

ASSEMBLEATO N° 6-7  
AL VERBALE PROT. 3849  
DEL 21 DIC. 2020



Costan Lisso, Susanna <susanna.costanlisso@comune.torino.it>

---

## Fwd: Proposta Tecnica del Progetto Preliminare\_Conferenza di Copianificazione\_Seduta conclusiva

---

9 dicembre 2020 18:00

----- Forwarded message -----

Da: **CAUTILLO ALESSANDRA** <a.cautillo@fssistemiurbani.it>

Date: mer 9 dic 2020 alle ore 14:11

Subject: Proposta Tecnica del Progetto Preliminare\_Conferenza di Copianificazione\_Seduta conclusiva

To: rosa.gilardi@comune.torino.it <rosa.gilardi@comune.torino.it>

Cc: Labeled, Wassel <wassel.labeled@comune.torino.it>, Segreteria Fs Sistemi Urbani <segreteria@fssistemiurbani.it>

Buongiorno,

in relazione alla prossima seduta plenaria conclusiva della Conferenza di Copianificazione, con la presente si chiede di voler convocare FS Sistemi Urbani - nella persona dell'AD ing. Lebruto - all'audizione del 17/12 p.v. come soggetto portatore di interesse generale in merito alla Proposta Tecnica del Progetto Preliminare, sulle tematiche di infrastrutturazione, trasporto e rigenerazione urbana che coinvolgono univocamente il Gruppo FS.

La convocazione per l'audizione del 17/12 p.v. può essere inviata all'indirizzo [segreteria@fssistemiurbani.it](mailto:segreteria@fssistemiurbani.it) o all'indirizzo PEC [segreteria@pec.fssistemiurbani.it](mailto:segreteria@pec.fssistemiurbani.it).

Si ringrazia per l'attenzione.

Cordiali saluti

**Alessandra Cautillo**

FS Sistemi Urbani S.r.l.

Area nord-ovest

Progetto Torino

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00003643 del 10/12/2020



[www.fssistemiurbani.it](http://www.fssistemiurbani.it)



Questo messaggio e i suoi allegati sono indirizzati esclusivamente alle persone indicate. Non è consentita la diffusione, copia o qualsiasi altra azione derivante dalla conoscenza delle informazioni in esso contenute, salvo le esigenze operative strettamente connesse all'attività lavorativa svolta. Qualora abbiate ricevuto questo messaggio per errore, siete invitati a darne immediata comunicazione al mittente e a provvedere alla sua cancellazione. Le risposte fornite dal destinatario del presente messaggio potranno essere conosciute nell'ambito dell'organizzazione di appartenenza del mittente e comunque utilizzate esclusivamente per le attività lavorative di competenza, nel rispetto delle vigenti norme di legge

This message and its attachments are addressed exclusively to the recipient(s) named above. The diffusion, copying or any other action resulting from the knowledge of the information contained in it, is not permitted, except of the operations strictly connected to the authorized job activities. If you have received this message in error, you are invited to immediately notify the sender and delete all copies in your possession. The answers provided by the recipient of this message might be known within the organization of the sender's and however used exclusively for authorized job activities, in accordance by applicable law.

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00003643 del 10/12/2020



Giovanni Battista Visconti

CN = Visconti Giovanni  
Battista  
O = FS SISTEMI  
URBANI  
C = IT



Ferrovie dello Stato Italiane  
UA 15/10/2020  
FSSU\A0011\P\2020\0000663

Area nord-ovest  
il Responsabile

Spett. le  
Comune di Torino  
Alla c.a. Direttore Urbanistica Golzio  
urbanistica@cert.comune.torino.it

e p.c. Alla c.a. Sindaca Appendino  
sindaco@cert.comune.torino.it

Alla c.a. Assessore Urbanistica Iaria  
assurbanisticaedilizia@cert.comune.torino.it

**Oggetto: Osservazioni e proposte inerenti l'adozione della Proposta Tecnica del Progetto Preliminare (PTPP) della revisione del PRG vigente.**

Il dialogo tra le Ferrovie e il Comune di Torino è stato avviato a partire dai primi anni '80, in concomitanza con l'esigenza di potenziare il sistema ferroviario nel nodo torinese. Da questa sinergia è nato un significativo processo di trasformazione e recupero delle aree industriali dismesse: l'interramento di oltre 7 km di linea ferroviaria ha consentito di creare i presupposti per la ricucitura di due parti della Città da sempre separate dalla linea ferroviaria di superficie, realizzando l'asse viario del "Viale della Spina Centrale" e rendendo così disponibili ampi spazi urbani che, ad oggi, necessitano ancora di essere completati nel loro processo di trasformazione e di rigenerazione.

A tale scopo è stato sottoscritto a marzo 2019 il "Protocollo d'Intenti" con codesta Città per portare a compimento il percorso congiunto di valorizzazione delle aree ferroviarie dismesse, condividendo l'opportunità di verificare la coerenza delle prescrizioni delle Schede normative del PRGC con la domanda di cambiamento e individuare il più idoneo percorso autorizzativo per la realizzazione degli interventi, in una visione di interesse pubblico generale.

In particolare, le aree non più strumentali all'esercizio ferroviario a cui fa riferimento il Protocollo d'Intenti sono sette:

- Porta Susa Spina 2 Lotto Torre (Ambito 8.18/3 Unità minima di Intervento II);
- Corso Principe Oddone Spina 3; (Ambito 4.13/2)
- Stazione Rebaudengo Spina 4; (Ambito 5.10/3, 5.10/4, 5.10/8)
- Lingotto "Parco della Salute, Ricerca e Innovazione" e sede Regione Piemonte (Ambito 12.32)

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

FS Sistemi Urbani S.r.l. - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

Società con socio unico soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cap. Soc. Euro 532.783.501,00

Iscritta al Registro delle Imprese di Roma

Cod. Fisc. e P. Iva 06356181005 - R.E.A. n. 962741

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00002943 del 15/10/2020





- Lingotto FS (Stazione ponte, (Ambito 16.3)
- FS San Paolo, (Ambito 12.2, 12.3)
- Corso Brunelleschi.

Le ipotesi di trasformazione di queste aree di oltre 500.00 mq di superficie, sono state affrontate attraverso tre temi principali: vivibilità, connessioni e sostenibilità, e discusse nel corso delle tre giornate del Workshop *“Rail City Lab, tre giornate per il futuro sviluppo urbano delle aree ferroviarie”* di maggio 2019 che ha visto la partecipazione, oltre a quella di codesta Amministrazione, di progettisti, imprenditori, cittadini.

I contributi emersi dal dialogo tra pubblico e privato sono stati recepiti nelle proposte di trasformazione delle aree ferroviarie dismesse, e inviate a codesto Comune per consentire l'avvio dei lavori della Cabina di Regia – istituita a marzo 2020 tra Città di Torino e FS Sistemi Urbani - con l'obiettivo di garantire la condivisione delle scelte di valorizzazione, governare il processo di trasformazione e individuare il più idoneo percorso autorizzativo per ogni singola area, da presentare in Consiglio Comunale per l'approvazione finale.

Questo percorso di valorizzazione del territorio, che vede il Gruppo FS come un interlocutore unico – per le tematiche di infrastrutturazione, trasporto e rigenerazione urbana - si integra nei principi che hanno dettato la Proposta Tecnica del Progetto Preliminare (PTPP) della revisione del PRG vigente, se pur con delle ulteriori *“Osservazioni e proposte”* che si allegano alla presente (Allegato 1).

Le linee di indirizzo, che verranno dettate dalla Cabina di Regia per la più idonea trasformazione delle aree ferroviarie dismesse, dovrebbero essere recepite nel Progetto di revisione del PRG come un sistema unitario di valorizzazione urbana composto da realtà territoriali variegate, ma unite nella loro tipicità di ex scali ferroviari lungo linee e fermate in esercizio.

Non prevedere un percorso *“ad hoc”* per le aree ferroviarie dismesse, nel Progetto di revisione del PRG, significa vanificare tutto il processo virtuoso fino ad oggi messo in atto tra Comune e Gruppo FS, partendo dall'opera di interrimento del passante ferroviario, attraverso il Protocollo d'Intenti, il workshop e l'odierna Cabina di Regia.

Per il Gruppo FS risulta fondamentale l'accoglimento delle osservazioni e delle proposte di trasformazione, pena la mancata rigenerazione e valorizzazione di una grande parte di Città, nonché la mancata messa a reddito di beni ferroviari i cui proventi vanno a beneficio della collettività intera.

Si auspica pertanto che la fattiva collaborazione con codesta Amministrazione consenta di concludere in tempi brevi l'iter autorizzativo per la trasformazione delle aree ferroviarie



dismesse, da proporre al mercato per la concreta realizzazione degli interventi di rigenerazione urbana.

Cordiali saluti

Firmato digitalmente da  
Giovanni Battista Visconti

**Giovanni Battista  
Visconti**

CN = Visconti  
Giovanni Battista  
O = FS SISTEMI  
URBANI  
C = IT



## OSSERVAZIONI E PROPOSTE

### inerenti l'adozione della Proposta Tecnica del Progetto Preliminare (PTPP) della revisione del PRG vigente

Con riferimento alle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) della Proposta Tecnica del Progetto Preliminare (PTPP), relativamente allo:

#### **Art. 3 Attuazione del PRG (ex artt. 6, 7)**

**3.1 Attuazione del PRG nelle Aree normative e nelle Zone normative (ex art. 6)**

**3.2 Attuazione del PRG nelle Zone di Trasformazione (ZT) e nelle Zone da Trasformare per Servizi (ZTS) localizzate nel tessuto urbano.**

#### **Disposizioni di carattere generale per le ZT e le ZTS**

si osserva che:

Per le aree ferroviarie dismesse, di qualsiasi estensione superficiale, il PRG si dovrà attuare unicamente mediante Permesso di Costruire Convenzionato (PCC), per gli interventi di "Trasformazione unitaria" (lettera A) o "Trasformazione per Parti" (Lettera B) al fine di consentire l'ultimazione dell'iter autorizzativo in un tempo contenuto di sei-otto mesi che rappresenta la tempistica massima necessaria per programmare un investimento economico.

Lo Studio Unitario d'Ambito (SUA) garantirà gli interventi di trasformazione, unitamente alla Convenzione attuativa che disciplinerà gli impegni con il Comune.

La Conferenza di Servizi rappresenterà un unico procedimento amministrativo attraverso il quale acquisire intese, concerti, nulla osta o assensi comunque denominati, sia per le opere urbanistiche, di urbanizzazione, ambientali ed edilizie.

#### **Art. 2 Vincoli, Prescrizioni Ambientali e generali (ex art. 5-27-28-29-30)**

**art. 2.3 Consumo di suolo, invarianza idraulica e Bonifiche (ex art. 28)**

**1. Consumo di suolo**

**3. Bonifiche**

si osserva che:

La classificazione delle "Zone di Trasformazione" come "Aree a saldo positivo" (art.2.3, c.1 c) per le quali gli interventi sono autorizzati previa "compensazione





ambientale incrementata", produrrà un incremento dei costi da sostenere a svantaggio dell'interesse a favorire la riqualificazione di aree ferroviarie dismesse. La "compensazione ambientale incrementata" per le Zone di Trasformazione, che interessano aree ferroviarie dismesse, sarà ampiamente garantita dagli interventi per le opere di bonifica connesse, per la trasformazione urbana con spazi pubblici e servizi, per la edificazione di residenze e di volumi per attività economiche in aree oggi inutilizzate e dequalificate, consentendo così sia una riduzione dei costi degli interventi, sia una migliore qualificazione sociale ed ambientale degli stessi.

In particolare si propone di:

- ridurre gli oneri dovuti nel caso di interventi, per ogni destinazione d'uso, a sostenibilità certificata (Protocollo Itaca e simili), cumulandosi gli abbattimenti nel caso si conseguano valutazioni elevate per la verifica "quartieri" e per quella "edifici";
- eliminare ogni onere per fabbricati destinati all'insediamento di attività lavorative di tipo innovativo, quali – a titolo esemplificativo e non esaustivo - startup, acceleratori e incubatori di impresa, centri di ricerca e sperimentazione, imprese sociali;
- ridurre gli oneri dovuti per ogni iniziativa che preveda ricadute di significativo impatto sociale nel contesto urbano di intervento (promozione della cittadinanza attiva, sostegno alle imprese sociali del terzo settore operanti nella comunità locale, etc.);

Una ulteriore azione per il contenimento dei costi o per il loro impegno ad una migliore qualità degli interventi è legata al riconoscimento di premialità ambientali, considerando a scomputo degli oneri dovuti una serie di opere a forte valenza ambientale.

In particolare si propone lo scomputo dei:

- costi per la bonifica dei suoli, del sottosuolo e dei fabbricati da demolire o recuperare;
- costi per favorire la mobilità sostenibile (parcheggi attrezzati per bici e monopattini, infrastrutture per car sharing e bike sharing, punti ricarica auto elettriche, etc);
- costi per il monitoraggio della qualità dell'aria, sui livelli acustici, sul traffico, sul clima;
- costi per la sicurezza, compresi i sistemi di videosorveglianza;
- costi per implementare la diffusione della banda larga ultraveloce;



- costi per garantire la invarianza idraulica e l'uso ottimale della risorsa idrica;
- costi per incrementare la dotazione diffusa di piantumazioni e aree verdi

#### **Art. 10 Zone di Trasformazione (ZT) (ex art. 15)**

##### **Scheda tipo Zone da Trasformare (Z.T.) art.10**

si osserva che:

Nelle Zone di Trasformazione, che interessano aree ferroviarie dismesse, le schede normative dovranno consentire qualsiasi destinazione d'uso nell'ambito della residenza, delle residenze temporanee, del ricettivo, del terziario a uffici, del commercio, della ristorazione, delle infrastrutture per il tempo libero, delle sedi di ricerca e di produzione a tecnologia avanzata, della logistica alla scala urbana, senza alcuna predeterminazione di percentuali massime o minime.

Le destinazioni d'uso ammissibili e il relativo mix funzionale, con le percentuali massime e minime, dovranno essere stabilite nello Studio Unitario d'Ambito (SUA).

Le schede normative demanderanno altresì al SUA l'assetto della trasformazione che dovrà ricomprendere le indicazioni planivolumetriche relative agli allineamenti, agli assi rettori, all'inviluppo, alla disposizione degli edifici, all'altezza in numero di piani, alla localizzazione delle aree e dei principali servizi ed alla viabilità urbana e distributiva.

Dovrà essere consentito il trasferimento dei diritti edificatori tra le Zone di Trasformazione, che interessano aree ferroviarie dismesse, previa la necessaria verifica degli standard.

La perimetrazione delle Zone di Trasformazione, che interessano aree ferroviarie dismesse, dovrà essere aggiornata secondo gli attuali limiti catastali della proprietà, che determineranno il confine dell'ambito di intervento, escludendo le aree vendute e/o necessarie all'infrastruttura ferroviaria e/o già consolidate nel tessuto urbano.

L'esclusione della superficie dei servizi comuni dal calcolo della SLP, e il conseguente esonero dal riconoscimento degli oneri urbanizzativi e del contributo rapportato al costo di costruzione, deve essere esteso anche alle seguenti tipologie di destinazione d'uso:

- sedi di associazioni, spazi ricreativi, luoghi di incontro;
- reti solidali di quartiere, spazi autogestiti per famiglie;
- spazi di aggregazione mamme-bimbi, nidi per l'infanzia, spazi doposcuola;



- spazi di co-working, spazi per il lavoro in remoto in tipologie abitative specificatamente studiate, spazi living comuni, palestre di complessi abitativi, depositi attrezzi, hobby rom.

