A partire dalla metà dell'Ottocento, il quartiere inizia ad assumere la propria fisionomia, favorita anche dalla crescita e dallo sviluppo dello scalo ferroviario di Porta Nuova e le relative infrastrutture ferroviarie di supporto e gli scali ferroviari.

La vicinanza alla stazione Porta Nuova, e allo Scalo Ferroviario Vallino, che consentiva il trasporto delle merci, favorisce la vocazione operosa del borgo, che vede sorgere botteghe e aziende artigianali. Il borgo sviluppa la sua tendenza commerciale che ne definisce l'economia, caratterizzata da empori, magazzini e piccole botteghe artigianali. All'inizio del Novecento San Salvario diventa il quartiere dell'auto: su queste strade muovono i primi passi le principali aziende automobilistiche dell'epoca, come Lancia, Itala, Junior, Storero e Fiat.



A poca distanza dal cuore del borgo, sorge il parco del Valentino. Qui sono ospitate manifestazioni artistiche ed esposizioni, la più importante delle quali, l'Esposizione Universale del 1911.

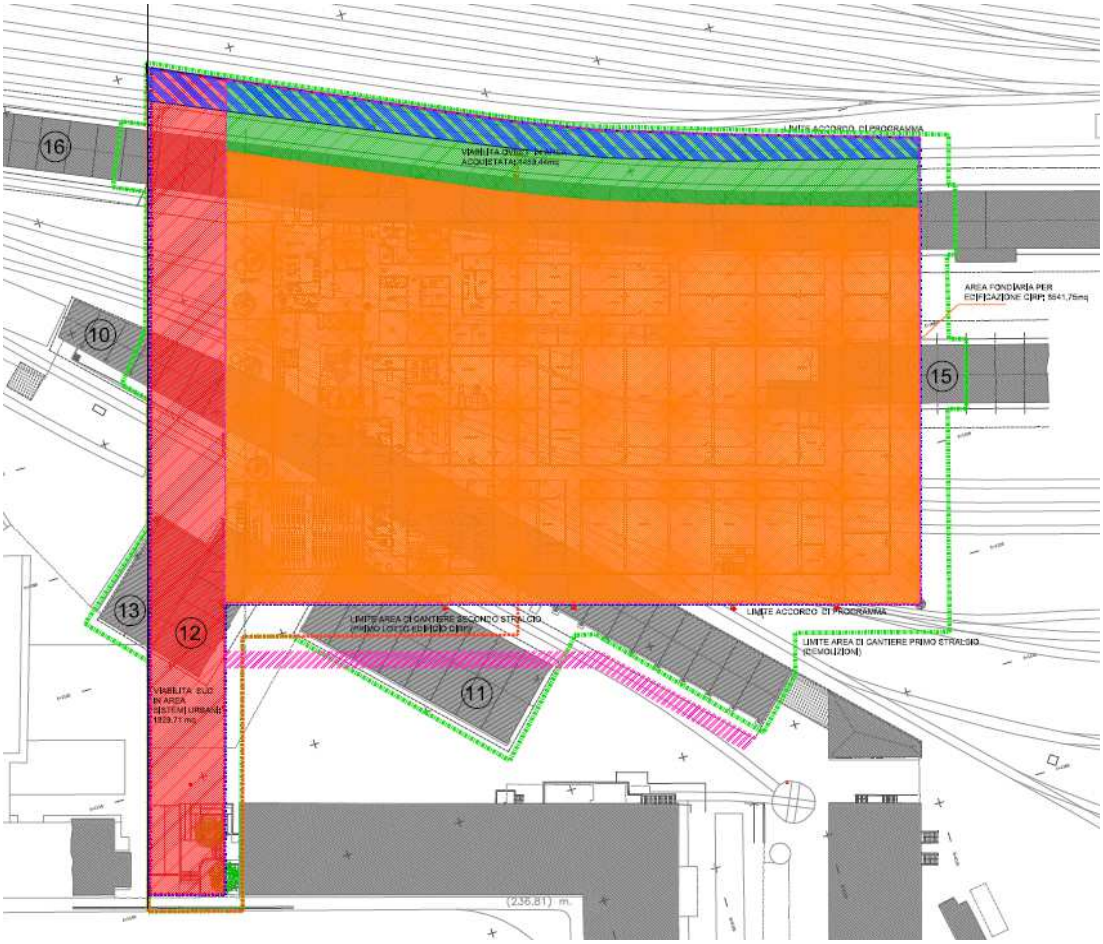
Oggi San Salvario è un'altra realtà: le vie e le piazze sono uno spazio multiculturale, simbolo di convivenza e integrazione. Un quartiere laboratorio in fermento, dove nascono associazioni, laboratori, attività commerciali, fioriscono iniziative culturali ed eventi di grande portata.

1.3 Inquadramento urbanistico

L'area relativa al cosiddetto "Scalo ferroviarie Vallino" è stata interessata dall'Accordo di Programma "Biologie Molecolari" (tra Città, FS Sistemi Urbani S.r.l. -in origine proprietaria delle aree - e Fondazione CIRP) in variante al Piano Regolatore vigente, finalizzato all'ampliamento del Centro di Biotecnologie Molecolari - Incubatore di Ricerca dell'Università di Torino, approvato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 74 del 16 dicembre 2013[1].

[1]Accordo di Programma "Biologie Molecolari" stipulato in data 18.11.2013, ratificato in data 19.11.2013 e pubblicato su BURP n.51 19.11.2013. L'Accordo di Programma prevede, nello specifico per quanto attiene il presente PEC:

1. FS Sistemi Urbani S.r.l. cede a Fondazione CIRP un lotto di dimensioni 10.000 mq, di forma rettangolare, adiacente alla Ferrovia;
2. Il lotto ceduto contribuirà alla verifica della dotazione di Servizi per la Città (ex art 22 LUR). Le superfici ivi edificate avranno come destinazione d'uso Attrezzature di interesse generale (art.3, punto 7, lettere h, b, cr)
3. A FS Sistemi Urbani S.r.l. resta in capo la capacità edificatoria ivi generata;
4. FS Sistemi Urbani S.r.l. resta proprietaria del sedime della viabilità perpendicolare alla ferrovia denominata "viabilità sud", con obbligo di cessione;
5. Fondazione CIRP ha l'obbligo di realizzazione delle opere della viabilità perpendicolare alla ferrovia denominata "viabilità sud" (sedime di proprietà di FS Sistemi Urbani S.r.l.) e della viabilità interna al proprio lotto, parallela alla ferrovia, denominata "viabilità ovest", con obbligo di cessione;
6. i costi relativi alla realizzazione della viabilità perpendicolare alla ferrovia denominata "viabilità sud", di collegamento con Piazza Nizza, ivi comprese le reti infrastrutturali, sostenuti da Fondazione CIRP, sono portati a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti per la trasformazione delle restanti aree di proprietà di FS Sistemi Urbani S.r.l..



_ Stralcio Accordo di ProgrammaFondazioneCIRP _

Gli interventi previsti sono terminati o in avvio verso la chiusura:

- Le aree indicate con retino arancione, di proprietà in diritto di superficie/proprietà superficiaria per 99 anni della Università di Torino - sedime di proprietà della Città di Torino, costituiscono il Lotto 1 di edificazione, già concluso e il Lotto 2 di edificazione in avanzato stato di realizzazione;

- le opere nelle aree indicate con retino verde, di proprietà della Città di Torino e conservate in detenzione in capo a Fondazione CIRP e suoi aventi causa con consegna alla Città ad avvenuto completamento della viabilità dell'intero Ambito "13.2/A Nizza", sono parzialmente terminate/collaudate e parzialmente in corso di realizzazione;

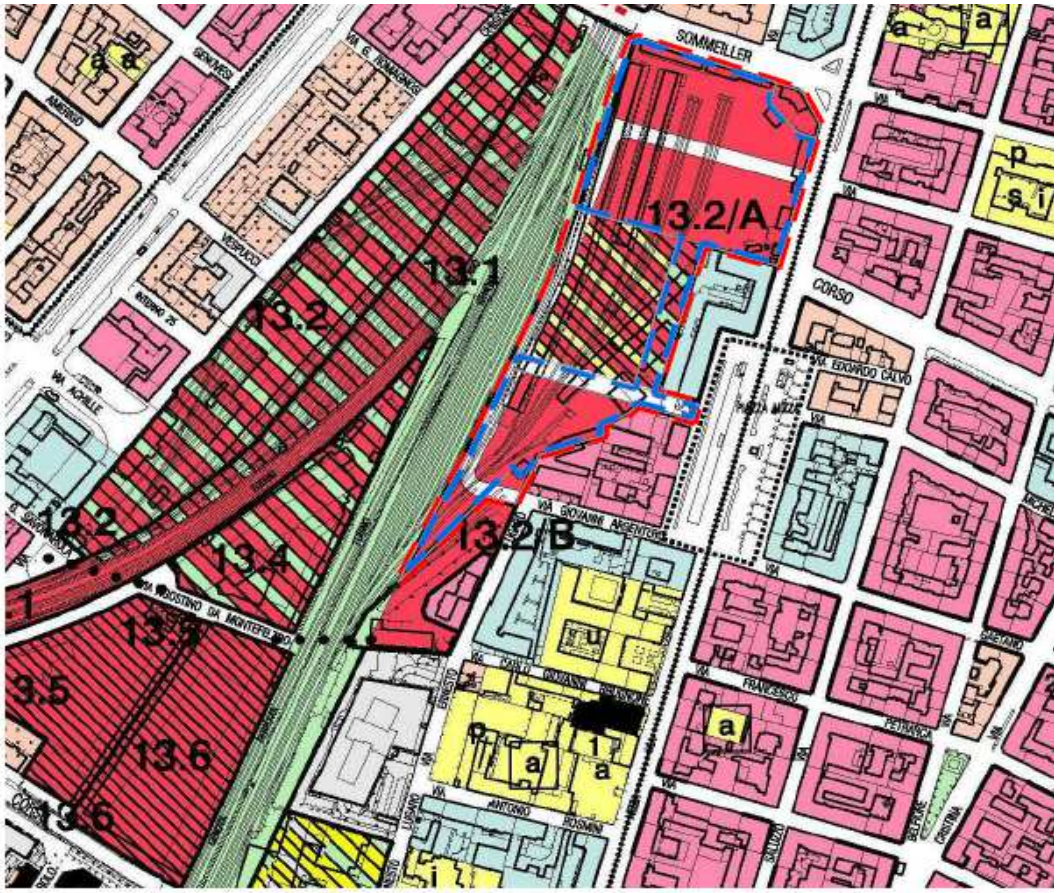
- le opere nelle aree indicate con il retino rosso, di proprietà Novacoop e di futura cessione al Comune al termine delle opere del PEC, sono terminate e collaudate.

Al fine di dar seguito a tale processo di riqualificazione e valorizzazione delle aree, con Deliberazione del Consiglio Comunale (mecc. 2014 03118/00928 del Luglio 2014) è stato approvato Atto di Indirizzo avente oggetto la perimetrazione del Programma di Rigenerazione Urbana, Sociale ed Architettonica ai sensi dell'articolo 14 Legge Regionale 20/2009 e s.m.i. per l'Area Scalo Vallino e Piazza Nizza, quale atto propedeutico per l'attivazione della procedura di Variante Urbanistica al P.R.G. ai sensi dell'art. 17 bis della L.U.R. Il perimetro del Programma di

Rigenerazione Urbana ricomprende la porzione delle viabilità di Corso Sommeiller, Via e Piazza Nizza, Via Argentero, Via Lugaro, il nuovo Incubatore di Ricerca (A.d.P. 18/11/13), l'edificio storico vincolato su Piazza Nizza, aree residenziali consolidate, etc..

_PRUSA - Stralcio Tavola B.7 _

Il 30/07/15 il Consiglio Comunale ha ratificato con Delibera di Consiglio Comunale n. 77 l'approvazione della Variante Parziale Variante Parziale n.291 dello Scalo Vallino, ricomprendendo le aree all'interno della Zona Urbana di Trasformazione ZUT "Ambito 13.2/A NIZZA". La Variante Urbanistica ridefinisce l'assetto dell'area perimetrata in rosso (Ambito Scalo Vallino) con l'istituzione di due nuove Zone Urbane di Trasformazione (Z.U.T.) denominate 13.2/A NIZZA e 13.2/B LUGARO, all'interno delle quali classifica due aree normative R3 (isolati residenziali a cortina edilizia verso spazio pubblico con limitata presenza di attività compatibili con la residenza), una area M1 (isolati misti prevalentemente residenziali) e il completamento della viabilità al servizio dell'insediamento - già individuata con la Variante dell'A.d.P. "Biotecnologie" - collegata con la limitrofa maglia viaria urbana.



Legenda

Perimetro ZUT 13.2/A NIZZA

Perimetro del PEC

1.1 **Zone urbane di trasformazione:** (denominazione ambito)

Viabilita'

Servizi

Attrezzature di interesse generale (Universita', Casa della Musica, ecc.)

_ PRGC - Stralcio Tavola B.7 _

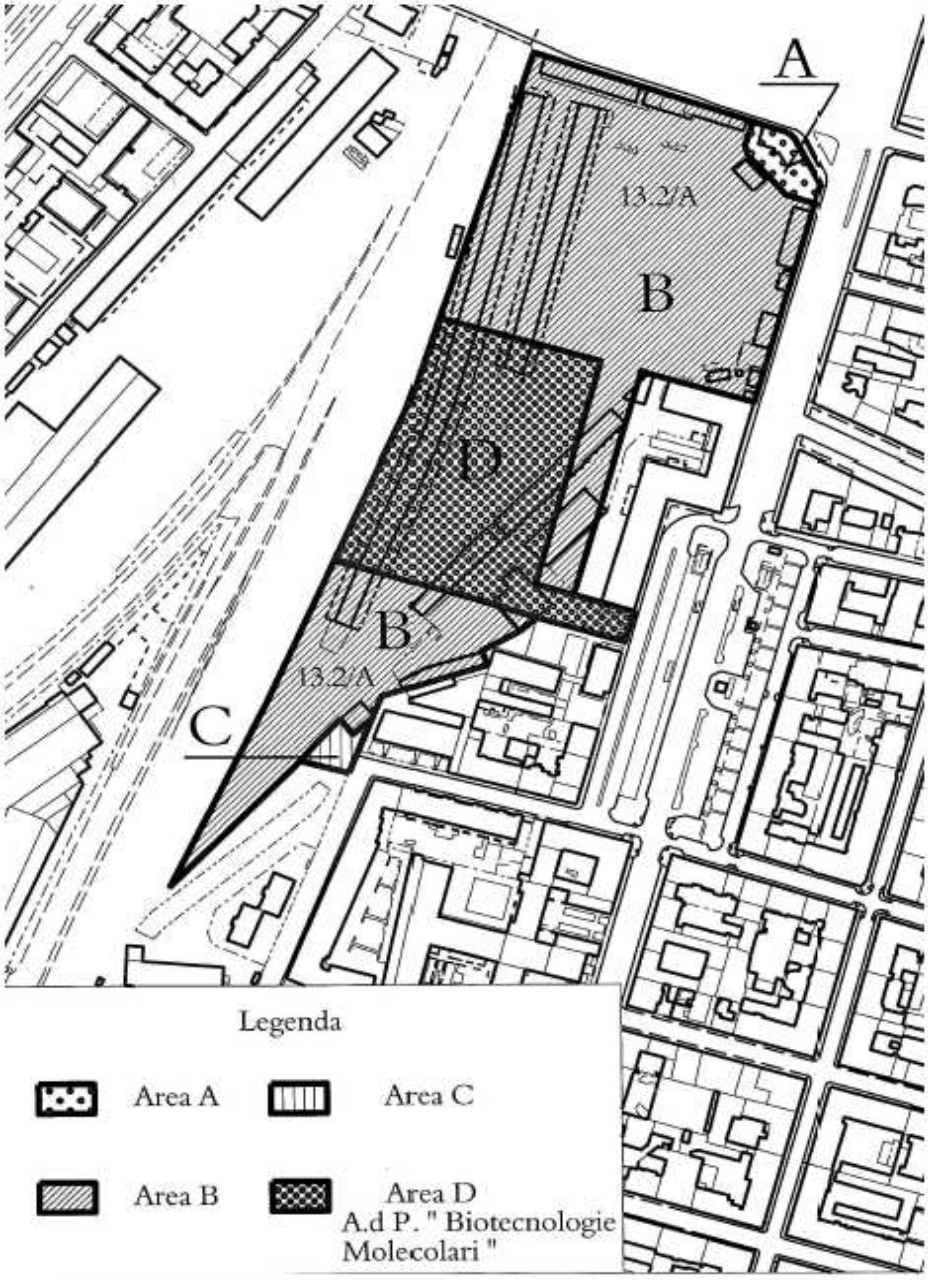
Nella nuova scheda normativa dell'Ambito, è indicato un indice territoriale di 0,7 mq SLP / mq ST, e sono presenti Attrezzature di interesse Generale per mq 20.000 (Centro di Biotecnologie Molecolari).

La Variante suddivide l'area 13.2/A NIZZA in SubAmbiti:

- "A" relativo al Condominio di Corso Sommeiller-angolo Via Nizza;
- "B" relativo alle proprietà di FS Sistemi Urbani S.r.l.;
- "C" per l'area di fronte a Via Argentero;
- "D", oggetto del citato Accordo di Programma CIRP, a sua volta suddivisa:
    - in una area pari a mq 10.000, ceduta da FS Sistemi Urbani S.r.l. a

FondazioneCIRP, con riserva dei diritti edificatori in capo alla venditrice ai sensi dell'Accordo di Programma del 18/11/13;

- in una area destinata a viabilità pubblica ("viabilità sud"), di proprietà di FS Sistemi Urbani S.r.l. (oggi Novacoop)



_PRGC - Stralcio Tavola B.7 _

Al fine di verificare la compatibilità dell'intervento con i vincoli e le prescrizioni dei piani settoriali e di quelli specialistici si precisa di seguito che:

- l'Allegato Tecnico Tavola n. 14 foglio 2b "Immobili soggetti a vincolo [...]" al PRGC non rileva

la presenza di Beni paesaggistici ai sensi dell'art. 134 D.Lgs. 42/2004 (ex 1497/39 e 431/85), né Beni culturali ai sensi dell'art. 10 del D.Lgs. 42/2004 (ex. 1098/39);

- l'Allegato Tecnico Tavola n. 15 "Aree di interesse archeologico e paleontologico" al PRGC individua le aree all'interno delle "zone suscettibili di ritrovamenti di interesse archeologico";
- l'Allegato Tecnico Tavola n. 6 "Boschi e vincolo idrogeologico, Parchi regionali" al PRGC non rileva elementi di attenzione;
- l'Allegato Tecnico, Tavola n. 3, foglio 2b "Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica" al PRGC, classifica l'area in Classe I;

da un confronto con gli elaborati del PAI e PTO non emergono contrasti.

2 - Proprietà

Novacoop s.c. è proprietaria delle aree individuate al Catasto Terreni come segue:

Aree comprese nella ZUT "Ambito 13.2/A NIZZA":

SubAmbito B

- Foglio 1350, particella 79 – superficie catastale reale misurata6.929mq.ter;
- Foglio 1350, particella 218 parte–superficie catastale reale misurata 14.802mq.ter;
- Foglio 1350, particella 220 parte – superficie catastale reale misurata627mq.ter;
- Foglio 1350, particella 221 – superficie catastale reale misurata 288 mq.ter;
- Foglio 1350, particella 235 – superficie catastale reale misurata7.376mq.ter;

SubAmbitoC

- Foglio 1350, particella 240 – superficie catastale reale misurata216mq.ter;
- Foglio 1350, particella 241 – superficie catastale reale misurata 207 mq.ter;

nota: acquisite con Atto del 11/05/2020 registrato il 13/05/2020 al n. 16939 serie 1T Torino 1 Repertorio 27825 Raccolta 20469

SubAmbito D parte

- Foglio 1350, particella 229 – superficie catastale reale misurata325mq.ter;
- Foglio 1350, particella 236 – superficie catastale reale misurata1.467mq.ter.

Totale superficie PEC: 32.237mq.ter (superficie catastale reale misurata) – 32.256 mq da rilievo strumentale.

Aree comprese nella ZUT 13.1 "PORTA NUOVA":

- Foglio 1350, particella 219 – superficie catastale reale misurata 96mq.ter;
- Foglio 1350, particella 224 – superficie catastale reale misurata 24mq.ter;
- Foglio 1350, particella 218 parte–superficie catastale reale misurata 372mq.ter;
- Foglio 1350, particella 220 parte – superficie catastale reale misurata21mq.ter;

Totale: 513mq.ter (superficie catastale reale misurata).

Aree comprese nel tessuto consolidato - Area Normativa "Misto M1":

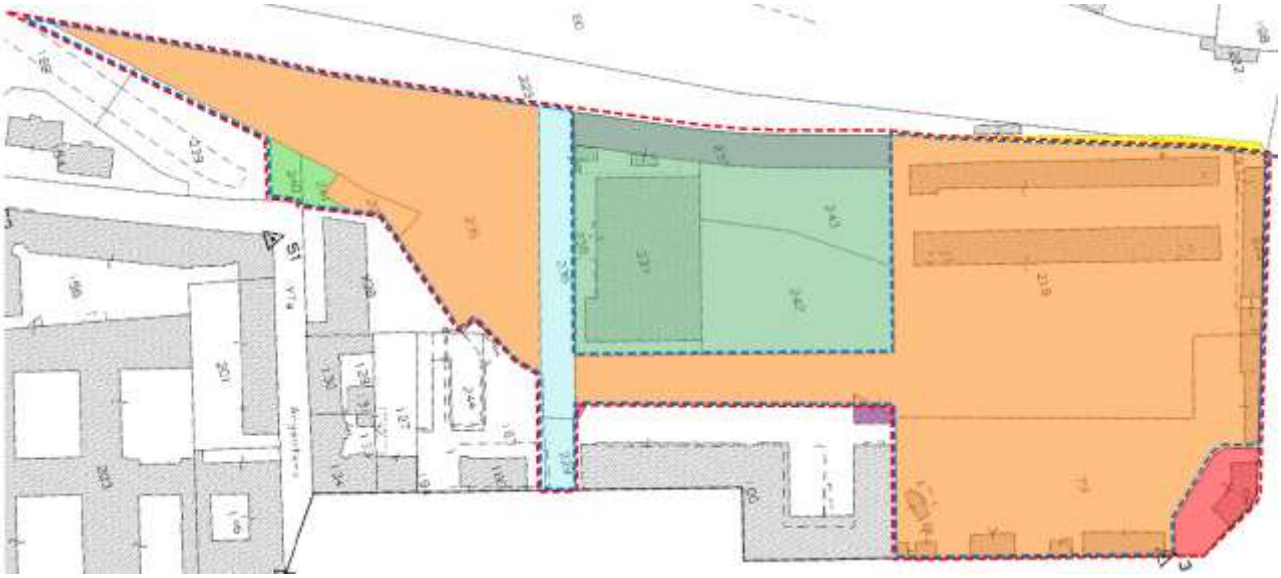
– Foglio 1350, particella 218 parte–superficie su base catastale reale misurata 128mq.ter;

Totale: 128mq.ter (superficie catastale reale misurata).

Totale complessivo: 32.878mq.ter (superficie catastale reale misurata)

Nella seguente immagine viene riportato in rosso il perimetro della ZUT 13.2/A NIZZA, in blu il perimetro del PEC e nei vari colori la suddivisione dei SubAmbiti e relative proprietà:

- in rosso il SubAmbito A, di proprietà del Condominio Corso Sommeiller 3 – esterno al PEC;
- in arancione il SubAmbito B, di proprietà Novacoop s.c.- interno al PEC;
- in verde chiaro il SubAmbitoC,di proprietà Novacoop s.c.- interno al PEC;
- in verde scuro il SubAmbito D parte,Area edificio, di proprietà in diritto di superficie/proprietà superficiaria per 99 anni della Università di Torino - sedime di proprietà della Città di Torino – esterno al PEC;
- in grigio il SubAmbito D parte, Area viabilità ovest, di proprietà della Città di Torino e conservate in detenzione in capo a Fondazione CIRP e suoi aventi causa con consegna alla Città ad avvenuto completamento della viabilità dell'intero Ambito "13.2/A Nizza – esterno al PEC;
- in azzurro il SubAmbito D parte, Area viabilità sud, di proprietà Novacoop s.c. - interno al PEC;
- in giallo, le aree esterne al PEC di proprietà Novacoop s.c. e comprese nella ZUT 13.1 "PORTA NUOVA"
- in viola, le aree esterne al PEC di proprietà Novacoop s.c. e comprese nel tessuto consolidato - Area Normativa "Misto M1"



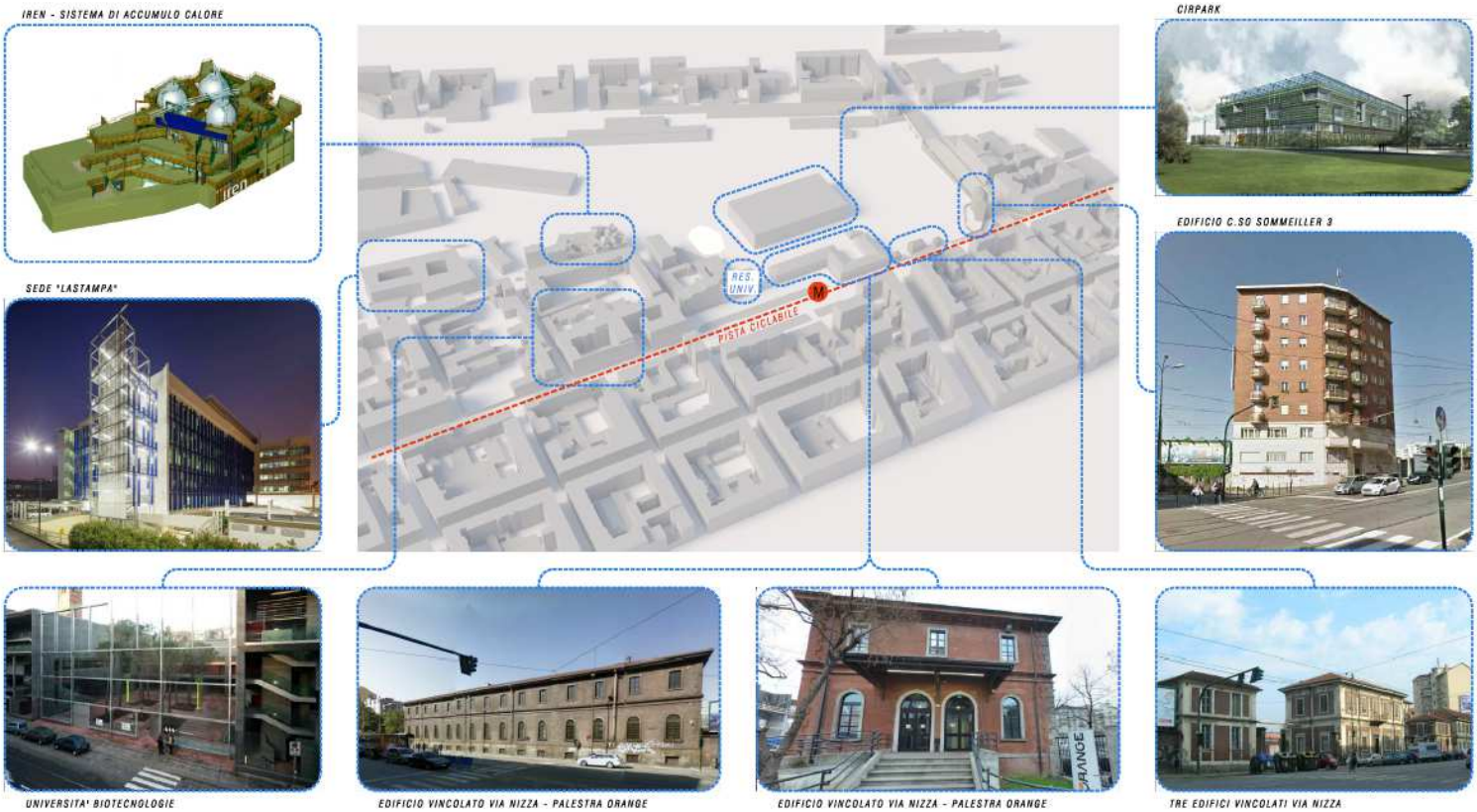
*_Proprietà - Stralcio Tavola B.15_*

3 - Progetto

Il progetto è stato fortemente condizionato dal contesto urbano di riferimento. I vincoli fanno parte della progettazione, anzi, potremmo dire che sono come i margini che delimitano il foglio bianco del progetto. Il sito di progetto è il vincolo che conferisce forma al progetto, la forma cresce quindi nel vincolo e nelle condizioni presenti nell' intorno.

I principali elementi di condizionamento individuati sono:

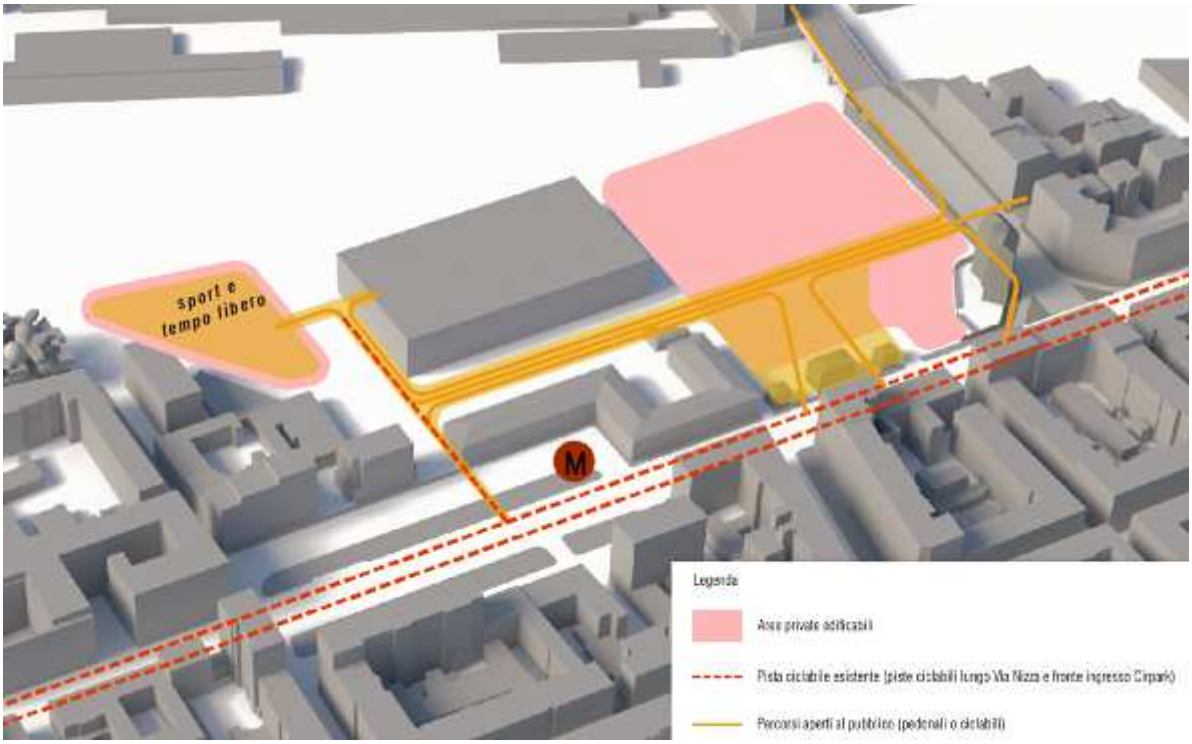
- edifici esistenti e vincolati lungo il fronte di Via/Piazza Nizza, che caratterizzano fortemente la lettura del complesso urbano;
- ferrovia, elemento di forte cesura urbana, da cui schermarsi/allontanarsi;
- cavalcaferrovia di Corso Sommeiller, vincolo altimetrico importante (differenza di quota circa 6 m) che in progetto è stato declinato come nuova opportunità di connessione urbana;
- edificio residenziale esistente all'angolo tra Corso Sommeiller e Via Nizza, landmark del contesto urbano, isolato elemento verticale dell'area (8pft);
- edificio Fondazione CIRP (realizzazione in corso), volume molto imponente (20 m altezza circa) al centro dell'ambito;
- serbatoi teleriscaldamento Iren, progetto dalla forte valenza iconica per l'ambito, affacciato verso la ferrovia.



Ulteriori elementi notevoli sono:

- legati alla viabilità prescritta da PRGC all'interno dell'ambito, con previsioni di una dorsale lato ferrovia, con collegamenti a pettine con Via Nizza/Piazza Nizza;
- linea metropolitana e fermata in Piazza Nizza;
- sistema piste ciclabili parallele su Via Nizza.

Gli elementi sopra richiamati hanno contribuito alla identificazione di una dorsale pubblica longitudinale con funzione di collegamento tra le varie funzioni presenti e previste nel contesto e due macro zone di intervento nord e sud.



*_Schemi preliminari di progetto Tavola B.17_*

*_Planivolumetria di progetto Tavola B.16.1_*

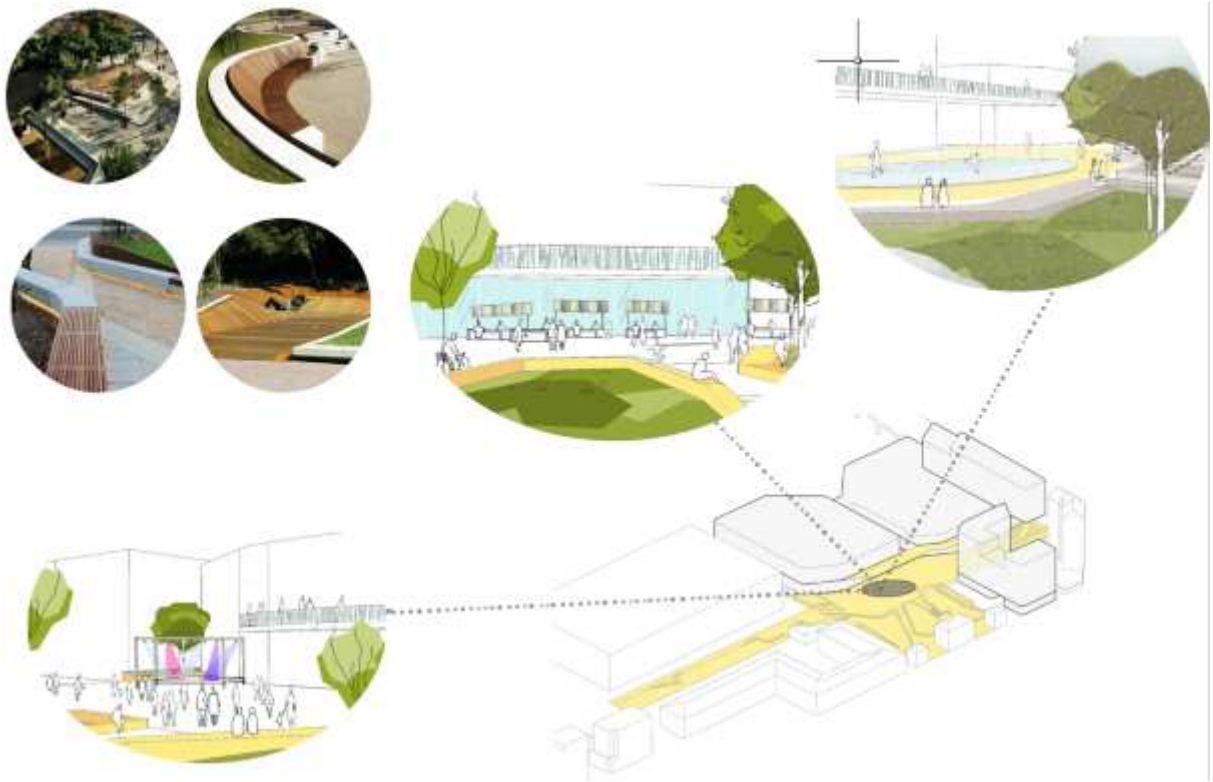
*_Vista generale di progetto Tavola B.16.2_*

La priorità del progetto è la creazione di uno spazio pubblico qualificato che consenta la permeabilità pedonale e ciclabile del contesto urbano.

Il progetto garantisce un'ampia dotazione di aree a servizi di qualità, in regime pubblico ed assoggettato all'uso pubblico. Obiettivo del progetto è dare vita ad una comunità sostenibile nella quale è molto più importante la qualità e l'articolazione dei servizi.

L'obiettivo degli spazi comuni è offrire luoghi di relazione e creare senso di appartenenza, che si realizza non solo con la qualità delle architetture e degli spazi privati, ma anche con la qualità di quelli pubblici e comuni di quartiere, e di vicinato che consentono agli abitanti di moltiplicare la possibilità di relazione e di accrescerne la qualità, in un ambiente vivibile, gradevole, ed a misura d'uomo.

La piazza nord prevista in progetto, fulcro di connessione tra Via Nizza e gli edifici in progetto, è caratterizzata da quote altimetriche variabili per consentire la connessione tra il cavalcaferrovia di Corso Sommeiller e Via Nizza. La piazza avrà una finitura diversificata: l'ingresso da Via Nizza sarà assimilabile ad un giardino attrezzato con alberature di alto fusto e collegamenti ciclopedonali, mentre il cuore centrale sarà di tipo minerale e aperto ad utilizzazioni temporanee flessibili.



*_Piazza nord Tavola B.17.4_*

Il progetto ricerca un modello urbano di forte integrazione tra la residenza tradizionale e universitaria, servizi e commercio, lontano da critici modelli monofunzionali.

Gli edifici in progetto si articolano su più volumi con destinazioni d'uso diversificate:

- verso la ferrovia, volumi con destinazione d'uso commerciale/servizi su più livelli, con altezza di 2/3 piani fuori terra e parcheggi interrati/in struttura integrati;
- verso Via Nizza, in continuità morfologica con l'edificio residenziale esistente angolo Corso Sommeiller, edifici di altezza massima di 9 piani con destinazione d'uso residenziale, residenziale temporaneo e/o ricettiva e al piede servizi/commercio;
- lungo Corso Sommeiller, in sommità dei volumi con destinazione d'uso commerciale/servizi e in continuità morfologica con l'edificio residenziale esistente angolo Corso Sommeiller, un volume orizzontale con destinazione d'uso per residenza, residenziale temporaneo e/o ricettiva.

Gli edifici sono inoltre completati ai livelli interrati e fuori terra da parcheggi di servizio, accessibili sia da Via Nizza che da Corso Sommeiller.

*_Vista di progetto da Via Nizza Tavola B.16.3_*

*_Vista di progetto interno piazza nord Tavola B.16.4_*

*_Vista di progetto da Corso Sommeiller Tavola B.16.5_*

Nell'area sud, invece, il progetto ha proposto la localizzazione di un polo sportivo al servizio del quartiere e degli studenti che vi gravitano, nonché a completamento delle strutture sportive esistenti nel contesto urbano. Il polo sarà localizzato di fronte all'ingresso della Fondazione CIRP e sarà collegato tramite pista ciclopedonale con Piazza Nizza e la stazione della Metropolitana.

*_Planivolumetrico – dettaglio area sud Tavola B.16.1_*

Nonostante la effettiva organizzazione dell'offerta di servizi e commercio sia da approfondire nel corso delle successive fasi progettuali e possa pertanto subire ulteriori modifiche, il polo commerciale articolato attorno alla piazza non si configura comunque quale centro commerciale, dal momento che le strutture (medie strutture, esercizi di vicinato, esercizi pubblici, etc..) risultano funzionalmente separate, anche se in alcuni casi gli esercizi possono essere fisicamente confinanti, ma comunque accessibili da spazio pubblico e/o spazio assoggettato ad uso pubblico.

3.1 Viabilità ciclopedonale, spazi pubblici e aree verdi

Relativamente al progetto della viabilità ciclopedonale, degli spazi pubblici e delle aree verdi, sono stati valutati molteplici aspetti:

- In corrispondenza del confine con la ferrovia, il dislivello tra Corso Sommeiller e l'area di progetto è pari a 6 m circa. Il dislivello è difficilmente superabile tramite rampe ciclopedonali, che, per rispettare la normativa, sarebbero lunghe 100 m circa;

- Il Centro di Biotecnologie-Fondazione CIRP e le relative viabilità di servizio costituiscono una preesistenza importante di riferimento, sia per la dimensione dell'intervento rispetto all'ambito di Scalo Vallino (occupa più di un terzo del fronte lungo la ferrovia), sia per la sua posizione centrale.

Il progetto esecutivo approvato e realizzato della viabilità che divide l'edificio (attualmente in costruzione) e la ferrovia è larga circa 11 m e non prevede una viabilità ciclopedonale e/o

un parco lineare lungo la ferrovia. Il progetto della viabilità è inoltre stato allegato all'Accordo di Programma approvato con DPGR n. 74 del 16 dicembre 2013 tra la Città di Torino, la Regione Piemonte, FS Sistemi Urbani s.r.l. e la Fondazione Clinical Industrial Research Park;

- RFI ha richiesto la realizzazione di un muro di recinzione in cemento armato verso la ferrovia. Il muro è stato già realizzato all'interno dell'ambito Fondazione CIRP;
- È stato recentemente realizzato l'importante doppio asse di piste ciclabili su Via Nizza che collega Porta Nuova e il centro cittadino con Piazza Carducci. Questa infrastruttura costituisce una arteria fondamentale della mobilità sostenibile e contribuisce ad aumentare l'utilizzo delle biciclette in sicurezza;
- Tra il nuovo Centro di Biotecnologie e l'edificio storico in affaccio su Piazza Nizza, che attualmente ospita servizi sportivi e palestra, il PRGC ha previsto la realizzazione di una ampia area per servizi di larghezza pari a circa 19 m;
- Tra il proseguimento di Corso Raffaello e la prosecuzione di Via Bidone, il PRGC ha previsto la realizzazione di uno spazio pubblico significativo con affaccio su Via Nizza, integrato con i tre edifici vincolati;
- A sud dell'ambito, nell'ambito ZUT 13.2/B, Iren realizzerà su tutto il lotto a disposizione l'impianto di teleriscaldamento a servizio del quartiere. A seguito della realizzazione delle opere non saranno possibili collegamenti continui verso sud di un asse ciclopedonale continuo.

In relazione a quanto sopra richiamato, è stato previstala creazione di forte polo aperto al pubblico costituito da uno spazio pubblico centrale (W1), di una viabilità ciclopedonale e uno spazio urbano lineare attrezzato in una posizione baricentrica e trasversale all'area (aree S1 e S2): questo asse pubblico, in una posizione centrale tra il nuovo Centro di Biotecnologie e l'edificio storico in affaccio su Piazza Nizza, costituirà il principale fulcro e elemento di collegamento tra il sistema di piste ciclabili su Via Nizza, il Centro di Biotecnologie, le attività commerciali e i centri sportivi esistenti e in progetto.

La posizione della viabilità ciclopedonale inoltre consente di ottenere un collegamento agevole con Corso Sommeiller: il dislivello tra Corso Sommeiller e l'area di intervento in prossimità della ferrovia risulta di circa 7 metri, un'altezza quindi considerevole da superare con una rampa ciclopedonale. Il progetto prevede di creare il collegamento con Corso Sommeiller in corrispondenza del prolungamento dell'asse di Via Giovanni Ribet, dove il dislivello risulta pari a circa 2 metri e la connessione risulta così più agevole. Il percorso ciclabile è inglobato e integrato nella piazza pubblica, fulcro di connessione tra Via Nizza e gli edifici in progetto, e prosegue verso sud, connettendo Corso Sommeiller con Piazza Nizza.
Il progetto prevede inoltre la realizzazione di un filare di alberi lungo la viabilità sud a ridosso della ferrovia e la concentrazione delle aree verdi nella piazza pubblica con affaccio su Via Nizza e

lungo l'asse longitudinale di collegamento tra la piazza e le aree sportive localizzate a sud.

La progettazione della piazza centrale è stata inoltre verificata anche in relazione agli ombreggiamenti, con integrazione di un sistema di pensiline che, da un lato definiscono la forma della piazza, dall'altro consento di avere aree coperte attrezzate.

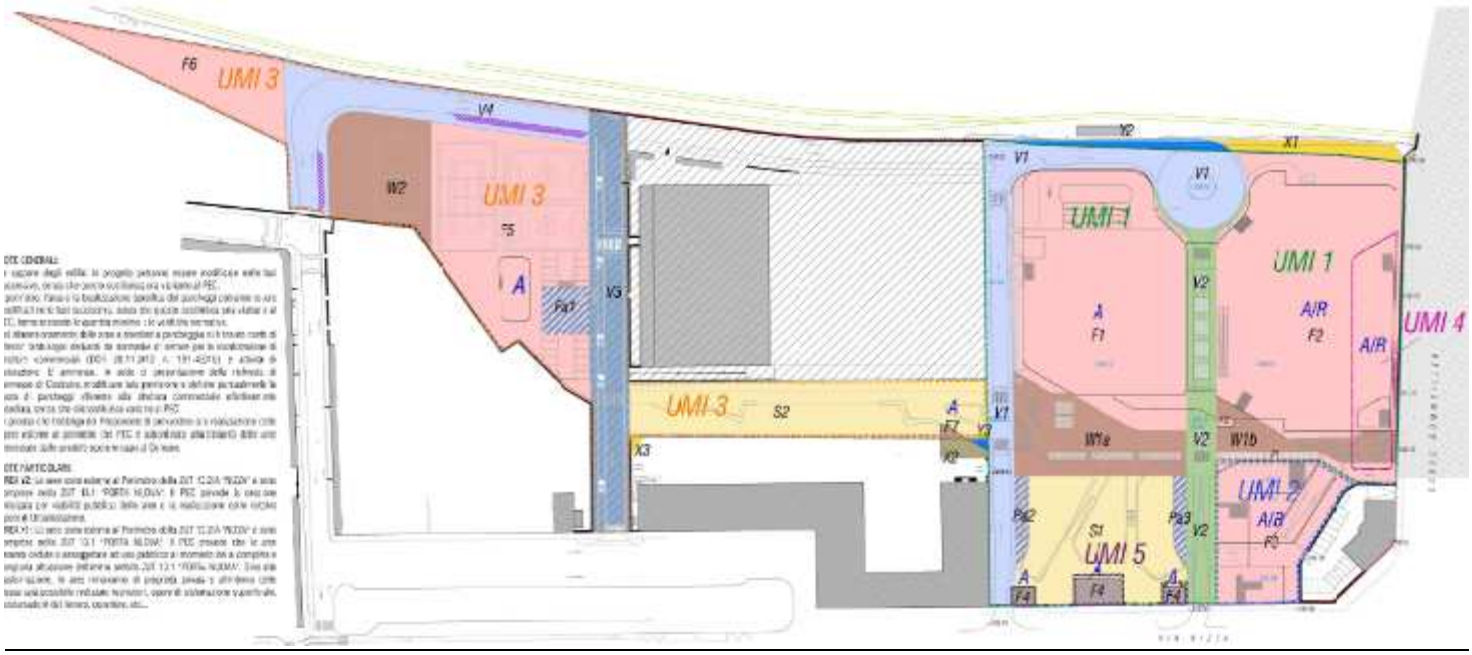
Si ritiene che la posizione individuata per la viabilità ciclopedonale e lo spazio urbano lineare attrezzato sia la più adeguata in considerazione della sommatoria di tutti i vincoli infrastrutturali esistenti nell'ambito e per realizzare un percorso lineare e continuo. Si ritiene inoltre che la posizione individuata, con le premesse di cui sopra, possa essere coerente anche con il quadro normativo urbanistico-ambientale.

3.2 Viabilità e sosta

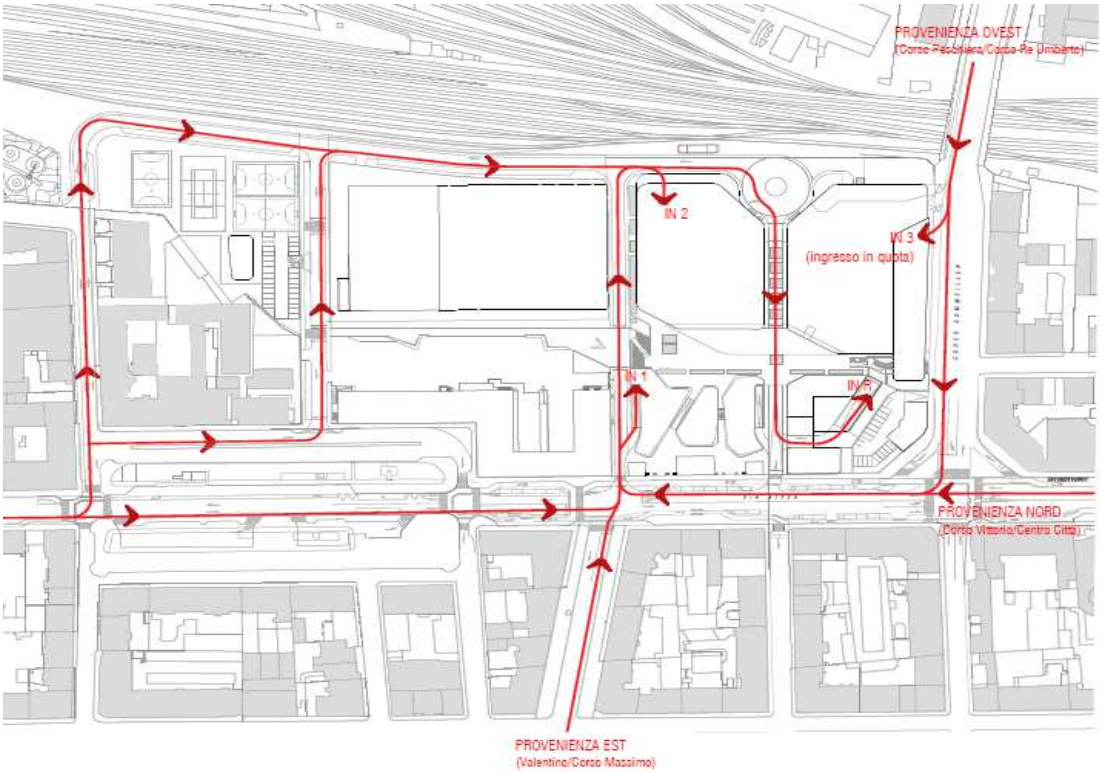
Il progetto prevede la realizzazione dei tratti stradali V1, V2, e V4. La viabilità V3 è esistente perché già realizzata da Fondazione CIRP.

La rete viaria in progetto si compone di un tratto (V1 - V4) lungo la linea ferroviaria, di completamento della viabilità in parte prevista e in parte realizzata da Fondazione CIRP nell'ambito dell'Accordo di Programma di Fondazione CIRP. La viabilità è completata da una rotonda che consente l'inversione di marcia, e da quattro ramificazioni trasversali al lotto, parallele a Corso Sommeiller, che si raccordano a Via/Piazza Nizza. La viabilità V3 è stata già realizzata nell'ambito dell'intervento Fondazione CIRP.

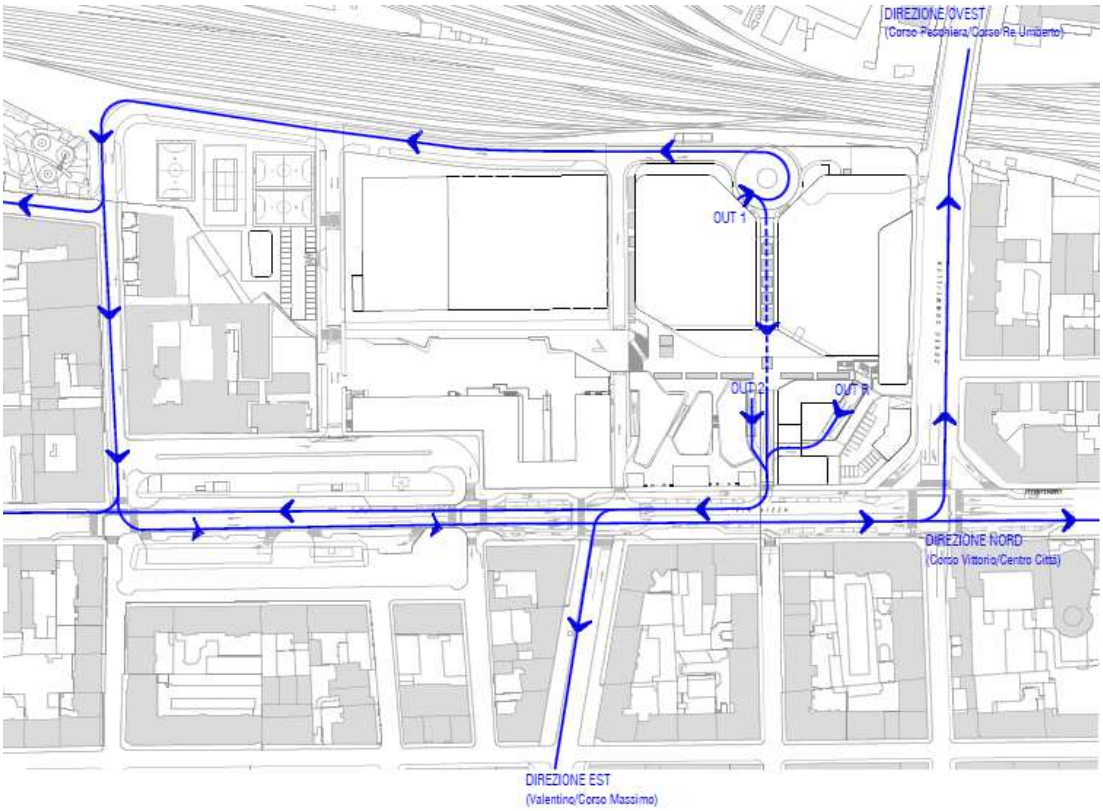
La viabilità V2 sarà caratterizzata da un traffico ridotto, limitato al servizio per i residenti e ai mezzi di soccorso.



_ Elaborato B.20.1_



_ Flussi in ingresso _



_ Flussi in uscita _

3.3 Edificio lungo il fronte di Corso Sommeiller

L'edificio lungo il fronte di Corso Sommeiller – UMI 4 avrà destinazione d'uso mista Aspi e Residenziale.

Il fronte in affaccio su Corso Sommeiller avrà una destinazione d'uso prevalentemente ad ASPI. La residenza potrà essere localizzata sul fronte interno o, solo in caso di piano arretrato, anche lungo il fronte verso Corso Sommeiller all'ultimo piano: solo in questo ultimo caso, il rispetto dell'art. 5 delle NTA del Piano di Classificazione Acustica sarà attuato mediante arretramento della facciata rispetto al filo edificio su Corso Sommeiller e la previsione di specifiche misure mitigative acustiche (come ad esempio pannelli fonoassorbenti nell'intradosso del balcone e in facciata).

4 - Dati dimensionali

Novacoop s.c. ha acquistato, a seguito di gara e con atto in data 30-12-2015, da FS Sistemi Urbani

S.r.l.:

- le aree comprese nella ZUT 13.2/A "NIZZA" (SubAmbiti B e D parte – viabilità sud), pari a 31.814 mq (superficie catastale reale misurata) e relativi diritti edificatori ivi generati;
- i diritti edificatori generati dall'area Fondazione CIRP (SubAmbito D parte – lotto Fondazione CIRP), ceduta da FS Sistemi Urbani S.r.l. a Fondazione CIRP (area 10.000 mq.ter, 7.000 mq. SLP), al netto di una quota pari a 3.388 mq. SLP, restati nella proprietà Sistemi Urbani, per un totale di 7.000 – 3.388 = 3.612 mq;
- aree comprese ZUT 13.1 "PORTA NUOVA", pari a 513 mq (superficie catastale reale misurata), e relativi diritti edificatori ivi generati;
- aree comprese nel tessuto consolidato - Area Normativa "Misto M1", pari a 128 mq(superficie catastale reale misurata).

I diritti edificatori che restano in capo a FS Sistemi Urbani S.r.l., pari a 3.388 mq. SLP; sono trasferiti con il presente PEC nell'Ambito 4.13/2 SPINA 3 – Oddone", nel rispetto di quanto previsto al primo capoverso della voce "Prescrizioni" della Scheda normativa della ZUT 13.2/A, che dispone che è "ammesso il trasferimento di SLP, sino ad un massimo di 3.500 mq. SLP, nell'Ambito 4.13/2 SPINA 3 – Oddone".

Novacoop s.c. ha inoltre recentemente acquisito da Iren S.p.A. le aree sud comprese nella ZUT 13.2/A "NIZZA" (PEC – SubAmbito C), pari a 423 mq (superficie catastale reale misurata) e relativi diritti edificatori ivi generati.

SLP:

Previsioni PRGC

- S.T. = 32.237 mq (superficie catastale reale misurata)
- Indice territoriale max = 0,7 mq.slp/mq.
- SLP max = 22.566 mq
- SLP aggiuntiva da Sistemi Urbani (vedi premesse) = 7.000 - 3.388 =3.612 mq
- SLP max totale PEC = 26.178 mq

Previsioni PEC

- SLP PEC = 21.500 mq, di cui 500 mq localizzati sugli edifici esistenti e mantenuti

Destinazioni d'uso:

Previsioni PRGC

- Residenza	min 40%/ max 80%
- Attività di servizio alle persone e alle imprese ASPI/Eurotorino	min 20%/ max 60%

Previsioni PEC

- Residenza 6.430 mq.slp

- Attività di servizio alle persone e alle imprese ASPI 15.070 mq.slp

(SLP non localizzata: 4.678 mq slp)

La SLP non localizzata pari a 4.678 mq (rispetto alla SLP max prevista) potrà essere utilizzata a seguito di modifica del presente Strumento Urbanistico Esecutivo e le destinazioni previste saranno: 637 mq di ASPI e 4.041 mq di Residenziale, nei limiti dei mix funzionali previsti per l'Ambito.

L'utilizzo delle ulteriori suddette capacità edificatorie dovrà dimostrare il soddisfacimento dei relativi standard urbanistici.

Calcolo Fabbisogno Servizi Pubblici minimi:

Previsioni PRGC

- Residenza = 18 mq/ab

- Attività di servizio alle persone e alle imprese ASPI/Eurotorino = 80% SLP

- Servizi per la Città = 10% S.T. – fabbisogno reperito nell'ambito Fondazione CIRP (Previsione Accordo di Programma).

Fabbisogno di aree per servizi pubblici generato dal P.E.C. ai sensi dell'art. 21 L.R. n. 56/77 e s.m.i.: mq. 15.460 di cui minimo mq 6.028 di parcheggi pubblici.

Ulteriore fabbisogno standard pubblici relativo alla edificazione nel SubAmbito A, che verrà reperito nelle aree oggetto del PEC: 392 mq, di cui minimo a parcheggio pubblico 136 mq (fabbisogno massimo rispetto alle destinazioni d'uso possibili).

Totale Fabbisogno Aree per Servizi Pubblici: 15.852 mq, di cui minimo a parcheggio pubblico 6.164 mq.

Previsioni PEC

Offerta Aree per Servizi Pubblici/aree private assoggettate ad uso pubblico 15.855 mq, di cui:

- Aree cedute per Servizi Pubblici a raso mq. 4.252– aree S1 e S2;

- Aree private assoggettate ad uso pubblico a raso mq. 3.128– aree W1a, W1b e W2,

- Aree private assoggettate ad uso pubblico in struttura mq. 500 – area W3

Totale offerta aree cedute/assoggettate all'uso pubblico 7.880 mq

- Parcheggi privati assoggettati ad uso pubblico a raso mq. 260 area Pa1,

- Parcheggi privati assoggettati ad uso pubblico in sottosuolo/struttura mq. 7.715 – area Pa2.

Totale offerta parcheggi mq. 7.975.

Vengono inoltre cedute/assoggettate all'uso pubblico le seguenti aree per viabilità:

- aree a viabilità in cessione gratuita alla Città	mq	6.027
- aree a viabilità assoggettate all'uso pubblico	mq	1.147

E' infine prevista la cessione gratuita di una quota di aree pari a mq. 218 destinate a viabilità e percorsi pubblici, ulteriore rispetto al fabbisogno generato dal P.E.C. e esterne al perimetro del P.E.C. stesso.

Il PRGC per la ZUT "Ambito 13.2/A NIZZA" ha inoltre richiesto i seguenti fabbisogni:

- Servizi per la Città: 10% Sup. Terr ZUT. (nota: la superficie territoriale totale della ZUT "Ambito 13.2/A NIZZA" è pari a 43.047 mq. (superficie catastale reale misurata). Il fabbisogno è pertanto pari a 4.305 mq.).

Come previsto dal già citato Accordo di Programma stipulato in data 16.12.2013, l'area del Sub Ambito D parte destinata al Centro di Biotecnologie Molecolari destinata ad Attrezzature di Interesse Generale costituisce quota del fabbisogno di servizi per la Città, pari al 10 % della S.T..

Dati quantitativi per U.M.I.:

L'attuazione del Piano Esecutivo Convenzionato (P.E.C.) è articolata in cinque Unità Minime di Intervento (U.M.I. 1, 2, 3, 4 e 5) (definite nell'elaborato del PEC Tavole B.20), ciascuna delle quali potrà attivarsi autonomamente mediante distinti titoli abilitativi edilizi ai sensi del D.P.R. n.380/2001 e s.m.i..

All'interno delle Unità Minime di Intervento UMI sono previste le seguenti SLP:

UMI 1: 10.000 mq.slp; di cui ASPI 10.000 mq.slp

UMI 2: 5.500 mq.slp; di cui ASPI 500 mq.slp, Residenza 5.000 mq.slp

UMI 3: 500 mq.slp; di cui ASPI 500 mq.slp

UMI 4: 5.000 mq.slp; di cui ASPI 3.570 mq.slp, Residenza 1.430 mq.slp

UMI 5 (edifici esistenti): 500 mq.slp; di cui ASPI 500 mq.slp

per un totale di 21.500 mq

Fabbisogno di servizi pubblici suddiviso per UMI:

- UMI 1 (ASPI 10.000 mq.slp) pari a 8.000 mq minimi;

- UMI 2: (ASPI 500 mq.slp, Residenza 5.000 mq.slp) pari a 400 + 2.647 = 3.047 mq minimi;

- UMI 3 (ASPI 500 mq.slp attività sportive) pari a 400 mq minimi,

- UMI 4: (ASPI 3.570 mq.slp, Residenza 1.430 mq.slp) pari a 2.856 + 757 = 3.613 mq minimi;

- UMI 5 (ASPI 500 mq.slp edifici esistenti) pari a 400 mq minimi

- SubAmbito A (567 mq. slp) pari a 392 mq minimi

Totale fabbisogno Servizi Pubblici: 15.852 mq

Fabbisogno di parcheggi pubblici suddiviso per UMI:

- UMI 1 (ASPI 10.000 mq.slp) pari a 4.000 mq minimi;

- UMI 2: (ASPI 500 mq.slp, Residenza 5.000 mq.slp) pari a 200 mq minimi;

- UMI 3 (ASPI 500 mq.slp attività sportive) pari a 200 mq minimi,

- UMI 4: (ASPI 3.570 mq.slp, Residenza 1.430 mq.slp) pari a 1.428 mq minimi;

- UMI 5 (ASPI 500 mq.slp edifici esistenti) pari a 200 mq minimi,

- SubAmbito A (567 mq.slp) pari a 136 mq minimi

Totale fabbisogno parcheggi pubblici: 6.164 mq

Le quantità e destinazioni d'uso riportate potrebbero essere modificate nelle fasi successive di attuazione del PEC, sempre nel rispetto delle quantità assentite dalla scheda di PRGC. Il cambiamento dei mix funzionali non potrà comportare in ogni caso la diminuzione dell'offerta globale di standard pubblici. Qualora, nelle successive fasi di attuazione del PEC, il cambiamento dei mix pubblici invece dovesse comportare un aumento della richiesta minima di standard pubblici, prima del rilascio dell'ultimo titolo abilitativo dovrà essere verificata la realizzazione del quantitativo minimo di servizi richiesto per il PEC.

5 - Quadro economico

5.1 Oneri di urbanizzazione

Complessivamente il PEC prevede la realizzazione della seguente volumetria, con le seguenti destinazioni d'uso:

Residenza	6.430 mq slp
ASPI	15.070 mq slp
ASPI - ricettivo/residenza temporanea	3.570 mq slp
ASPI - commerciale/terziario/servizi	10.500 mq slp
ASPI - edifici esistenti e mantenuti	500 mq slp
ASPI - attività sportive	500 mq slp
Totale SLP	21.500 mq slp
SLP non localizzata nel PEC	4.678 mq slp

Il calcolo degli oneri di urbanizzazione è stato effettuato secondo i valori per unità di superficie/volume riportati nelle tabelle del Comune di Torino anno 2021, che risultano pari a:

	SLP	h	Oneri di Urbanizzazione primari (1) €/um			Oneri di Urbanizzazione secondari (1) €/um		
Residenza	6.430 mq	3,00	23,41	€/mq	**451.578,90** €	26,54		**511.956,60** €
ASPI	15.070 mq				**2.283.484,10** €			**830.448,00** €
ASPI - ricettivo/residenza temporanea	3.570 mq		114,63	€/mq	409.229,10 €	131,40	€/mq	469.098,00 €
ASPI - commerciale/terziario/servizi	10.500 mq		171,95	€/mq	1.805.475,00 €	32,85	€/mq	344.925,00 €
ASPI - edifici esistenti e mantenuti	500 mq							
ASPI - attività sportive	500 mq		137,56	€/mq	68.780,00 €	32,85	€/mq	16.425,00 €
Totale	21.500 mq				2.735.063,00 €			1.342.404,60 €
Totale								**4.077.467,60** €

(1): Parametri contenuti nella tabella Città di Torino 2021

	SLP	h	Oneri di Urbanizzazione primari €/um			Oneri di Urbanizzazione secondari €/um		
UMI 1	**10.000** mq				**1.719.500,00** €			**328.500,00** €
ASPI - commerciale/terziario/servizi	10.000 mq		171,95	€/mq	1.719.500,00 €	32,85	€/mq	328.500,00 €
UMI 2	**5.500** mq				**437.125,00** €			**414.525,00** €
Residenza	5.000 mq	3,00	23,41	€/mq	351.150,00 €	26,54	€/mq	398.100,00 €
ASPI - commerciale/terziario/servizi	500 mq		171,95	€/mq	85.975,00 €	32,85	€/mq	16.425,00 €
UMI 3	**500** mq				**68.780,00** €			**16.425,00** €
ASPI - attività sportive	500 mq		137,56	€/mq	68.780,00 €	32,85	€/mq	16.425,00 €
UMI 4	**5.000** mq				**509.658,00** €			**582.954,60** €
Residenza	1.430 mq	3,00	23,41	€/mq	100.428,90 €	26,54	€/mq	113.856,60 €
ASPI - ricettivo/residenza temporanea	3.570 mq		114,63	€/mq	409.229,10 €	131,40	€/mq	469.098,00 €
UMI 5	**500** mq				**0,00** €			**0,00** €
ASPI - edifici esistenti e mantenuti	500 mq		0,00	€/mq	0,00 €	0,00	€/mq	0,00 €
Totale	21.500 mq				2.735.063,00 €			1.342.404,60 €
Totale								**4.077.467,60** €

(1): Parametri contenuti nella tabella Città di Torino 2021

5.2 Opere di urbanizzazione a scomputo

Sulla base delle soluzioni previste dal Progetto di fattibilità tecnica ed economica delle OO.UU. allegato al PEC e descritte nei rispettivi elaborati di progetto si è provveduto alla determinazione di una stima dei costi.

Sulla base delle soluzioni progettuali i costi sono così definiti:

Costo Opere di urbanizzazione – opere a scomputo:	€ 1.961.639
Importo opere a scomputo scontato del 20%, come previsto dalla normativa comunale:	€ 1.569.311

La valutazione economica è stata effettuata assumendo come riferimento ufficiale i PREZZI PER OPERE E LAVORI PUBBLICI NELLA REGIONE PIEMONTE, edizione giugno 2020, ultima versione vigente al momento, approvati con Deliberazione della Giunta Regionale 30 giugno 2020, n. 2-1603 e pubblicazione sul BU27S4 02/07/2020, (Supplemento n. 4 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 27 del 2 luglio 2020)

In virtù dell'Accordo di Programma Fondazione CIRP, il costo della realizzazione delle Opere di Urbanizzazione a scomputo relative alla realizzazione della Viabilità V3 ("viabilità sud"), sostenuti da Fondazione CIRP, sono portati a scomputo degli oneri di urbanizzazione dovuti per la trasformazione delle restanti aree del SubAmbito B.

Il costo dell'opera, determinato in sede di Progetto Esecutivo approvato dalla Città di Torino, è pari a €226.284,85 – importo già ribassato del 20%.

Il totale delle Opere di Urbanizzazione a scomputo è pertanto pari a **€ 1.795.596**

5.3 Differenza tra Oneri di Urbanizzazione dovuti e Opere a scomputo

Ai fini dello scomputo dei contributi concessori inerenti agli oneri di urbanizzazione, la stima delle opere deriva dall'applicazione del Prezziario Regionale vigente al momento della stipula dell'accordo, salvo per quanto relativo alla Viabilità V3.

Costo totale delle opere a scomputo	€ 1.795.596
Oneri di Urbanizzazione dovuti:	€ 4.077.468
Oneri da versare	€ 2.281.872

Dal quadro riassuntivo risulta che i costi delle opere di urbanizzazione a scomputo, abbattuti del 20%, sono inferiori agli Oneri di Urbanizzazione dovuti al Comune di Torino. Sulla base di quanto illustrato, si verifica pertanto che i Proponenti o loro aventi causa dovranno corrispondere al Comune di Torino l'eccedenza, con le modalità stabilite nella Convenzione.

5.4 Opere di urbanizzazione non a scomputo

Sulla base delle soluzioni previste dal Progetto di fattibilità tecnica ed economica delle OO.UU. allegato al PEC e descritte nei rispettivi elaborati di progetto si è provveduto alla determinazione di una stima dei costi.

Sulla base delle soluzioni progettuali i costi sono così definiti:

Costo Opere di urbanizzazione – opere non a scomputo - computo:	€ 1.116.037
Costo Opere di urbanizzazione – opere non a scomputo - stime (1):	€ 2.693.375
_ impianto irrigazione	€ 31.700
_ attrezzaggio parcheggio privato assoggettato ad uso pubblico in struttura	€ 2.661.675
Totale Opere di Urbanizzazione - opere non a scomputo	**€ 3.809.412**

(1): vedi Relazione Illustrativa OOU C.1

La valutazione economica delle opere computate è stata effettuata assumendo come riferimento ufficiale i PREZZI PER OPERE E LAVORI PUBBLICI NELLA REGIONE PIEMONTE, edizione giugno 2020, ultima versione vigente al momento, approvati con Deliberazione della Giunta Regionale 30 giugno 2020, n. 2-1603 e pubblicazione sul BU27S4 02/07/2020, (Supplemento n. 4 al Bollettino Ufficiale della Regione n. 27 del 2 luglio 2020).

5.5 Scheda quantitativa dei dati del PEC (LR 56/77, art. 39, comma 1)

DATI DI RIFERIMENTO GENERALE	
Piano Regolatore Generale Vigente	DGR n. 3-45091/1995
Variante relativa all'area del SUE	VP 291, DCC 30/07/2015
Area urbana a cui si riferisce il SUE	ZUT 13.2/A NIZZA - PEC Subambito B, C e D parte

TIPOLOGIA DI SUE
PEC - Piano Esecutivo Convenzionato

DATI DI INQUADRAMENTO DEL PROGETTO DI SUE: DATI PLANIMETRICI (valori indicativi - superfici catastali misurate)	
Superficie Territoriale complessiva (ST) (A)	32.237 mq
di cui: superficie per Standard (SS) (B = B1 + B2)	7.640 mq
Urbanizzazione primaria da dismettere (B1)	4.252 mq
Urbanizzazione primaria da assoggettare (B2)	3.388 mq
Urbanizzazione primaria da assoggettare in struttura (B3)	*8.215 mq*
di cui: Superficie Fondiaria complessiva (SF) (C)	17.423 mq
di cui: Viabilità (D = D1 + D2)	7.174 mq
Viabilità da dismettere (D1)	6.027 mq
Viabilità da assoggettare (D2)	1.147 mq
Verifica dimensionale (A = B + C + D)	32.237 mq

DATI DI INQUADRAMENTO DEL PROGETTO DI SUE: DATI VOLUMETRICI (SLP)	
SLP complessiva prevista dal SUE	21.500 mq
di cui:	
a destinazione residenziale:	6.430 mq
a destinazione ASPI:	15.070 mq

DATI ECONOMICI E TEMPORALI	
Previsioni temporali di attuazione	
Opere di urbanizzazione	10 anni
Opere private	10 anni
Relazione finanziaria relativa all'investimento totale previsto	48.605.008 €
Opere di urbanizzazione *	5.605.008 €
Opere private	43.000.000 €
Oneri dovuti al Comune	-
per OOUU al netto di quanto realizzato a scomputo	2.281.872 €
per altre contribuzioni (CCC, risorse aggiuntive, ecc.)	-

*: 1.795.596 € a scomputo con detraz. 20% + 3.809.412 € opere a cura e spese = 5.605.008 €

B2: escluse le aree assoggettate in struttura (piani interrati, primo, etc...)

6 - Edilizia residenziale convenzionata

In conformità a quanto previsto dal PRGC per le zone di trasformazione (NUEA art. 7, comma 16), il PEC prevede una quota di residenza convenzionata pari a minimo 643 mq.slp (10% quota residenziale prevista, paria 6.430 mq.slp).

In sede di attuazione, i Proponenti, in accordo con la Città di Torino, potranno valutare il convenzionamento di una superficie almeno pari a 643 mq.slp, in altra area all'interno del Comune di Torino e nella disponibilità dei Proponenti stessi, o loro aventi causa.

In via cautelativa, per il conteggio degli Oneri di Urbanizzazione dovuti sono stati utilizzate le aliquote residenziali piene.

7 - Tutela ambientale

La progettazione del PEC ha previsto, fin dalle fasi preliminari, un'attenzione particolare alle problematiche ambientali eventualmente generate dallo stesso, al fine di riuscire a garantire un'adeguata compatibilità ambientale degli interventi di attuazione.

Tale approccio ha permesso di ottemperare alle prescrizioni riportate nella Determina Dirigenziale n. 307 dell'15.12.2014 relativa alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica della Variante n. 291 al PRGC.

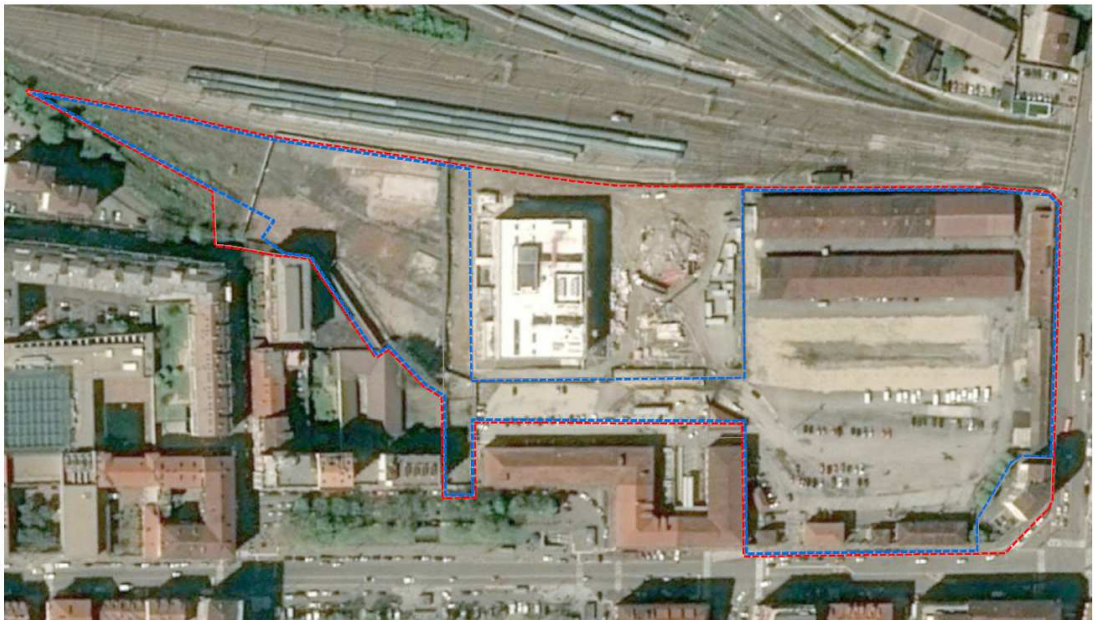
Gli obiettivi di tutela ambientale che il proponente del PEC si è imposto per l'attuazione dello stesso, hanno comportato la previsione e l'ottimizzazione di alcuni interventi/accorgimenti che possono essere così riassunti:

- migliorare la valenza ecologica dell'area verde racchiusa tra la ferrovia e il cavalcaferrovia;
- aumento rilevante delle aree verdi;
- applicazione di principi di sostenibilità ambientale grazie alla realizzazione degli insediamenti con punteggio minimo di 2,5 del sistema di valutazione Protocollo Itaca o equivalente;
- piantumazioni arboree autoctone a filare, al fine di garantire il corretto inserimento paesaggistico dell'intervento;
- favorire l'utilizzo di sistemi di mobilità elettrici: l'intervento prevede l'istallazione di punti di ricarica veloce per veicoli elettrici all'interno del parcheggio in struttura;
- favorire il car sharing: l'intervento prevede posti auto riservati per le piattaforme di car sharing (a titolo esemplificativo: Enjoy, Car2go, etc...);
- promozione all'uso della mobilità sostenibile grazie alla realizzazione di piste ciclabili in connessione e completamento con le reti esistenti e la realizzazione di nuove postazioni di parcheggio bici;

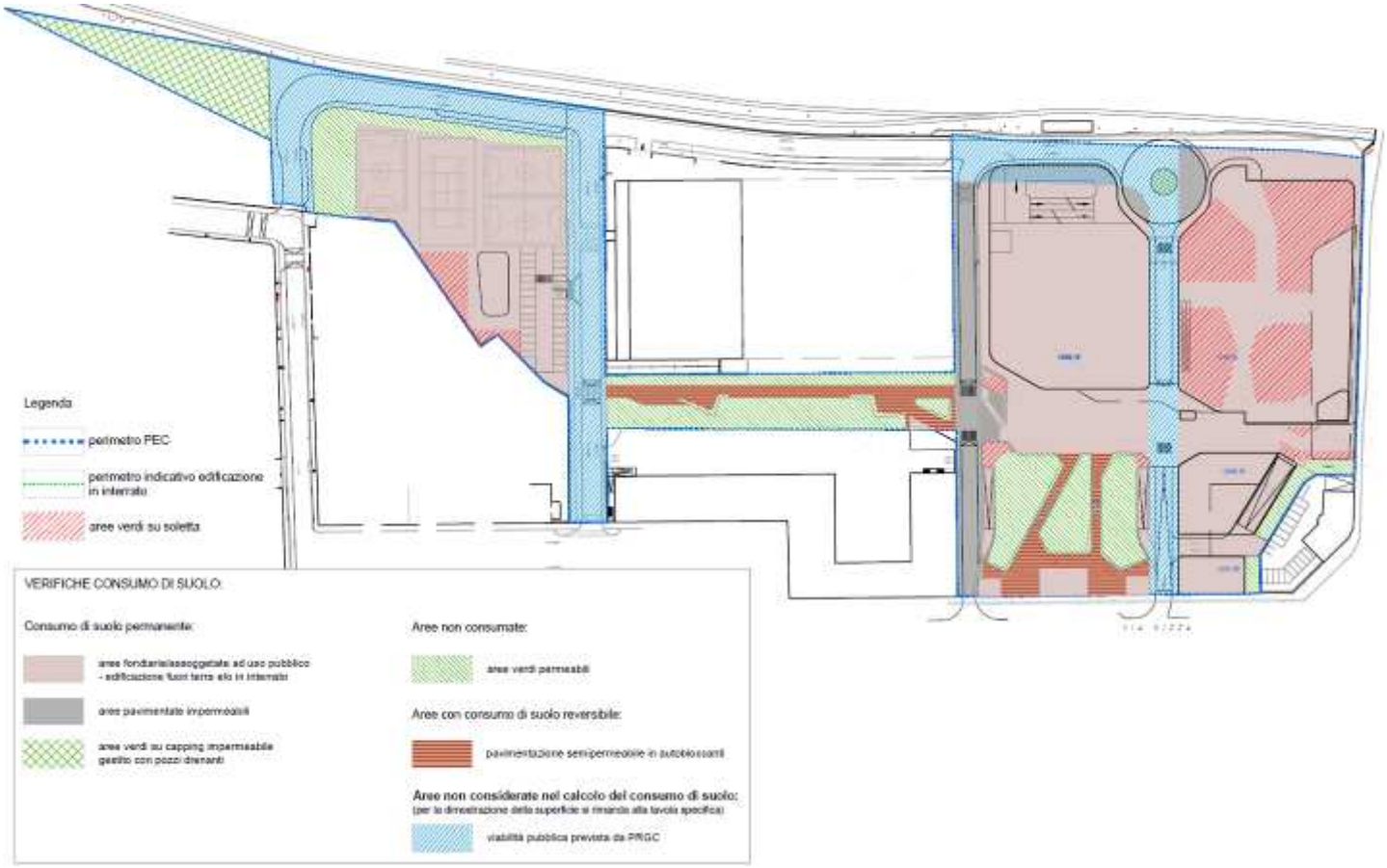
- integrazione delle infrastrutture sportive al servizio del quartiere e delle strutture universitarie, anche a completamento delle infrastrutture sportive esistenti.

Il progetto ha avuto come obiettivo la creazione rilevante di nuove qualificate aree verdi e aree permeabili. Le aree del PEC, storicamente utilizzate per scalo ferroviario e fabbricati annessi, sono attualmente prevalentemente impermeabili/pavimentate e sono carenti le aree verdi.

Il progetto prevede la nuova creazione di aree verdi (su piena terra e su soletta) e aree permeabili – vedi Tavola B.24 e B.25.



*_ Assetto attuale dell'area_*



*_Aree permebili/impermeabili e consumo di suolo - Stralcio Tavola B.25_*

Il progetto proposto rispetterà inoltre quanto prescritto dalle seguenti normative, rispetto agli ulteriori aspetti di sostenibilità energetica e riduzione delle emissioni:

- DECRETO 26 giugno 2015: Applicazione delle metodologie di calcolo delle prestazioni energetiche e definizione delle prescrizioni e dei requisiti minimi degli edifici. (15A05198) (GU Serie Generale n.162 del 15-7-2015 - Suppl. Ordinario n. 39)

- DECRETO LEGISLATIVO 3 marzo 2011, n.28: Attuazione della direttiva 2009/28/CE sulla promozione dell'uso dell'energia da fonti rinnovabili, recante modifica e successiva abrogazione delle direttive 2001/77/CE e 2003/30/CE. (11G0067) (GU n. 71 del 28-3-2011 - Suppl. Ordinario n.81)

- REGIONE PIEMONTE - Deliberazione della Giunta Regionale 30 maggio 2016, n. 29-3386 "Attuazione della legge regionale 7 aprile 2000 n. 43. Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico. Armonizzazione del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria con gli aggiornamenti del quadro normativo comunitario e nazionale".

- REGIONE PIEMONTE BU42 18/10/2012: DGR 15 ottobre 2012, n. 35-4745. Modifiche al paragrafo 16 della d.g.r. 30 settembre 2008, n. 35-9702 in materia di impianti termici ai sensi dell'art. 21, comma 1, lettere h), i), j), k), l), m) ed o) della l.r. 13/2007 e modifiche

alla d.g.r. 4 agosto 2009, n. 45-11967 in materia di impianti solari termici, impianti alimentati da fonti rinnovabili per la produzione di energia elettrica e serre solari.

- Allegato Energetico Ambientale al Regolamento Edilizio della Città di Torino. Allegato alla deliberazione n°2010-08963/38.

8 - Bonifiche ambientali

Le aree facenti parti dell'ex Scalo ferroviario Vallino di proprietà di NovacoopSoc Coop sono già state caratterizzate in quanto oggetto di iter di bonifica ai sensi dell'Art. 242 del D.Lgs 152/06 e s.m.i.

Nel dettaglio, le aree identificate al Foglio 1350 - particelle 229 e 236 ricadono all'interno della viabilità già realizzata nell'ambito dell'intervento di CIR Park finalizzato alla costruzione del nuovo Centro di Biotecnologie Molecolari; tali aree sono già state caratterizzate e sono state oggetto di messa in sicurezza permanente per le porzioni interessate dalla presenza di terreno di riporto contaminato nell'ambito del procedimento di bonifica dell'area CIR Park (identificato dal Codice anagrafe 2425).

Le aree identificate al Foglio 1350 - particelle 79, 218, 219, 220, 221, 224 e 235 sono state caratterizzate nella seconda metà del 2017 secondo quanto previsto dal Piano della Caratterizzazione ai sensi dell'Art. 242 del D.Lgs 152/06 e s.m.i approvato dal Settore Adempimenti tecnico Ambientali del Comune di Torino con Determinazione Dirigenziale n. 237 del 30/09/2016. L'area oggetto di caratterizzazione fa parte del sito in bonifica identificato al Codice anagrafe 2675.

Le aree identificate al Foglio 1350 – particelle 240 e 241, acquisite da Novacoop nel 2020 ed inserite all'interno del perimetro di PEC, sono state caratterizzate da IREN Energia S.p.A. nella primavera del 2017 nell'ambito della progettazione della nuova sottostazione di teleriscaldamento. In base ai superamenti dei limiti di riferimento riscontrati in fase di indagine, considerato che parte delle nuove aree acquisite da Novacoop, verrà destinata a verde, si è deciso di estendere il perimetro dell'area oggetto di Analisi di Rischio anche alle particelle catastali 240 e 241.

Un primo documento di Analisi di Rischio, trasmesso nella primavera del 2018 a seguito delle indagini di caratterizzazione, è stato approvato con Determinazione Dirigenziale n. 140 del 21/06/2018.

Nell'estate del 2020, in relazione alle modifiche apportate al progetto del PEC ed alla definizione della distribuzione delle aree a verde in piena terra, si è reso necessario predisporre un aggiornamento dell'Analisi di Rischio che tenesse conto dei limiti di riferimento per siti a destinazione verde / residenziale da applicare alle aree in cessione alla Città retrostanti gli edifici sottoposti a vincolo di tutela affacciati su via Nizza (settore SE della Zona Nord) e prospicienti la

proprietà CIR Park (corridoio di collegamento fra la Zona Nord e la Zona Sud), destinati a verde. L'aggiornamento dell'Analisi di Rischio ha compreso anche le particelle catastali di nuova acquisizione (particelle 240 e 241) che sono state quindi incluse all'interno del perimetro del sito in procedimento di bonifica identificato dal Codice anagrafe 2675.

Gli esiti delle simulazioni condotte nell'ambito dell'aggiornamento dell'Analisi di Rischio hanno confermato il quadro ambientale già emerso nel precedente documento approvato con Determinazione Dirigenziale n. 140 del 21/06/2018 ed hanno evidenziato la locale presenza di terreno superficiale contaminato e quindi l'esigenza di proseguire l'iter di bonifica del sito con la presentazione del relativo Progetto Operativo di Bonifica.

Il Progetto Operativo di Bonifica è stato trasmesso contestualmente all'aggiornamento dell'Analisi di Rischio ed è già stato oggetto di istruttoria da parte degli Enti competenti (ARPA Piemonte e Città Metropolitana di Torino), che hanno espresso nel complesso un parere positivo rispetto alla proposta progettuale presentata, richiedendo la trasmissione di una serie di integrazioni e chiarimenti.

In relazione alle richieste di integrazione formulate da ARPA e Città Metropolitana, il Comune di Torino con lettera prot. 9496 del 3/12/20 ha quindi richiesto la trasmissione di un aggiornamento del Progetto Operativo di Bonifica presentato.

Alla data attuale, sono state richieste ed ottenute tre proroghe per la presentazione dell'aggiornamento del progetto; l'ultima proroga è stata concessa fino all'inizio di dicembre 2021 con DD 2494 del 15/06/21 al fine di recepire nell'impostazione del Progetto di Bonifica le ultime modifiche introdotte nel progetto di PEC in merito alla sistemazione superficiale del sito, ed in particolare alla nuova distribuzione delle aree a verde in piena terra.

A seguito delle osservazioni sul Rapporto Ambientale formulate dall'Organo Tecnico nel verbale di seduta del 13/01/21, sono stati effettuati, infatti, nella primavera del 2021 una serie di incontri tecnici con i diversi Settori del Comune di Torino finalizzati alla discussione delle integrazioni del Rapporto Ambientale, con specifico riguardo alla sistemazione delle aree a verde, al termine dei quali si è condiviso di:

- aumentare l'estensione delle aree a verde in piena terra nella Zona Nord del sito;
- gestire con pozzi drenanti solo l'area a verde su soletta di forma sub-triangolare presente nell'estremità meridionale della Zona Sud;
- prevedere la predisposizione di aree a verde in piena terra nella porzione compresa fra la viabilità in progetto nella Zona Sud ed i campi da gioco; in relazione alle passività presenti nel sottosuolo tale previsione progettuale comporta la necessità di modificare il Progetto di Bonifica presentato nell'agosto 2020.

Nel dicembre 2021 è stato trasmesso l'aggiornamento del Progetto Operativo di Bonifica presentato nell'agosto 2020, elaborato tenendo conto sia delle prescrizioni e richieste di integrazione formulate da ARPA Piemonte e Città Metropolitana di Torino nell'ambito dell'iter di bonifica, sia delle modifiche nel frattempo intercorse al progetto del PEC (in particolare relativamente alla sistemazione superficiale delle aree) ed al progetto edilizio dell'edificio commerciale previsto nella Zona Nord del sito. Congiuntamente all'aggiornamento al Progetto

Operativo di Bonifica, tuttora in fase di istruttoria, è stato trasmesso un nuovo aggiornamento dell'Analisi di Rischio, elaborato tenendo conto delle disposizioni definite dalla recente legge di semplificazione L108/21, che permette di gestire in termini di Analisi di Rischio le non conformità rilevate nel test di cessione effettuato sui terreni di riporto. Gli esiti dell'Analisi di Rischio, che nel frattempo è stata approvata con Determinazione Dirigenziale n. 305 del 31/01/22, hanno permesso di riformulare l'impostazione del Progetto Operativo di Bonifica consentendo di aumentare la superficie delle aree permeabili rispetto alla versione presentata nel 2020.

In relazione a quanto sopra, si ritiene che l'obbligo di presentare una relazione ai sensi dell'Art. 28 delle NUEA del PRGC sia superato dalla documentazione tecnica prodotta nell'ambito dell'iter di bonifica del sito, già agli atti degli Uffici competenti.

CALERATO
VALENTINO
p. esame e ricorso

Torino, - 9 OTT. 2012

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL PIEMONTE

A

FS Sistemi Urbani
Piazza della Croce Rossa, 1
00161 ROMA
(*Raccomandata A/R*)

e p.c.

Comune di Torino
Divisione Urbanistica – Servizio Pianificazione
Via Meucci, 4
10122 TORINO

Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Torino, Asti, Cuneo, Biella e Vercelli
Piazza San Giovanni 2
10122 TORINO

Prot. n. 127/E

Cl. **34.07.07/1068.127, 34.07.07/1068.133**

OGGETTO: **Torino – Scalo Vallino - Edifici 3, 4, 5 – via Nizza 40, edificio 8 – via Nizza 40, 42, 44,**
Artt. 10-12 del D.lgs n. 42/2004
Verifica dell'interesse culturale del patrimonio pubblico
Notifica provvedimento di tutela n. 613 datato 8 OTT 2012 che annulla e sostituisce il D.D.R. n. 473/2012 del 2 agosto 2012

Si trasmette in allegato copia conforme del provvedimento in oggetto che **ANNULLA** e **SOSTITUISCE** il precedente D.D.R. n. 473/2012 del 2 agosto 2012 per mero errore materiale degli identificativi catastali.
Una copia del presente decreto è altresì trasmessa al Comune di Torino Divisione Urbanistica e alla Soprintendenza competente in indirizzo.

Si ringrazia e si porgono distinti saluti.

Il Responsabile del Servizio IV
Arch. Norma ALESSIO

Incaricati dell'istruttoria
arch. Stefania Dassi/ Ingrid Hvala

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 16/10/2012
FSSU\A0011\A\2012\0000613

AI SENSI DI LEGGE SI ATTESTA CHE LA PRESENTE COPIA, COSTITUITA DA N. 06 FOGLI È CONFORME ALL'ORIGINALE
TORINO, LÌ 09 OTT. 2012
FUNZIONARIO ARCHITETTO STEFANIA DASSI

Decreto n. 618 */2012*

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL PIEMONTE

IL DIRETTORE REGIONALE

VISTO il Decreto Legislativo 30 marzo 2001, n. 165 *"Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche"*;

VISTO il Decreto Legislativo 20 ottobre 1998, n. 368 *"Istituzione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'art. 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59"*, come modificato dal Decreto Legislativo 8 gennaio 2004, n. 3 *"Riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, ai sensi dell'art. 1 della legge 6 luglio 2002, n. 137"*;

VISTO il Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 *"Codice per i beni culturali ed il paesaggio"* e s.m.i. di seguito denominato Codice;

VISTO il Decreto Dirigenziale 6 febbraio 2004 recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale del patrimonio immobiliare pubblico così come modificato dal decreto Dirigenziale 28 febbraio 2005, e il Decreto Dirigenziale 25 gennaio 2005 recante le procedure per la verifica dell'interesse culturale dei beni immobili di proprietà di persone giuridiche private senza fine di lucro;

VISTO il D.P.R. 26 novembre 2007, n.233 "*Regolamento di riorganizzazione del Ministero per i beni e le attività culturali, a norma dell'articolo 1, comma 404, della legge 27 dicembre 2006, n. 296*" e s.m.i., ed in particolare l'art. 17, comma 3, lettera c) che assegna ai Direttori Regionali per i beni culturali e paesaggistici la funzione della verifica della sussistenza dell'interesse culturale dei beni appartenenti a soggetti pubblici e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs 42/2004;

CONSIDERATO che con D.P.C.M. del 15 febbraio 2010 registrato dalla Corte dei Conti in data 29 aprile 2010, reg.6, fgl.331, è stato attribuito al dott. Mario TURETTA l'incarico di funzione dirigenziale di livello generale di Direttore Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte;

VISTE le note del 24/05/2012 e del 05/06/2012 con le quali la FS Sistemi Urbani Gruppo Ferrovie dello Stato ha chiesto la verifica dell'interesse culturale ai sensi dell'art. 12 del Codice per gli immobili appresso descritti;

VISTI i pareri della Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Torino, Asti, Biella, Cuneo e Vercelli e della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte espressi con verbale n. 05/2012 del 28/05/2012 e 06/2012 del 25/06/2012;

VISTO il Decreto d'interesse culturale emesso ai sensi degli artt.10-12 del D.Lgs 42/2004 n.473 in data 02/08/2012 con cui veniva individuato l'immobile Scalo Vallino - Edifici 3, 4, 5 e 8

Decreto n. 618 / 2012

sito in Via Nizza 40, 42, 44, N.C.E.U. Fg.1350 part. 100 sub 1, 2, 3, 4, 5 parte, 6, 7, 8, 9 (corrispondenti al N.C.T. Fg. 1350 part. 100 parte), N.C.E.U. Fg.1350 part. 104 sub 4, 5, 6, 7 (corrispondenti al N.C.T. Fg. 1350 part. 79 parte)

CONSIDERATO che per mero errore materiale nel decreto risultava l'identificativo catastale al N.C.E.U. Fg. 1350 part.104 anziché part.79 e che è opportuno annullare il provvedimento in ragione delle difformità riscontrate per emanarne uno che lo sostituisca;

RITENUTO che l'immobile:
-Denominato **Scalo Vallino - Edifici 3, 4, 5 e 8**
-Provincia di **Torino**
-Comune di **Torino**
-Sito in **Via Nizza 40, 42, 44**

-Distinto come segue: **N.C.E.U. Fg.1350 part. 100 sub 1, 2, 3, 4, 5 parte, 6, 7, 8, 9 (corrispondenti al N.C.T. Fg. 1350 part. 100 parte), N.C.E.U. Fg.1350 part. 79 sub 4, 5, 6, 7 (corrispondenti al N.C.T. Fg. 1350 part. 79 parte)** come meglio evidenziato dall'allegata planimetria catastale;
riveste interesse culturale ai sensi degli artt. 10, 12 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, per i motivi contenuti nella relazione storico artistica allegata

DECRETA

il bene denominato **"Scalo Vallino, Edifici 3, 4, 5 e 8"** meglio individuato nelle premesse e descritto negli allegati, è dichiarato di interesse culturale ai sensi degli artt. 10, 12 del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e rimane quindi sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel predetto Decreto Legislativo.

La planimetria catastale e la relazione storico artistica fanno parte integrante del presente decreto che verrà notificato ai proprietari, possessori o detentori a qualsiasi titolo del bene che ne forma oggetto.

Il presente decreto **annulla e sostituisce** il precedente decreto di dichiarazione di interesse emanato ai sensi degli artt.10-12 del D.Lgs 42/2004 s.m.i. n. 473 in data 2 agosto 2012 ed è trascritto presso l'Agenzia del Territorio -servizio pubblicità immobiliare- dalla Direzione Regionale ed avrà efficacia nei confronti di ogni successivo proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo del bene.

Avverso il presente decreto è ammesso il ricorso amministrativo al Ministero per i beni e le attività culturali ai sensi dell'articolo 16 del Codice.

Sono, inoltre, ammesse proposizioni di ricorso giurisdizionale al T.A.R. competente per territorio ai sensi del D. Lgs. 2 luglio 2010, n. 104, ovvero ricorso straordinario al Capo dello Stato ai sensi del D.P.R. 24 novembre 1971, n. 1199.

Torino, - 8 OTT 2012

IL DIRETTORE REGIONALE
dott. Mario TURETTA

Ministero per i Beni e le Attività Culturali

DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DEL PIEMONTE

Relazione storico-artistica: Torino – Scalo Vallino - Edifici 3, 4, 5 via Nizza, 40 – Edificio 8 via Nizza 40, 42, 44

L'area dello scalo Vallino, ubicata lungo via Nizza, sorge verso la fine del XIX secolo, oltre l'attuale cavalcavia di corso Sommeiller, come espansione della zona delle prime officine ferroviarie della stazione di Porta Nuova. L'attenzione ai problemi delle infrastrutture ferroviarie nel Regno sardo può essere fatta risalire agli anni 1834-1835 nei quali re Carlo Alberto si interessa al rinnovamento tecnologico e produttivo delle nazioni europee più avanzate. Nel Regno Subalpino, negli anni'30 dell'Ottocento[1] si pensa di collegare Genova col Piemonte e la Lombardia. Ma soltanto il 10 settembre 1840[2] il Governo autorizza i banchieri genovesi Cesare Cavagnari, Raffaele Pratolongo ed altri, a costituirsi in Società per studiare un progetto esecutivo[3]. L'anno seguente, con Regie Lettere Patenti, si decide di studiare direttamente il futuro sistema delle strade ferrate del Regno, fissandone le linee generali[4]. Inoltre con Regie Patenti del 13 febbraio 1845 si stabilisce inequivocabilmente che "*la Strada Ferrata da Genova al Piemonte, con diramazione al Lago Maggiore ed alla frontiera lombarda, verranno costrutte per conto e cura del nostro Governo e a spese delle nostre finanze*". Nel 1846 iniziano i cantieri della linea Torino-Genova: il primo, inaugurato 24 settembre 1848, è il tratto di 8 km da Torino a Moncalieri[5] (sede del Castello Reale). Il tratto è servito da stazioni provvisorie per lo più in legno, quella di Torino lungo via Nizza è detta "*Imbarcadero di Genova*"[6]. Infine lo scalo trova la sua collocazione definitiva alla Porta Nuova in stretto contatto con la città costruita e attestato come un fondale per la strada Nuova che parte da piazza Castello, in asse con Palazzo Reale[7]. La necessità di ampliare gli spazi operativi per lavorazioni accessorie vede la città di Torino concentrare le iniziative proprio nella stazione di Porta Nuova che, dal 1864 al 1868, viene progressivamente occupata dai fabbricati degli uffici amministrativi, dagli impianti di stazione e dalle rimesse locomotori. Inoltre nel periodo tra il 1860 e il 1875 sorgono tra il fabbricato monumentale di Porta Nuova e il cavalcavia di San Salvario (oggi corso Sommeiller), a nord-ovest la Strada Reale di Stupinigi (oggi via P. Sacchi) e a nord-est via Nizza con il convento delle suore di San Salvario, numerosi fabbricati tecnici di gestione e manutenzione dei rotabili, nonché piani caricatori. Inoltre nascono, oltre corso Sommeiller, l'officina vetture lungo l'attuale via Chisone e, dalla parte opposta verso via Nizza, lo scalo Vallino. Lo scalo, che prende il nome dell'omonima borgata, si presta come area per accogliere i settori dei piani caricatori (coperti e non) e viene specializzato come scalo merci vero e proprio nella parte affacciata ai binari di corsa, mentre la parte prospiciente via Nizza offre lo spazio per una edificabilità rivolta a magazzino per materiali e pezzi di ricambio. Il 24 marzo 1881 la società *Strade Ferrate Alta Italia* chiede alla città di Torino il permesso di realizzare nello scalo Vallino l'ampliamento della zona delle officine, con un sistema ortogonale di binari e la chiusura dello Scalo lungo via Nizza con l'edificazione di un ingresso. Il progetto[8], a firma dell'ing. Tarozzi, è approvato il 20 luglio 1882 dagli Uffici Edilizi del Comune di Torino e prevede la costruzione di tre edifici collegati tra loro da due cancelli, a destra per l'ingresso a sinistra per l'uscita, adibiti rispettivamente, nella costruzione centrale a due piani (edificio 4) ad uffici, e nei due edifici minori laterali (edificio 3 e 5) a alloggio del custode e guardie daziarie. Per lo sviluppo dell'area delle officine, interna allo Scalo merci lungo il corso Sommeiller, il progetto

---

1 Le prime idee e le prime indagini per la costruzione di una strada ferrata risalgono al 1826, quando alcuni uomini d'affari genovesi, capeggiati dai signori Cavagnari, Pratolongo e Morro, formularono la prima richiesta per studiare una comunicazione ferroviaria da Genova al Po. Alcuni anni dopo vennero presentate al Governo di Torino altre analoghe richieste.

2 Nel 1840 il Governo sabaudo concesse alla costituenda Società l'autorizzazione "ad intraprendere studi per una parte delle strade ferrate da Genova al Piemonte, e confine Lombardo" e da Susa ad un successivo sviluppo verso la Francia.

3 L'ing. Porro fu incaricato di elaborare il progetto che, dopo essere stato rivisto e modificato dal noto ingegnere inglese Kingdom Isambard Brunel, alla fine del 1843 venne presentato all'esame dell'apposita Commissione Tecnica Governativa, la quale esprimeva, in linea di massima, il suo parere favorevole.

4 Il prevalere di motivi di ordine militare strategico (si volevano collegare le fortezze di Genova e di Alessandria con Torino) e la volontà di contrastare sul piano economico l'incipiente egemonia austriaca, indussero il Governo a stabilire, con Regie Patenti del 18 luglio 1844, che l'attuazione del sistema ferroviario dello Stato avesse inizio con la costruzione di una linea da Genova a Torino per Alessandria; a lavori ultimati un tronco si sarebbe poi diretto su Novara e sul Lago Maggiore e un altro verso la Lombardia.

5 Nonostante i soli 8 km tale tratto deve essere considerato il varo di una nuova era di razionalizzazione e velocizzazione dei trasporti. Nel 1853 venne completata l'intera linea da Torino a Genova che, compresa la congiunzione lunga 3 km fra le due stazioni di Torino, misurava in tutto 171 km.

6 In Europa il trasporto su rotaia è inizialmente concepito soprattutto per la movimentazione delle merci, spesso collegato ai porti più importanti e alle reti di trasporto fluviale. Il trasporto dei passeggeri appare fortuito e nei primi tempi le stazioni non erano pensate per i viaggiatori. Il sempre più frequente uso che i sudditi sabaudi fanno del nuovo mezzo di trasporto non trovano una degna cornice nelle prime stazioni per le quali nasce una accesa discussione circa la localizzazione: da molti era sostenuta la necessità di allontanare lo scalo passeggeri dalla città.

7 Il primo edificio è una modestissima costruzione provvisoria utilizzata per quasi vent'anni, in legno, progettata dall'ing. Spurgazzi, che dirigeva i lavori della Torino-Genova. La nuova e definitiva stazione di Porta Nuova viene decretata con legge del 21 luglio1861 e sorge tra quell'anno ed il 1868 su progetto dell'ing. Alessandro Mazzucchetti e dell'arch. Carlo Ceppi. Architettonicamente e urbanisticamente molto rilevante, con i binari che arrivano fino all'imponente facciata vetrata in una scenografica celebrazione della modernità e dell'innovazione.

8 Archivio Storico Città di Torino (ASCT), Progetti Edilizi, anno 1882, n. 180

prevede la realizzazione di quattro piani caricatori coperti, collegati da un sistema ortogonale di binari per carrellini atti alla movimentazione dei materiali da porre sul piano caricatore o sul piazzale. E' prevista inoltre la realizzazione di una tettoia vicino al preesistente piano caricatore militare, nella zona interna adiacente alla futura piazza Nizza. I quattro piani caricatori non sono stati realizzati, come evidenziano le successive cartografie storiche, ma negli interventi successivi si rileva la presenza di piani caricatori coperti verso il fascio di binari di transito. L'ulteriore ampliamento edificatorio, sorto sull'area di movimentazione del piano caricatore militare poi demolito, viene chiesto nel 1887 dalla *Società Italiana per le Strade ferrate del Mediterraneo*[9]: Il progetto dell'ing. Pozzi prevede la realizzazione di un fabbricato ad uso uffici (edificio 8) sulla piazza Nizza, e di magazzini e depositi di materiali pesanti, attrezzerie, gestione ricambi e la trasformazione della tettoia esistente in magazzino. La pianta del 1905, sullo stato degli impianti presenti nello scalo Vallino, evidenzia l'avvenuta demolizione del piano caricatore militare e dei quattro piani caricatori raccordati con i binari di movimentazione materiali, mentre si nota la presenza di due piani caricatori coperti di tipologia tipica degli impianti ferroviari posizionati parallelamente ai binari di corsa e di manufatti posti al di sotto del muro della rampa di risalita di corso Sommeiller, corrispondenti ad una serie di tettoie per lo stoccaggio al riparo dei materiali di attrezzaggio. Il Piano regolatore del 1908 conferma l'impianto dei predetti corpi di fabbrica. Sul Piano Regolatore cittadino del 1926 ai due piani caricatori coperti si aggiunge, parallelamente ad essi, il magazzino merci previsto nel piano regolatore ferroviario del 1905. Nel corso del secondo conflitto mondiale, tra il mese di giugno del 1940 e l'agosto del 1943, i bombardamenti a tappeto colpiscono diversi edifici ferroviari dell'area di Porta Nuova: in particolare lo Scalo Vallino è gravemente danneggiato nell'agosto del 1943 e gli edifici che subiscono danni gravissimi sono soprattutto i piani caricatori coperti, il magazzino merci e i depositi materiali. Danni gravi si hanno lungo corso Sommeiller e piazza Nizza mentre gli edifici su via Nizza riportano solo danni leggeri. Il Piano Regolatore del 1945 ripropone l'impianto edificatorio dello Scalo Vallino, così come riportato nel Piano Regolatore del 1926. I piani caricatori coperti e il magazzino merci sono stati completamente ricostruiti nel dopoguerra[10] assumendo le dimensioni e le caratteristiche attuali. Analoga vicenda hanno subito i magazzini (in particolare quello di quinta di chiusura verso i binari) posti alle spalle del fabbricato che si affaccia sulla piazza Nizza. Successivamente nello Scalo vengono realizzati altri due fabbricati, rilevati nella tavola di Piano Regolatore del 1959, rispettivamente a destinazione uffici e locali accessori.

Attualmente l'area dello Scalo Vallino non ha più l'originaria destinazione a scalo merci ferroviario della stazione di Porta Nuova, avendo dismesso la funzionalità d'esercizio e divenendo un'area utilizzata come parcheggio o sito di stoccaggio delle merci.

L'edificio 5 è a pianta rettangolare su due piani. La struttura portante è in muratura in mattoni pieni e la copertura a padiglione. Originariamente destinato a ufficio daziario in pianta era previsto al piano terra un ufficio aperto al pubblico preceduto da un atrio e sul retro l'ingresso al vano scala che conduceva al piano superiore. Il fabbricato, contrassegnato con il numero 4 in posizione centrale, nasceva destinato ad uffici e servizi. L'edificio, a pianta rettangolare a due piani fuori terra ed uno interrato, originariamente prevedeva al piano terra un atrio per il pubblico verso le rotaie, un ufficio per le impiegate, uno per il gestore e un magazzino, nonché un ingresso diretto dall'esterno verso il vano scala. Anch'esso con struttura portante in mattoni pieni. Il fabbricato 3, ripropone in pianta ed elevato le caratteristiche del fabbricato 5 con pianta rettangolare a due piani e struttura portante in mattoni pieni. Originariamente destinato ad abitazione del custode, l'edificio prevedeva una parte del piano terreno ad uso servizi per il pubblico con accesso diretto dall'esterno e la restante parte abitativa. Gli edifici predetti hanno subito nel tempo alcune manomissioni dovute alla loro rifunzionalizzazione. In particolare negli edifici 3 e 5 sono state sostituite le scale e sono state fatte alcune modifiche planimetriche per adeguamento alle nuove funzioni, così come nell'edificio 5 sono sati sostituiti i serramenti in legno del piano terra con serramenti in metallo. Il resto dei serramenti interni ed esterni in legno è generalmente conservato.

I fabbricati conservano nel loro insieme le caratteristiche tipologiche e decorative delle facciate originarie. Il disegno originale prevedeva infatti una unità compositiva dei tre corpi di fabbrica ben raccordati dalle cancellate di ingresso scandite da pilastri che ripetevano le linee decorative dei prospetti che si presentano scanditi da riquadrature intonacate e sfondati in mattoni pieni a vista che definiscono una alternanza cromatica. Le cornici intonacate che rimarcano le aperture finestrate così come le fasce marcapiano scandiscono la divisione orizzontale. L'edificio centrale presenta a coronamento un cornicione moderatamente aggettante decorato a mensoline e dentelli, mentre sulle facciate est ed ovest sono presenti due balconi con pavimento in lastra in pietra originale, mensole di appoggio modanate e ringhiere in ghisa e ferro battuto. Sempre nell'edificio centrale in tempi successivi è stato aperto un ingresso su via Nizza, non presente nel progetto originario che prevedeva invece un ingresso del pubblico in un avancorpo prospiciente le rotaie.

---

9 ASCT, Progetti Edilizi, anno 1887, n. 181

10 La Divisone Commerciale del Traffico del Ministero dei trasporti e dell'Aviazione Civile-Azienda Autonoma delle ferrovie dello Stato il 6 maggio 1967 concede nulla osta per l'esecuzione dei lavori che prevedono la realizzazione degli attuali tamponamenti e la realizzazione di spogliatoi e servizi igienici all'interno dei PCC, usati ormai come magazzini. Agli atti di Rete Ferroviaria Italiana risulta un intervento radicale di sistemazione nel 1974 dei piani caricatori che con montanti e capriate in legno (su disegno tipo per piani caricatori), manto di copertura in tegole marsigliesi, tamponamenti in laterizio e serrande metalliche laterali avvolgibili.

L'edificio contrassegnato con il numero 8, a due piani fuori terra ed uno interrato, fa parte del progetto del 1887 che prevedeva la realizzazione di uffici e magazzini. Il fabbricato presenta una pianta ad U con un lato prospiciente via Nizza e una manica laterale che si allunga per seguire il disegno urbanistico della definizione della odierna piazza Nizza. Anche questo fabbricato presenta la struttura portante in mattoni pieni e tetto a padiglione con manto di copertura in laterizio di tegole marsigliesi. Le facciate esterne presentano caratteristiche diverse secondo l'affaccio. I prospetti interni verso lo scalo sono intonacati segnati orizzontalmente da un cornicione marcapiano in laterizio e un bugnato appena accennato sugli spigoli. I due ordini di finestre, comuni a tutte le facciate, sono ad arco a tutto sesto al piano terreno e con piattabanda piatta al piano superiore. Nei prospetti interni presentano una cornice in laterizio così come in laterizio è la zoccolatura segnata dalle aperture a bocca di lupo per l'areazione dei locali interrati. Le facciate esterne verso la via e la piazza sono il "negativo" delle precedenti. Qui il mattone delle riquadrature è lasciato a vista e le cornici, che mettono in risalto i due ordini delle aperture finestrate, con gli elementi decorativi sono in materiale lapideo di colore chiaro. Lo zoccolo inferiore è in pietra così come il bugnato degli spigoli. Il coronamento delle facciate si conclude con un semplice cornicione in laterizio. All'interno i solai del primo piano sono stati originariamente realizzati con un impalcato di putrelle chiodate. La portata dei solai è di 800 Kg/mq, come si desume da una scritta ancora presente su un muro interno, che considerata l' età di costruzione dell'edificio era una tenuta considerevole. Nella tavola originaria del progetto si riporta che le stanze erano destinate al ricovero di "*Mobili Pesanti*". Nel piano interrato si è conservata la struttura e la distribuzione planimetrica originarie: i solai a volterranee con putrelle di ferro, le grandi aperture ad arco nelle consistenti murature in mattoni pieni intonacate e il pavimento in pietra.
L'insieme riveste interesse ai sensi degli articoli 10 e 12 del D. Lgs. n. 42/2004 e s.m.i., per l'interesse storico-documentale legato alla nascita e allo sviluppo delle strade ferrate nel territorio piemontese, per la collocazione nel disegno urbano di espansione della città rispetto al tracciato ferroviario, per la definizione dei fronti urbani nel tratto di via Nizza e della piazza Nizza nonché per l'ingresso originale dello Scalo costituito dagli edifici e dalle cancellate interposte. Rispetto alla complessità e alla stratificazione storica dello scalo Vallino, si ritiene di dichiarare di interesse culturale le parti del complesso maggiormente conservate che dialogano tuttora con la città, prospicienti via Nizza e piazza Nizza: gli edifici 3, 4 e 5 con le cancellate di ingresso facenti parte del primo progetto del 1882, e dell'edificio 8 aggiunto con il progetto del 1887.

Fonti documentarie e bibliografiche

Archivio Storico Città di Torino (ASCT), Progetti Edilizi, n. 180 (1882), n. 181 (1887)
ASCT., Tavole di Piano Regolatore, anni 1908, 1926, 1945, 1959
ASCT., Tavola *Bombe e mezzi incendiari lanciati*
ASCT., Tavola *Danni arrecati agli stabili*
Feralp Team, Associazione di Amici del Museo del trasporto ferroviario attraverso le Alpi, Museo Feralp di Bussoleno, Tavola *Stato degli Impianti al I luglio 1905*
Feralp Team, Associazione di Amici del Museo del trasporto ferroviario attraverso le Alpi, Museo Feralp di Bussoleno, Tavola *Stazione di Torino P.N. – Piano Generale,* 1953, Capitolato generale d'Appalto.
Feralp Team, Associazione di Amici del Museo del trasporto ferroviario attraverso le Alpi, Museo Feralp di Bussoleno, Tavola *Progetto di edificio a due piani fuori terra per uso uffici,* 1964
Feralp Team, Associazione di Amici del Museo del trasporto ferroviario attraverso le Alpi, Museo Feralp di Bussoleno, Tavole 1 e 2 *Nuova sistemazione capannoni,* 1967
BRACCO Giuseppe, Vera COMOLI a cura di, *Torino da capitale politica a capitale dell'industria. Il disegno della città (1850-1940)*, Archivio Storico della Città di Torino, Torino, 2004

Torino, - 8 OTT 2012

arch. Stefania DASSI

IL DIRETTORE REGIONALE
dott. Mario TURETTA

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI * DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI *

05

Ufficio Provinciale di TORINO - Direttore: DR. ING. GIOVANNI LAGANA'

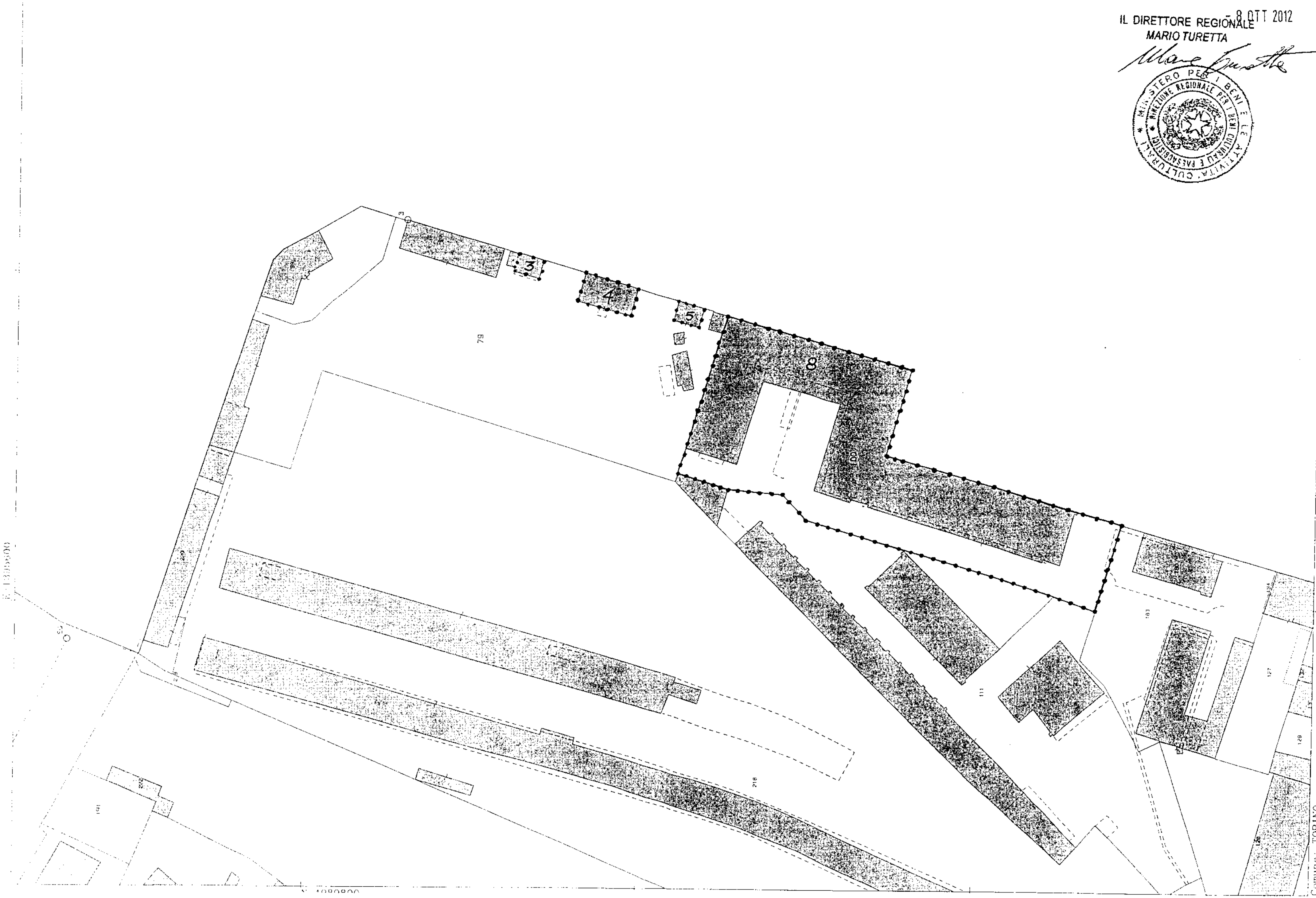
Allegato al D.D.R. n. [illegible] / Per Visura

IL DIRETTORE REGIONALE
MARIO TURETTA

8 OTT 2012

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI – DIREZIONE REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI

1-Ago-2012 10:15
Prot. n. T81681/2012



Scala originale: 1:1000
Dimensione cornice: 388.000 x 276.000 metri

Comune: TORINO
Foglio: 1350