



ATTO N. DD 4785

DEL 20/09/2022

Rep. di struttura DD-UA0 N. 239

DETERMINAZIONE DIRIGENZIALE

**DIPARTIMENTO TERRITORIO, EDILIZIA E VIABILITA'
DIREZIONE DIPARTIMENTO TERRITORIO, EDILIZIA E VIABILITA'
URBANISTICA E COPIANIFICAZIONE**

OGGETTO: COMUNE DI TORINO – VARIANTE SEMPLIFICATA N. 333 AL P.R.G.C., AI SENSI DEL COMMA 6 (PRIMO PERIODO) ART. 17BIS, DELLA L.R. 56/77 E S.M.I. E ART. 14 E SEGUENTI DELLA LEGGE N. 241/1990 E S.M.I. – LINEA 2 DELLA METROPOLITANA TORINESE - TRATTA REBAUDENGO / POLITECNICO - PRONUNCIAMENTO DI COMPATIBILITÀ.

la strumentazione urbanistica del Comune di Torino risulta la seguente:

- è dotato di P.R.G.C., approvato dalla Regione Piemonte con Deliberazione G.R. n. 3-45091 del 21/04/1995, modificato con la Variante Strutturale n. 38, approvata con D.G.R. n. 21-2495 del 03/04/2006 e con la Variante Strutturale n. 100 di adeguamento al P.A.I., approvata con D.G.R. n. 21-9903 del 27/10/2008;
- ha altresì modificato il suddetto Piano attraverso numerose varianti (sia parziali, sia connesse ad accordi di programma);
- ha approvato, con deliberazione C.C. n. 65 del 30/07/2018, la Variante Strutturale n. 230 al P.R.G. per "L'adeguamento del P.R.G. al D.Lgs. 334/1999 e alla Variante al PTC in materia di Aziende a Rischio di Incidente Rilevante", ai sensi dell'art. 31 ter della L.R. 56/77, così come modificato dalla L.R. n. 1/07 (BURP n. 32 del 09/08/2018);
- ha approvato, con deliberazione C.C. n. 71 del 01/07/2019, la Variante Strutturale n. 321 al P.R.G.C. relativa al "Palazzo Durando di Villa" ai sensi degli articoli 15 e 17 comma 4 della L.R. 56/77 (BURP n. 29 del 18/07/2019);
- ha adottato con deliberazione C.C. n. 43, n. mecc. 2020 01476/009 del 20/07/2020, la Proposta tecnica del progetto preliminare di Revisione del Piano Regolatore Generale, ai sensi degli art. 14, 15 e 17 della L.R. 56/77 e s.m.i.;
- con Nota prot. n. 2005 del 28/07/2022, inviata tramite PEC (ns. prot. n. 102628 del 01/08/2022), dal Dipartimento Urbanistica ed Edilizia Privata – Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito del Comune di Torino, è stata convocata per il **06/09/2022** la prima seduta (in forma simultanea modalità sincrona) della Conferenza dei Servizi, ai sensi del comma 6 (prima parte) art. 17bis della L.R. 56/77 e s.m.i. e dell'art. 14 e seguenti della Legge 241/1990 e s.m.i., finalizzata ad acquisire la conformità urbanistica del Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica inerente il primo tratto (Rebaudengo – Politecnico) della linea della Metropolitana 2, avendo predisposto su incarico dell'Assessore all'Urbanistica della Città di Torino (16/03/2021) la Variante urbanistica, in collaborazione con la Società Infratrasporti.TO S.r.l. il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica comprensivo del Piano particellare per gli espropri e con l'ausilio di consulenti incaricati la Relazione sulle tematiche idrogeologiche, la Verifica



di compatibilità con il Piano di zonizzazione acustica e la Verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica. Successivamente con lettera prot. n. 2219 del 17/08/2022 (ns. prot. 108687 stessa data) gli Uffici competenti del Comune di Torino hanno trasmesso l'impronta hash dei files della Variante semplificata al PRGC vigente, pubblicati sul sito istituzionale; (*pratica n. V17B_OPP_6A/01/2022*);

i dati socio-economici e territoriali che caratterizzano il Comune sono:

- popolazione: 1.167.968 abitanti al 1971, 1.117.109 abitanti al 1981, 962.507 abitanti al 1991, 864.671 abitanti al 2001, 872.367 abitanti al 2011 e 870.952 abitanti al 2019, dati che evidenziano un trend demografico in diminuzione oltre il 25%, nel periodo 1971-2001, cui ha fatto seguito nel decennio 2001-11 un modesto incremento e un'ulteriore flessione nel periodo più recente;
- superficie: 13.001 ettari, dei quali 10.335 ettari in zona pianeggiante e 2.666 ettari in area collinare; la conformazione fisico-morfologica evidenzia 9.800 ettari con pendenze inferiori al 5% (circa il 75% del territorio comunale), 1.939 ettari con pendenze comprese tra il 5% e il 25% e 1.262 ettari con pendenze superiori al 25%; la "Capacità d'uso dei suoli" indica: 1.450 ettari compresi nella *Classe I*[^] (di cui 1.330 ettari a destinazione diversa da quella agricola) e 8.939 ettari in *Classe II*[^] (di cui 6.675 ettari a destinazione diversa da quella agricola); è altresì caratterizzato dalla presenza di 1.313 ettari di aree boscate (circa il 10% del territorio comunale);
- il suo territorio coincide con la Zona Omogenea 1 – *Torino* dell'omonima Città Metropolitana, come definito dalla deliberazione della Conferenza Metropolitana prot. n. 11258/2015 del 14/04/2015 (ai sensi del comma 11, lettera c), articolo unico della legge 7 aprile 2014, n. 56);
- è compreso nell'Ambito 1 di approfondimento sovracomunale della "*Area Metropolitana Torinese - Nord-Est*", che costituisce, ai sensi dell'art. 9 delle N.d.A. del PTC2, la prima articolazione del territorio metropolitano per coordinare le politiche a scala sovracomunale ("*a*) *Infrastrutture*; *b*) *Sistema degli insediamenti – processi di sviluppo dei poli industriali/commerciali*; *c*) *Sistemi di diffusione urbana,*; *d*) *Livelli di servizio di centralità di livello superiore*; *e*) *Programmazione territoriale e paesistica degli spazi periurbani*; *f*) *Quadro del dissesto idrogeologico....*" (Cfr. comma 8 art. 9 delle N.d.A. del PTC2);
- tra le polarità e gerarchie territoriali, individuati dal PTC2, è *Capitale regionale* (art. 19 N.d.A.);
- il suo centro storico è classificato dal PTC2 come *Centro di tipo A, di grande rilevanza*;
- insediamenti residenziali:
 - non è compreso nei sistemi di diffusione urbana come individuati dal PTC2 (art. 22 delle N.d.A.);
 - è compreso tra i Comuni con un consistente fabbisogno abitativo sociale (art. 23 N.d.A. del PTC2);
- sono presenti ambiti produttivi di I e II livello come definiti dall'art. 24 delle N.d.A. del PTC2;
- assetto idrogeologico del territorio:
 - il suo territorio è attraversato dal fiume Po e dagli affluenti di sinistra, Sangone, Dora Riparia e Stura di Lanzo, dal rio Mongreno e dal rio Reagle;
 - il P.A.I. evidenzia una superficie pari a ettari 2.555 in fascia A, B e C;
- assetto naturalistico e paesaggistico:
 - le porzioni del suo territorio poste a ridosso dei suddetti corsi d'acqua, con esclusione del Torrente Dora, sono interessate dal Piano d'Area del Po;
 - la collina torinese, i viali storici alberati, le sponde del Po e il suo centro storico sono vincolati da specifici provvedimenti considerati dal PPR approvato e tutelati ai sensi del D.Lgs. 42/04;
- infrastrutture per la mobilità:
 - è un importante crocevia autostradale e ferroviario;
 - è interessato dal sistema infrastrutturale e dall'Area Speciale di Corso Marche;
 - attraverso la tangenziale è collegato con le principali direttrici autostradali del nord Italia e della Francia meridionale (To-Aosta-Monte Bianco-Francia, To-Milano-Venezia, To-Piacenza-Brescia, To-Genova,



To-Savona e To-Traforo del Frejus-Francia);

- costituisce un importante nodo della rete ferroviaria tradizionale (di cui le più importanti linee sono: per Milano-Venezia-Trieste, per Alessandria e diramazioni per Genova e litoranea tirrenica e per Piacenza-Bologna e sud Italia, per Modane-Francia) e della rete A.V./A.C. europea (parte del cosiddetto "corridoio n. 5", che avrà il compito di collegare - da Lisbona a Kiev - l'ovest e l'est europei);
- secondo la riclassificazione sismica, ai sensi della D.G.R. 30 dicembre 2019, n. 6-887, il Comune è in zona **3**;

dato atto che il Comune di Torino:

- è adeguato al PAI (Piano per l'Assetto Idrogeologico);
- ha condiviso con Regione Piemonte e Città metropolitana la definizione delle aree dense, di transizione e libere, in ottemperanza al comma 7 dell'art. 16 delle N.d.A. del PTC2 e che l'intervento in questione è compreso nell'area densa;

preso atto che il Dipartimento Urbanistica ed Edilizia Privata – Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito del Comune di Torino con lettera trasmessa a mezzo PEC del:

- 28/07/2022 prot. n. 2005, (ns. prot. n. 102628 del 01/08/2022), ha inviato la convocazione della 1ª seduta della Conferenza dei Servizi in forma simultanea e in modalità sincrona per il giorno 06 settembre ore 9.30 ed ha indicato il link dal quale acquisire (geoportale dell'Ente) gli Atti inerenti la Variante semplificata e il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica in oggetto;
- 17/08/2022 prot. n. 2229 (ns. prot. n. 108680 stessa data), ha inoltrato l'impronta hash dei files inerenti la Variante semplificata in oggetto;

dato atto che la Città Metropolitana ha partecipato ai lavori della 1ª seduta della Conferenza dei Servizi, in data **06/09/2022** con:

- l'Arch. Claudio Schiari, Dirigente del Dipartimento Territorio, Edilizia e Viabilità, **in qualità di rappresentante unico dell'Ente**, coadiuvato;
- dall'Ing. Claudio Coffano, Dirigente del Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale;
- dall'Arch. Nadio Turchetto, Funzionario della Funzione Specializzata Urbanistica e Copianificazione;
- dall'Arch. Cristina Mandosso, Funzionaria della Direzione Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale;

rilevato che, nello specifico, la Variante semplificata propone di modificare il P.R.G.C. vigente aggiornando la Cartografia e le Norme del Piano, al fine di acquisire la conformità urbanistica dello PFTE riferito al primo tratto (Rebaudengo – Politecnico) della linea della Metropolitana 2 nel Comune di Torino, proponendo le modifiche di seguito sintetizzate:

- Volume I NUEA: “... *puntualmente dettagliate nel fascicolo denominato “Norme Urbanistico edilizie di Attuazione. Stato Attuale – Variante” allegato alla presente relazione [le modifiche] ...riguardano in particolare gli articoli nn. 3, 5, 8, 15, 19, 20, 25, 30 e 31 e l'Allegato B cap. 2.1.2.”. (Cfr. Relazione Illustrativa pag. 15);*
- Volume II NUEA: nelle schede normative ZUT interessate dal tracciato, con particolare riferimento ai seguenti ambiti della Spina 4: 5.10/1 – PRIU; 5.10/2 – Docks Dora; 5.10/3 – FS1; 5.10/4 – FS2; 5.10/5 – Gondrand - Metallurgica Piemontese; 5.10/6 - Lauro Rossi; 5.10/8 – Breglio, nell'ambito 9.37 Gottardo, destinato alla realizzazione di Servizi pubblici, art. 21 della L.U.R. e da alcune fermate in superficie e nell'ambito 9.200 Regaldi per quale si propone di stralciare la previsione di una nuova fermata della metropolitana, non più coerente con il nuovo tracciato;
- Tavole prescrittive: Tavola 1 – Azzonamento e relativa legenda, introducendo il segno grafico che riconosce il tracciato della prima tratta della metro 2 e viene proposta la modifica delle planimetrie della



Spina 4, completa la Variante l'aggiornamento dell'Allegato tecnico 7 – Fasce di rispetto, dove viene integrata la legenda e la cartografia con le fasce di rispetto delle linee metropolitana 2;

accertato che con Atto del Sindaco della Città di Torino prot. n. 3884 del 27/07/2022 è stato indetta la Conferenza dei Servizi per l'approvazione di specifica Variante semplificata, ai sensi del comma 6 (prima parte) della L.R. 56/77 e s.m.i. e ai sensi della Legge 241/90 e s.m.i., ed è stata nominata, quale responsabile del procedimento, la Dirigente della Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito l'Arch. Emanuela Canevaro che, in conformità quanto previsto alla lettera b) comma 2, dell'art. 17bis (richiamato dal comma 6 del medesimo articolo) della L.R. 56/77 e s.m.i., ha verificato la procedibilità tecnica della proposta e la completezza degli Atti ricevuti;

vista la L.R n. 56 del 05/12/1977 "*Tutela ed uso del suolo*", modificata e integrata dalle LL.RR. 3/2013 e 17/2013 e in particolare il comma 2 lettera c), richiamato dal comma 6 dell'art. 17/bis in cui è citato: "*la conferenza dei servizi si esprime in via ordinaria entro trenta giorni dalla seduta; alla conferenza partecipano.....la città metropolitana.... la quale si esprime tramite il proprio rappresentante unico*";

dichiarato che non emergono incompatibilità con i progetti di competenza della Città Metropolitana, né con quelli di altri Enti o soggetti pubblici agli atti dell'Ente;

esaminato il vigente Piano Territoriale di Coordinamento "PTC2", approvato con deliberazione Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21 luglio 2011, pubblicata sul B.U.R. n. 32 del 11 agosto 2011 ed in particolare le disposizioni delle Norme di Attuazione immediatamente prevalenti sulla disciplina di livello comunale vigente e vincolanti anche nei confronti settoriali e dei privati: articolo 8 "*Misure di salvaguardia e loro applicazione*"; comma 5 dell'articolo 26 "*Settore agroforestale*"; commi 1 e 3 dell'articolo 39 "*Corridoi riservati ad infrastrutture*"; articolo 40 "*Area speciale di C.so Marche*" e del comma 2 dell'articolo 50 "*Difesa del suolo*";

preso atto che l'adozione del presente provvedimento avviene nel rispetto dei tempi condivisi in Conferenza come normato dalla L.R. 56/77 e s.m.i. per la conclusione del relativo procedimento.

Visti:

- la Legge 7 aprile 2014 n. 56 recante "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e fusioni dei Comuni", così come modificata dalla Legge 11 agosto 2014, n. 114, di conversione del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90;
- l'art. 1 comma 50 Legge 7 aprile 2014 n. 56, in forza del quale alle Città Metropolitane si applicano, per quanto compatibili, le disposizioni in materia di comuni di cui al testo unico, nonché le norme di cui all'art. 4 Legge 5 giugno 2003, n. 131;
- che tra le funzioni fondamentali della Città Metropolitana, definite dalla Legge 56/2014 è compresa la Pianificazione Territoriale Generale ai sensi della lettera b), comma 44, articolo 1 della citata legge;
- che alla Città Metropolitana di Torino compete il ruolo, in tema di coordinamento dell'attività urbanistica dei comuni ed in particolare: "Ai fini del coordinamento e dell'approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale predisposti dai comuni, la provincia [ora Città



Metropolitana] esercita le funzioni ad essa attribuite dalla regione ed ha, in ogni caso, il compito di accertare la compatibilità di detti strumenti con le previsioni del piano territoriale di coordinamento." (Cfr. comma 5, art. 20, D. Lgs. 18 agosto 2000, n. 267);

- lo Statuto della Città Metropolitana di Torino, approvato ai sensi del comma 9, art. 1, Legge 56/2014, dalla Conferenza Metropolitana in data 14 aprile 2015, con deliberazione prot. n. 9560/2015, entrato in vigore il 1 giugno 2015;
- l'art. 107 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18.08.2000 n. 267 e l'art. 45 dello Statuto Metropolitan, con i quali si assegna la competenza all'adozione del presente provvedimento al Dirigente;
- il Decreto del ViceSindaco n. 454-12570/2019 dell'20/11/2019 con il quale si "dispone che la formulazione di giudizi in materia di pianificazione territoriale e urbanistica, espressi ai sensi della L.R. 56/77 e s.m.i., dalla Città Metropolitana su atti concernenti nuovi Piani regolatori e loro Varianti è in capo: - alla Direzione, competente in materia di pianificazione territoriale e urbanistica, in caso di pronuncia di compatibilità o di incompatibilità con il Piano Territoriale di Coordinamento";
- l'insussistenza di conflitto di interessi ai sensi dell'art. 6 bis della legge 241/90 e degli artt. 6, comma 2, e 7 del D.P.R. 62/13 e dell'art. 7 del Codice di comportamento della Città metropolitana di Torino;

DETERMINA

1. **che**, ai sensi del comma 6 (prima parte) articolo 17bis della L.R. n. 56/77 (così come modificato con L.L.R. n. 3/2013 e n.17/2013), il progetto della Variante semplificata al P.R.G.C. vigente del Comune di Torino, inerente la realizzazione del primo tratto (Rebaudengo-Politecnico) della linea metropolitana 2, descritto nei suoi contenuti nella Conferenza dei Servizi del 06 settembre 2022, **non presenta incompatibilità** con il vigente **Piano Territoriale di Coordinamento "PTC2"**, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21 luglio 2011 e con i progetti sovracomunali, precisando che la suddetta Variante non si pone in contrasto con le disposizioni delle Norme di Attuazione del "PTC2" immediatamente prevalenti sulla disciplina di livello comunale vigente e vincolanti anche nei confronti degli interventi settoriali e dei privati: articolo 8 "*Misure di salvaguardia e loro applicazione*"; comma 5 dell'articolo 26 "*Settore agroforestale*"; commi 1 e 3 dell'articolo 39 "*Corridoi riservati ad infrastrutture*"; articolo 40 "*Area speciale di C.so Marche*" e del comma 2 dell'articolo 50 "*Difesa del suolo*";
2. **che** rispetto al Progetto della suddetta Variante al P.R.G.C. vigente del Comune di Torino vengono formulate le seguenti osservazioni:
 - l'esigenza di acquisire la conformità urbanistica e istituire il vincolo preordinato all'esproprio sulla scorta del Progetto di Fattibilità Tecnico ed Economica con la procedura attualmente in corso, rende necessario:
 - segnalare nella cartografia del Piano l'impronta al suolo di tutte le strutture che emergono nel Piano di campagna, il deposito Rebaudengo e le fermate previste in superficie Giulio Cesare, San Giovanni Bosco e Corelli;
 - verificare se ci sono delle interferenze tra gli impianti afferenti la metropolitana e gli standard del Piano vigente, come definiti dall'art. 21 della L.R. 56/77 e s.m.i., e nel caso quantificarne la riduzione;



- sostituire il tematismo scelto per evidenziare la linea metropolitana in progetto nella Tavola “Azzonamento” che risulta non sufficientemente definito e delimitare con una linea continua le aree oggetto di vincolo espropriativo (Tav. 7 - Fasce di rispetto) attualmente evidenziate con il colore verde e pertanto poco visibile;
- in conformità alla disciplina sul commercio si chiede di porre attenzione alla modifica dell’art. 31 del Volume I NUEA, in cui è citato: *“All’interno delle stazioni della tratta Rebaudengo - Politecnico della linea 2 della metropolitana, sia interrate sia fuori terra, sono consentite: attività commerciali al dettaglio, attività per la ristorazione e pubblici esercizi, attività artigianali di servizio, attività terziarie, attività di servizio (v. art. 3 punto 4 lett. A1, A2, A3, punto 5 lett. A2, punto 7 lett. a).”*. L’autorizzazione ad insediamenti commerciali con una superficie di vendita superiore a 250 mq (intesi anche come sommatoria di più attività commerciali) andrebbe verificata in ragione della D.C.R. n. 563-13414 del 29/10/1999 e s.m.i, considerato che attualmente come risulta dal geoportale del Comune di Torino, non tutte le stazioni sono comprese in Addensamenti o Localizzazioni commerciali. Si rammenta inoltre che l’insediamento di attività commerciali comporta la necessità di garantire il rispetto degli standard come definiti al comma 1 punto 3 o al comma 2 dall’art. 21 della L.U.R.;
- richiamando il punto 2 del *“Comunicato dell’Assessore all’Ambiente, Urbanistica, Programmazione territoriale e paesaggistica, Sviluppo della montagna, Foreste, Parchi, Protezione civile Termini e modalità per la convocazione delle conferenze di copianificazione e valutazione di cui all’articolo 15 e delle conferenze di servizi di cui all’articolo 16 bis e 17 bis della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 “Tutela ed uso del suolo”, nonché per la trasmissione della relativa documentazione tecnica.”*, pubblicato il 16/10/2014, dove è citato: *“Si ritiene che comunicare esclusivamente l’indirizzo internet dal quale scaricare la documentazione non assolve le incombenze previste a carico dell’Amministrazione comunale di cui ai commi 4 e 5 dell’articolo 15 della l.r. 56/77. Infatti, tali espresse disposizioni normative sono previste al fine di garantire la certezza e l’immodificabilità degli atti da esaminare e la relativa conservazione ai fini del procedimento.”* ed inoltre : *“Si ricorda che – ai sensi delle norme vigenti – il sistema di trasmissione da prediligere consiste nella posta elettronica certificata (PEC): si fa presente tuttavia che i limiti attuali di tale sistema rendono impossibile trasmissione di allegati con dimensione globale superiore a 35 MB, con invio ad un unico indirizzo. Come illustrato ai punti seguenti, è possibile la trasmissione alla Regione della documentazione sia in modalità informatica, sia su supporto fisico:”* e ritenendo che quanto sopra richiamato, pur riferendosi alle Conferenze di Copianificazione, trova la sua validità anche per le Varianti semplificate che sono a tutti gli effetti delle Varianti urbanistiche, per le quali scaricare gli Atti da un link non garantisce *“... l’immodificabilità degli atti da esaminare e la relativa conservazione ai fini del procedimento...”*, si chiede, nel caso si rendesse necessario per il prosieguo dell’iter della Variante, inviare alla Città metropolitana degli elaborati di trasmetterli in formato digitale su DVD o chiavetta USB, non potendo per evidenti motivi dimensionali inoltrarli con PEC;
- a titolo di apporto collaborativo:
 - considerato la necessità di avere una corretta corrispondenza tra lo PFTE e la Variante urbanistica, in conformità a quanto previsto dalla L.U.R. per le Varianti semplificate, ed avendo individuato nel tratto del “trincerone” posto a sud-est in prossimità della Manifattura Tabacchi e del Parco della Colletta, l’area di compensazione ambientale, si ricorda, previo parere dell’Organo Tecnico Comunale, di integrare la scheda dell’ambito 9.37 Gottardo e gli elaborati cartografici del PFTE con gli interventi di compensazione ambientale condivisi;
 - di integrare la Relazione Illustrativa segnalando ai sensi del comma 2 art. 2 della Legge 122/1989 e s.m.i., in cui è citato: *“L’articolo 41-sexies della legge 17 agosto 1942, n. 1150, è sostituito dal seguente: «Art. 41-sexies. - Nelle nuove costruzioni ed anche nelle aree di pertinenza delle costruzioni stesse, debbono essere riservati appositi spazi per parcheggi in misura non inferiore ad un metro quadrato per ogni dieci metri cubi di costruzione”* la superficie dell’area a parcheggio prevista per il deposito Rebaudengo;
 - constatato che con la presente Variante si interviene in tutte le schede della Spina 4 stralciando la stima



del fabbisogno delle aree a Servizi ad eccezione dell'ambito 5.10/1 e si consente il trasferimento di diritti edificatori, congiuntamente alle aree a standard (ove non realizzabili nell'area di decollo) il tutto per una migliore distribuzione dei Servizi, potrebbe essere necessario che il Piano quantifichi le superfici stimate di standard art. 21 della L.R. 56/77 e s.m.i. per ogni ambito della Spina 4, anche per avere una contabilità delle quantità complessive che dovranno trovare attuazione, rammentando che le superfici interessate dal deposito Rebaudengo, delle fermate in superficie Giulio Cesare, San Giovanni Bosco e Corelli e dalla pista ciclabile posta in asse a via Gottardo non potranno contribuire a soddisfare gli standard art. 21 della L.U.R. previsti per gli ambiti della Spina 4;

- la previsione di autorizzare uno studio unitario esteso all'intero ambito o anche su più ambiti (su indicazione del Comune o dei privati), presente nella scheda 5.10/3-5.10/4-5.10/6, potrebbe richiamare il rispetto di quanto stabilito dal Piano Paesaggistico Regionale, considerato che annullando la Tavola con l'indicazione dell'altezza degli edifici, si potrebbe incorre in previsioni che impattano su visuali tutelate dal Piano sovracomunale;
 - si allega alla presente determinazione, quale parte integrate e sostanziale, in merito alla Verifica di Assoggettabilità alla V.A.S e in conformità al D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. e della D.G.R. n. 25-2977 del 29/02/2016, il contributo della “*Funzione Specializzata Valutazioni Ambientali - VAS e VIA*” del Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale, in qualità di Soggetto con Competenze Ambientali, prot. n. 119998 del 16/09/2022, integrato con il parere della Direzione Risorse Idriche e Tutela dell'Atmosfera e della Direzione Sistemi Naturali Dipartimento Risorse e Tutela dell'Atmosfera;
3. **di attestare**, per quanto attiene le modifiche urbanistiche in questione, l'insussistenza di conflitto di interessi ai sensi dell'art. 6 bis della legge 241/90 e degli artt. 6, comma 2, e 7 del D.P.R. 62/13 e dell'art. 7 del Codice di comportamento della Città metropolitana di Torino;
 4. **di trasmettere** alla Divisione Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito del Comune di Torino, come convenuto nella Conferenza dei Servizi del 06/09/2022, la presente determinazione per i successivi provvedimenti di competenza e alla Regione Piemonte per conoscenza;
 5. **di prendere** atto che il contenuto della presente determinazione e i contributi delle Direzioni della Città metropolitana allegati, verranno puntualmente illustrati nel corso della 2^a seduta della Conferenza dei Servizi convocata in accordo con gli Enti per il **27/09/2022**;

Torino, 20/09/2022

IL DIRIGENTE (URBANISTICA E COPIANIFICAZIONE)
Firmato digitalmente da Claudio Schiari



Prot. (*) Torino (*)

(*) **segnatura di protocollo riportata nei metadati del sistema documentale DoQui ACTA**

(i dati del protocollo sono rinvenibili nel file metadati con estensione xml, inviato insieme alla PEC)

Al Dipartimento Territorio, Edilizia e Viabilità

Funzione Specializzata Urbanistica e Copianificazione

alla c.a. Arch. Nadio Turchetto

posta interna

OGGETTO: Variante Semplificata n. 333 al PRGC della Città di Torino ai sensi dell'art. 17 bis commi 2 e 6 della L.U.R. 56/1977 per la realizzazione della Linea 2 della Metropolitana Torinese – I lotto - Tratta Rebaudengo-Politecnico.
Procedura di verifica di assoggettabilità a VAS.
Parere di competenza.

In relazione alla Variante semplificata in oggetto, la Città metropolitana di Torino partecipa alla procedura di VAS quale soggetto esclusivamente consultivo con competenze ambientali, secondo la DGR 29 febbraio 2016 n 25-2977 *“Disposizioni per l'integrazione della procedura di valutazione ambientale strategica nei procedimenti di pianificazione territoriale e urbanistica, ai sensi della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 (Tutela ed uso del suolo)”*.

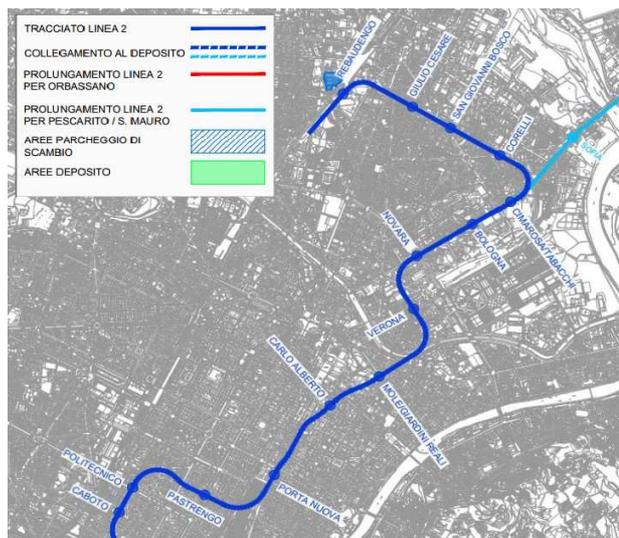
CONTENUTI DELLA VARIANTE

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTC2 vigente, approvato in data 21 luglio 2011 con D.C.R. n. 121-29759, riporta il tracciato della nuova Linea 2 della metropolitana, relativo alla prima ipotesi che al momento di approvazione del piano era in corso di valutazione. Il medesimo tracciato è stato ripreso dal PUMS della Città di Torino adottato con deliberazione di C.C. del 07/02/2011 e tuttavia mai approvato.

In data 07/02/2020, con deliberazione di G.C. della Città di Torino n. 2020 00368/34, è stato approvato il progetto di fattibilità tecnico economica (di seguito PFTE) della Linea 2 della metropolitana che individua, per il lotto 1 relativo al tratto centrale da Rebaudengo al Politecnico, un tracciato differente da quello contenuto nel PTC2, al quale si è pervenuti in seguito ad analisi multicriteria volte ad individuare l'alternativa migliore.



Tracciato Linea 2 contenuto nel PTC2



Tracciato Linea 2 contenuto nel PFTE

Il tracciato proposto dal PTFE differisce da quello previsto nel PTC2 in particolare per il tratto in cui la linea passa al di sotto del fiume Dora Riparia e per il tratto che costeggia il Cimitero, che risulta spostato verso Nord, passando non più al di sotto di Corso Regio Parco, bensì al di sotto di Via Bologna al fine di poter riqualificare un ambito fortemente degradato ed di poter intercettare una fascia di utenza più ampia, data la maggiore presenza di residenze ed attività nella zona afferente la modifica del tracciato.

In data 20/07/2022, la Città metropolitana di Torino ha approvato, con deliberazione del Consiglio metropolitano n. 42, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Torino (di seguito PUMS), che è stato redatto in sinergia con la Città di Torino in forza di apposito Protocollo d'Intesa approvato con Decreto n. 82-2480/2019 del 12/03/2019 siglato tra gli Enti. Il Piano recepisce lo stesso tracciato previsto dal PFTE.



Tracciato Linea 2 contenuto nel PUMS – Tav. 09.2

Anche il redigendo PTGM, per il quale attualmente è stata adottata la proposta tecnica di progetto preliminare con Decreto del Sindaco Metropolitano n. 35 del 02/04/2021 ed è in corso la procedura di adozione del progetto preliminare, riporta il medesimo tracciato del PFTE.

Poichè il PRGC vigente della Città di Torino non comprende il tracciato della Linea 2, la Variante in oggetto è finalizzata ad apportare le modifiche normative e cartografiche necessarie a garantire la conformità urbanistica al tracciato del primo lotto attuativo della nuova Linea 2, così come individuato nel PFTE, attraverso l'aggiornamento delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione (NUEA), delle Schede Normative d'Ambito, della cartografia dell'Azzonamento delle aree e delle zone attualmente non conformi, disciplinando le modalità attuative. Contestualmente la Variante introduce nella cartografia del



PRGC la fascia di rispetto determinata dal tracciato dell'opera e dispone l'apposizione dei necessari vincoli espropriativi.

Sul progetto della nuova Linea 2 è attualmente in corso la procedura di VIA per la quale è stata esperita la fase di specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 152/2006 e dell'art. 11 della L.R. 40/1998, conclusasi con la Determinazione Dirigenziale del Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali della Città di Torino n. 2248 del 14 luglio 2020 e per la quale la Città metropolitana di Torino ha trasmesso i contributi della Direzione Risorse Idriche e Tutela dell'Atmosfera (giusta nota prot. n. 42110 /TA2/MC del 18/06/2020) e della Direzione Sistemi Naturali (giusta nota prot. n. 45375/2020 del 02/07/2020).

Pertanto il documento tecnico di verifica di assoggettabilità a VAS (di seguito DTP) analizza i potenziali impatti sulle componenti ambientali derivanti dalle modifiche apportate al PRGC per rendere compatibile, dal punto di vista urbanistico, il progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) della prima tratta della linea 2 della metropolitana Rebaudengo-Politecnico. Tale valutazione si integra necessariamente con la procedura in corso di Valutazione di Impatto Ambientale.

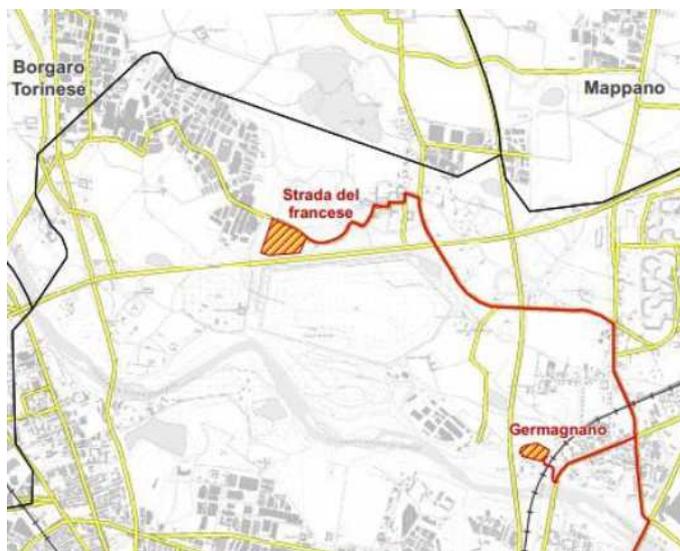
ISTRUTTORIA

A seguito dell'istruttoria sul Documento tecnico di verifica di assoggettabilità a VAS, si evidenzia come il documento sia stato predisposto con un buon livello di dettaglio relativamente agli elementi richiesti ai sensi dell'Allegato I alla Parte II del D.Lgs. 152/2006. Il presente parere intende confermare le richieste di approfondimento espresse per la fase di scoping della procedura di VIA e contenute nei richiamati contributi della Direzione Risorse Idriche e Tutela dell'Atmosfera e della Direzione Sistemi Naturali di questo Ente e intende integrarle con alcune considerazioni in merito ad aspetti che si ritiene debbano essere maggiormente approfonditi nell'ambito della suddetta procedura di VIA, per garantire la sostenibilità ambientale della proposta progettuale.

1. Impatti derivanti dal cantiere.

Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo, il DTP e la relazione specialistica individuano tre siti dove verranno localizzati i depositi intermedi del materiale estratto:

- Strada del Francese,
- Germagnano,
- Cimitero Parco.



Depositi Strada del francese e Germagnano

Deposito Cimitero Parco

Vista la localizzazione dei depositi intermedi, posta ad una certa distanza dai siti di produzione del primo lotto del tracciato, occorre che nella redazione del progetto definitivo oggetto di VIA, vengano approfonditi gli impatti sul traffico generati dal trasporto del materiale estratto dai siti di produzione ai siti di deposito intermedio. Tali analisi devono avere la finalità di individuare le opportune misure da adottare in fase di cantiere per ridurre tali impatti e renderli trascurabili.

Per quanto riguarda la gestione delle acque prodotte in fase di cantiere, si rimanda alle precisazioni ed alle richieste contenute nel richiamato contributo della Direzione Risorse Idriche e Tutela dell'Atmosfera di questo Ente trasmesso nella fase di scoping per la VIA.

In linea generale si ricorda che lo scarico delle acque di lavorazione e/o di lavaggio dovrà essere preventivamente autorizzato con un'Autorizzazione Unica Ambientale (A.U.A. ai sensi del D.P.R. n. 59/2013) sia qualora recapitino in pubblica fognatura (esclusi i reflui domestici), che in recettori diversi (strati superficiali del sottosuolo, acque superficiali) in quanto trattasi di acque reflue industriali. Si evidenzia che eventuali acque di lavaggio, in quanto acque reflue industriali, dovranno essere raccolte e convogliate in modo separato rispetto al sistema di allontanamento ed eventuale trattamento ed immissione delle acque meteoriche immesse in fognatura bianca.

Per quanto riguarda la gestione delle acque meteoriche nelle aree di cantiere, qualora nel corso della realizzazione dei lavori in argomento si attivassero attività indicate all'art. 7 del D.P.G.R. n. 1/R/2006, dovrà essere redatto il piano di prevenzione e gestione delle acque di



prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne che sarà oggetto di specifica approvazione da parte dell'Ente competente.

Inoltre, come già richiesto nel citato contributo, si richiede che il progetto definitivo redatto per la procedura di VIA approfondisca la tematica delle acque di venuta e delle acque di aggotamento, definendone nel dettaglio la natura, il loro utilizzo e le modalità di smaltimento, in quanto le stesse andranno raccolte e smaltite in modo separato rispetto alle acque di lavaggio e/o lavorazione.

2. Rischio idrogeologico ed idraulico

Nella relazione sulle tematiche idrogeologiche si descrive l'interferenza tra i manufatti della linea 2 della metropolitana e la base dell'acquifero superficiale, posta ad una certa profondità sotto il p.c. Questa profondità, localmente, sarà superata così come prevede il progetto. Tale superamento probabilmente metterà in comunicazione l'acquifero superficiale, ormai compromesso da agenti inquinanti dovuti all'antropizzazione dell'area, con l'acquifero multifalda in pressione, presumibilmente assai meno inquinato. Nella relazione di cui sopra si osserva in modo generico che *"[...] le massime profondità dei manufatti relativi all'opera sono raggiunte dalle paratie di delimitazione delle stazioni e dai tappi di fondo dei pozzi. Le suddette lavorazioni, anche se potranno localmente intersecare la BAS, tuttavia comprendono la realizzazione dei manufatti (paratie) e impermeabilizzazioni (tappi di fondo) che, dal punto di vista idrogeologico costituiscono dei corpi impermeabili. [...]"*

Tuttavia non viene declinato in modo chiaro e approfondito quali sono gli accorgimenti tecnici utilizzati, in fase di cantiere e in fase post-operam, per impedire che la falda freatica superficiale e la falda in pressione più profonda entrino in contatto. Pertanto la relazione sugli aspetti idrogeologici dovrà chiarire ed approfondire in maniera dettagliata questi aspetti.

Nella relazione sulle tematiche idrogeologiche è evidenziato che la stazione Verona della linea 2 ricade all'interno della fascia C (fascia inondabile per piene catastofiche o con tempo di ritorno = 500 anni) della Dora Riparia nel PAI dell'Autorità di bacino distrettuale del fiume Po e nell'area L (probabilità di alluvioni rara) nel PGRA della medesima Autorità. Dalle carte presentate anche la stazione Novara si trova nello stesso scenario, almeno per quanto riguarda la fascia C.

Nella relazione si accenna a dispositivi di contenimento mobili da collocare in corrispondenza degli accessi alle stazioni. Considerati gli evidenti rischi potenziali per i passeggeri della metropolitana, appare un pò sbrigativa l'affermazione generica di cui sopra. Si richiede che vengano approfondite le caratteristiche di questi dispositivi, il loro funziona-



mento, eventualmente anche utilizzando rappresentazioni grafiche, e di illustrare quando e con quali modalità dovrebbero essere messi in opera.

3. Ricorso ad impianti geotermici per la produzione di energia.

Nella relazione generale viene analizzato l'utilizzo delle componenti strutturali per l'impianto geotermico. In particolare la relazione evidenzia la possibilità di utilizzare, in particolare nel periodo invernale, l'energia prodotta per soddisfare le esigenze energetiche di edifici presenti nelle vicinanze del tracciato.

In sede di progetto sono state condotte indagini sui fabbricati potenzialmente interferenti con lo scavo della linea e relative ricerche d'archivio e, dalle informazioni disponibili non sono risultate interferenze fisiche tra la futura infrastruttura metropolitana ed impianti geotermici esistenti. Si segnala tuttavia la necessità di effettuare ulteriori verifiche di dettaglio nelle successive fasi procedurali in merito alle eventuali interferenze tra il sistema geotermico (conci) previsto in alcuni tratti della Linea 2 e impianti geotermici di condizionamento già attivi o in fase di attivazione nelle vicinanze delle tratte interessate dall'uso dei conci geotermici. Tale necessità nasce dal continuo evolversi della situazione legata a nuovi impianti o alla dismissione di impianti esistenti. Tale questione dovrà essere approfondito nella redazione del progetto definitivo per la procedura di VIA, insieme agli approfondimenti richiesti in sede di scoping per la VIA dalla Direzione Risorse Idriche e Tutela nel citato contributo allegato al quale si rimanda.

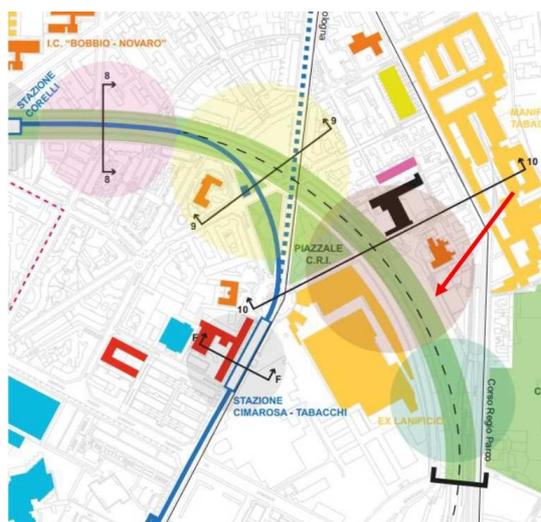
In merito a tale aspetto si sottolinea alla Città di Torino di valutare l'opportunità di inserire specifiche limitazioni e/o vincoli territoriali nelle aree limitrofe al percorso della Metro 2 in cui si prevede l'installazione dei citati Conci termici, al fine di bloccare/condizionare la realizzazione da parte di terzi di impianti di climatizzazione a servizio di edifici e/o infrastrutture presenti in dette aree che sfruttino l'energia geotermica. Tali limitazioni hanno lo scopo di garantire nel tempo, dal punto di vista del potenziale termico, le condizioni del sottosuolo per un ottimale funzionamento del sistema geotermico (conci) previsto nei citati tratti della Linea 2 e lo sfruttamento ottimale di quanto prodotto.

In merito all'eventuale climatizzazione delle stazioni e delle infrastrutture a servizio della metropolitana, nel progetto non vengono previsti impianti. A tal proposito si sottolinea che l'eventuale utilizzo di impianti che sfruttano l'energia geotermica (sia con sistemi a circuito aperto che chiuso) dovranno essere progettati valutando le interferenze ed eventuale effetto cumulo con impianti esistenti e/o in fase di realizzazione nelle aree limitrofe.

4. Consumo di suolo e compensazioni

Il DTP riporta a pag. 143 le analisi sul consumo di suolo conseguente agli interventi previsti dalla Variante. In particolare vengono esplicitati i conteggi relativi al consumo di suolo permanente e reversibile riferiti alle stazioni, alle gallerie ed alle aree da bonificare. Non è chiaro se nella realizzazione del primo lotto del tracciato verrà interessata anche l'area Cimitero Parco sia come sito di stoccaggio intermedio per la gestione delle terre e rocce da scavo, sia per la realizzazione dei depositi e magazzini a servizio del cantiere. In caso affermativo, occorre che nel conteggio relativo all'effettivo consumo suolo sia inserita anche la superficie relativa alla suddetta area, in quanto anche l'attività di deposito del materiale causerà inevitabilmente un impatto sul suolo che attualmente è permeabile e naturale, individuato in I classe di capacità d'uso del suolo, con conseguente depauperamento dei servizi ecosistemici, che sarebbe opportuno compensare.

La Variante individua come ambiti di potenziale compensazione ambientale le aree finali, tratto sud-est del "trincerone" in prossimità della Manifattura Tabacchi e del Parco della Colletta. Tali aree misurano all'incirca 23.900 mq e, anche in ragione del fatto che si attestano su aree da bonificare ai sensi del D.Lgs. 152/06 e s.m.i., rappresentano l'elemento di compensazione del consumo di suolo nell'ambito del progetto. Occorre che venga effettuato in sede di redazione del progetto definitivo per la procedura di VIA, uno studio di fattibilità degli interventi di compensazione sull'area individuata, al fine di valutarne l'adeguatezza ed individuare le tipologie di intervento di rinaturazione e valorizzazione ambientale più idonee.



Zona individuata per le compensazioni ambientali



PARERE

Vista la documentazione trasmessa dal Comune di Torino con nota del 28/07/2022, e pervenuta in data 01/08/2022 al prot. n. 102628, per quanto di competenza di questi uffici e ferma restando la competenza comunale relativa alla decisione finale in materia di assoggettabilità alla VAS, si ritiene che **la Variante in oggetto non debba essere sottoposta a Valutazione Ambientale Strategica** in quanto non si evidenziano criticità tali da richiedere l'attivazione della fase di VAS, **con raccomandazione di tenere in considerazione le osservazioni e le richieste di approfondimento contenute nel presente parere.**

Restando a disposizione per eventuali chiarimenti, con l'occasione si porgono cordiali saluti.

Il Direttore del Dipartimento Ambiente
e Vigilanza Ambientale
ing. Claudio Coffano
- sottoscritto con firma digitale -

Allegati

Precedenti contributi afferenti la fase di scoping della VIA relativa all'intero tracciato della Linea 2 della Metropolitana:

- *nota prot. n. 42110 /TA2/MC del 18/06/2020 della Direzione Risorse Idriche e Tutela dell'Atmosfera;*
- *nota prot. n. 45375/2020 del 02/07/2020 della Direzione Sistemi Naturali Direzione Risorse Idriche e Tutela dell'Atmosfera.*

Referenti

Funzione Specializzata Valutazioni Ambientali - VAS e VIA

arch. Cristina Elena Mandosso - tel. 011 861.6832 - e-mail: cristina.mandosso@cittametropolitana.torino.it

dott. Federico Costamagna - tel. 011 861.6844 - e-mail: federico.costamagna@cittametropolitana.torino.it

Direzione Risorse Idriche e Tutela dell'Atmosfera

dott. Luigi Capilongo - tel. 011 861.6887 - e-mail: luigi.capilongo@cittametropolitana.torino.it

dott.ssa Monica Cartello - tel. 011 861.6808 e-mail: monica.cartello@cittametropolitana.torino.it

Direzione Azioni Integrate EE. LL.

dott. Geol. Gabriele Papa - tel. 011 861.7905 e-mail: gabriele.papa@cittametropolitana.torino.it

DIPARTIMENTO AMBIENTE E VIGILANZA AMBIENTALE

Funzione Specializzata Valutazioni Ambientali VAS e VIA
corso Inghilterra, 7 - 10138 Torino Tel. 011 861 6742 - 6830
pec: protocollo@cert.cittametropolitana.torino.it
www.cittametropolitana.torino.it



Torino, _18.06.2020____

Prot. n. _42110 /TA2/MC

**Il n. di protocollo deve essere citato
nella risposta.**

Pos.

Al Dipartimento Ambiente e Vigilanza Ambientale
Valutazioni Ambientali-Nucleo VAS /VIA (TA0-04)

**OGGETTO: Linea 2 della Metropolitana di Torino – Fase di Specificazione dei Contenuti dello
Studio di Impatto Ambientale e contestuale fase di Valutazione di Incidenza di
competenza del Comune di Torino Proponente: Città di Torino
- Espressione parere -**

In riferimento al progetto in oggetto, esaminata la documentazione reperibile sul sito indicato, per quanto riguarda gli aspetti di competenza in merito agli scarichi idrici ed alle acque meteoriche relativamente alla fase di specificazione in questione, a conferma ed a completamento di quanto precedentemente esposto nell'ambito della fase di valutazione della Fattibilità Tecnico Economica dello stesso progetto, come richiesto con la Vostra nota datata 13/05/2020 con Prot. 33092, si espone quanto segue.

Si premette che, alla luce dell'attuale fase di approfondimento progettuale, il presente parere è volto a fornire specifiche esplicitazioni in merito agli approfondimenti necessari per la successiva fase definitiva del progetto in argomento e delle autorizzazioni necessarie per i successivi adempimenti per l'attuazione della Valutazione di Impatto Ambientale.

Nella realizzazione delle opere si rilevano probabili impatti derivanti dalle attività di cantierizzazione dalle quali si origineranno acque reflue industriali, per esempio dagli scavi con MTB e dalle attività rinforzo delle gallerie, pertanto si ribadisce che, tutti gli scarichi idrici di tale natura devono essere preventivamente autorizzati con un'Autorizzazione Unica Ambientale (A.U.A. ai sensi del D.P.R. n. 59/2013) sia qualora recapitino in pubblica fognatura (esclusi i reflui domestici), che in recettori diversi (strati superficiali del sottosuolo, acque superficiali). Pertanto, al fine di consentire all'Autorità competente (nel caso specifico la Città metropolitana) di acquisire gli elementi necessari per poter espletare il procedimento e poter esprimersi sulla fattibilità degli stessi, dovranno essere esplicitati con maggiori dettagli gli scarichi di acque reflue che si origineranno in tali fasi ed i recapiti individuati. Si evidenzia che eventuali acque di lavaggio di



mezzi/infrastrutture/ecc., in quanto acque reflue industriali, devono essere raccolte e convogliate in modo separato rispetto al sistema di allontanamento ed eventuale trattamento ed immissione delle acque meteoriche immesse in fognatura bianca. Per quanto attiene l'ipotesi di un eventuale riutilizzo delle acque reflue a seguito di trattamento in loco, dovranno essere forniti maggiori dettagli al fine di poterne valutare la fattibilità.

Per quanto riguarda le acque meteoriche delle varie aree di cantiere, si ritiene utile precisare che, qualora nel corso della realizzazione dei lavori in argomento si attivassero attività indicate all'art. 7 del D.P.G.R. n. 1/R/2006, dovrà essere redatto il piano di prevenzione e gestione delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne che sarà oggetto di specifica approvazione da parte dell'Ente competente.

Si sottolinea che qualora per l'attività di cantiere fosse necessario un approvvigionamento al di fuori dell'acquedotto, lo stesso dovrà essere preventivamente autorizzato da questa Direzione. Anche l'utilizzo di eventuali acque di infiltrazione della falda nella galleria, dovrà essere oggetto a preventiva autorizzazione.

Si ritiene utile precisare che il convogliamento delle acque di infiltrazione di falda che vengono raccolte durante l'attività del cantiere, anche nella fase di scavo e realizzazione dei pozzi verticali, non rientrano nella definizione di scarico ai sensi del D.Lgs. n. 152/06 e pertanto non sono sottoposti all'art. 124 del medesimo decreto, pur dovendone rispettare i principi generali che prevedono di non peggiorare i corpi idrici individuati per tali immissioni. Pertanto tali acque dovranno essere raccolte e smaltite in modo separato (prevedendo sistemi di raccolta e convogliamento distinti) rispetto alle acque di lavaggio e/o di lavorazione che invece sono acque reflue industriali e pertanto soggette a preventiva autorizzazione allo scarico. A tal proposito, nel progetto definitivo, dovrà essere meglio esplicitato il concetto di acque di "aggottamento" richiamato nel preliminare non essendo chiara la natura di tali acque, il loro utilizzo e smaltimento.

Nel progetto sono state individuate, a seguito della conclusione delle opere, diverse tipologie di acque reflue che saranno scaricate in pubblica fognatura (provenienti dalle stazioni, dai parcheggi, dai depositi, ecc.), resta pertanto importante sottolineare che anche tali scarichi dovranno essere oggetto di preventiva autorizzazione (escluse le acque reflue domestiche). Anche in tal caso è utile evidenziare che le acque di lavaggio di mezzi/treni/nelle stazioni/ecc., in quanto acque reflue industriali, devono essere raccolte e convogliate in modo separato rispetto al sistema di allontanamento delle acque meteoriche o di infiltrazione (prevedendo sistemi di raccolta e convogliamento distinti per queste ultime) e dovranno essere oggetto di preventiva verifica ed autorizzazione per gli allacci da parte del gestore del servizio idrico integrato (SMAT S.p.A.). Per quanto attiene l'ipotesi di eventuale riutilizzo delle acque reflue a seguito di trattamento in loco (previsto nei depositi), dovranno essere forniti maggiori dettagli al fine di poterne valutare la fattibilità.

Ad opere concluse, nel progetto, sono stati inoltre previsti sistemi per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche di alcune infrastrutture (stazioni, parcheggi, depositi, pozzi di



ventilazione, ecc). A tal proposito è utile precisare che tali acque non rientrano nelle fattispecie previste dal D.P.G.R. n. 1/R/2006 per le quali è obbligatoria la redazione del piano di prevenzione e gestione delle acque di prima pioggia e di lavaggio delle aree esterne, ma dovranno rispettare quanto previsto dall'art. 4 dello stesso regolamento. Si evidenzia inoltre che dovranno essere meglio dettagliati i sistemi di trattamento e stoccaggio delle acque meteoriche delle aree parcheggio, chiarendo le caratteristiche dei sistemi di stoccaggio delle stesse, del trattamento delle acque di prima pioggia previsto (che dovrà essere preventivo all'eventuale dispersione negli strati superficiali del sottosuolo delle stesse per evitare inquinamento della falda), verificando che non ci sia un'immissione delle acque meteoriche nelle acque sotterranee in quanto vietata dalla vigente normativa.

Nel progetto preliminare, in merito alla questione della climatizzazione delle infrastrutture realizzate, sono individuate due diverse ipotesi: la realizzazione di un sistema di conci termici della galleria per fornire energia ad eventuali impianti di climatizzazione (anche a servizio di altri edifici limitrofi) e la realizzazione di impianti di climatizzazione a servizio delle singole stazioni con utilizzo di pompe di calore con sfruttamento delle acque sotterranee della falda superficiale a circuito aperto. Pertanto, in merito a tale aspetto, di seguito vengono indicati gli approfondimenti necessari nelle successive fasi progettuali da attuare per sviluppare il sistema previsto.

Nel caso vengano previsti impianti di climatizzazione con utilizzo di pompe di calore con sfruttamento delle acque sotterranee della falda superficiale a circuito aperto dai quali, come noto, si origina uno scarico di acque reflue industriali, si precisa che lo stesso è sottoposto a disposti normativi del D.Lgs. n. 152/06 e pertanto alla preventiva autorizzazione con il rilascio dell'A.U.A. (di competenza della Città metropolitana), nell'ambito delle deroghe e fermo restando i divieti previsti dall'art. 104 del medesimo decreto e dal Piano di Tutela delle Acque (PTA). Si rileva che a tal proposito, nell'ambito delle relazioni tecniche presentate, è intenzione del proponente aprire tavoli tecnici con la scrivente Amministrazione, in quanto competente al rilascio dell'autorizzazione allo scarico nella medesima falda degli impianti in argomento, per i quali fin da ora si conferma la propria disponibilità. Si ritiene comunque necessario che vengano valutate eventuali interferenze con impianti esistenti e/o in corso di realizzazione della stessa tipologia nell'area limitrofa agli interventi oggetto del progetto in questione. In tali valutazioni dovrà essere tenuto conto anche delle eventuali conseguenze termiche dovute all'attraversamento della galleria dell'acquifero ed all'utilizzo della stessa quale fonte energetica alternativa tramite i conci termici.

Dovrà essere effettuata, a parere di questa Direzione, una previsione dell'evoluzione nel tempo della diffusione del caldo/freddo nella falda, simulandone l'ampiezza, la durata e la modalità di propagazione, attraverso l'utilizzo di uno strumento capace di eseguire simulazioni in regime transitorio al fine di effettuare una simulazione numerica dell'evoluzione del plume termico (o bolla termica) conseguente alle alterazioni termiche previste (reimmersioni, conci, etc). Tali simulazioni dovranno essere relative almeno al primo e al terzo anno di funzionamento.

Nel caso della reimmissione in falda si segnala che l'attuale normativa di settore non prevede,



per la fattispecie di scarico in argomento (reimmissione in falda), limiti specifici, tuttavia devono essere adottate tutte le misure necessarie al fine della tutela della risorsa idrica per il raggiungimento degli obiettivi di qualità del Piano di Tutela delle Acque. Considerati gli attuali livelli di conoscenza circa le modificazioni che potrebbero essere indotte dal delta termico sul chimismo della falda interessata nonché della biocenosi delle acque sotterranee, si ritiene che possa essere consentita, nel caso di scarichi in falda, una reimmissione con una temperatura che si attesti, nelle condizioni di massimo esercizio, tra i 20 e 22°C nella stagione estiva e tra i 7 e 8°C, nella stagione invernale. Per interventi che prevedono una reimmissione con valori maggiori nel periodo estivo e minori nel periodo invernale, dovranno essere presentate adeguate valutazioni al fine di dimostrare che non vi siano alterazioni delle caratteristiche dell'acquifero interessato dalla reimmissione e che non vi siano nel tempo tendenze evolutive verso caratteristiche qualitative peggiori delle acque sotterranee.

Dovrà inoltre essere previsto che, in merito alle alterazioni termiche dell'acquifero dovute agli interventi di sfruttamento geotermico in discussione, queste dovranno essere monitorate in fase di ante e post operam, pertanto dovrà essere proposta una rete o singoli piezometri di monitoraggio a tale scopo estesa in un intorno tale da coprire la fascia individuata dalla modellazione numerica in merito al plume termico stagionale previsto nel tempo.

Inoltre si sottolinea che la realizzazione di eventuali pozzi sia di prelievo che di scarico, per lo sfruttamento geotermico innanzi indicato, dovranno essere preventivamente autorizzati da questa Direzione e dovranno interessare esclusivamente l'acquifero superficiale.

Nell'individuazione della localizzazione di tali impianti di sfruttamento geotermico che interesseranno, con prelievo e/o scarico e/o altra alterazione, l'acquifero superficiale dovrà essere tenuta in considerazione la presenza di eventuali aree oggetto di bonifica e/o presenza di inquinamento dell'acquifero e dovranno pertanto essere valutati eventuali possibili richiami di contaminanti da monte e/o laterali in un intorno significativo dell'area di intervento ed eventuali interazioni delle variazioni termiche con le sostanze inquinanti presenti.

In ultimo si ritiene opportuno segnalare al Comune di Torino, in considerazione della complessità e durata dell'intervento in argomento, del coinvolgimento di molteplici matrici non solo ambientali, di valutare nell'ambito del procedimento in corso di demandare, qualora possibile, il rilascio delle singole autorizzazioni ambientali (p.es. le A.U.A. delle singole infrastrutture richiamate anche nel presente parere) a singoli procedimenti da attivare singolarmente dopo il rilascio del provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, acquisendo in tale atto per tali matrici unicamente le prescrizioni generali di attuazione delle opere. Tale ipotesi permetterebbe, a valle di una Valutazione di Impatto Ambientale generale sull'intero intervento, la possibilità di rilasciare singole autorizzazioni ambientali per ogni stazione e/o intervento di cantiere temporaneo, ottimizzandone la verifica amministrativa, il controllo nel periodo in cui è attivo, e la chiusura qualora l'esercizio (p.es. per i cantieri) non avesse più la



necessità di una autorizzazione ambientale.

Distinti saluti.

Il Responsabile dell'Ufficio scarichi idrici
Ing. Luigi CAPILONGO

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Luigi Capilongo', is positioned below the typed name.

Visto: Il Dirigente
Dott. Guglielmo FILIPPINI
sottoscritto con firma digitale

MC

Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00002512 del 21/09/2022

Prot. n. 45375/2020

Torino, 2 luglio 2020

Dott. Guglielmo FILIPPINI
Direttore del Dipartimento Ambiente
e Vigilanza Ambientale

Arch. Giuseppina Tallaro
Dipartimento Ambiente
e Vigilanza Ambientale
Unità Speciale Valutazioni Ambientali
Nucleo VAS e VIA

OGGETTO: Linea 2 della Metropolitana di Torino. Fase di specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale e contestuale Valutazione di Incidenza. Proponente: Città di Torino. Comuni interessati: Beinasco, Orbassano, Rivalta, San Mauro Torinese, Torino. Parere della Direzione Sistemi Naturali.

In risposta alla nota prot. 33092/TA0-04 del 13 maggio 2020, si esprimono, per quanto di competenza - tralasciando quindi gli impatti dovuti a rumore e vibrazioni, gestione terre e rocce da scavo e sulla componente atmosfera - le seguenti osservazioni in merito ai contenuti dello Studio di Impatto Ambientale:

la linea 2 in progetto avrà uno sviluppo di circa 28 km di lunghezza dal settore nord-est a quello sud-ovest della Città di Torino; la finalità dell'intervento è connettere i centri abitati localizzati nella zona a nord di Torino con i nodi di interscambio Rebaudengo e Porta Nuova (centro città) e proseguire verso il Politecnico, lo Stadio Olimpico, servendo zone densamente abitate, fino all'area a sud ovest del capoluogo (Beinasco, Orbassano, Rivalta). Oltre alla metropolitana e alle 32 stazioni, saranno realizzati anche 2 depositi (uno presso il cimitero sud ed uno a Pescarito) e 3 parcheggi di interscambio (uno a San Mauro - Pescarito, uno presso la stazione Anselmetti nella zona di Mirafiori ed uno ad Orbassano in corrispondenza del centro ricerche Fiat). Ulteriori opere sono pozzi di ventilazione e manufatti tecnici. Il progetto è stato suddiviso in 3 tratte:

- la tratta centrale interamente compresa nel territorio del comune di Torino di lunghezza di circa 16 km con 23 stazioni;
- la tratta nord che si conclude a Pescarito e serve il comune di San Mauro Torinese e la zona nord dell'area metropolitana, di lunghezza di circa 6,5 km con 4 stazioni;
- la tratta sud che si estende fino a Orbassano passando per i comuni di Orbassano e Rivalta, di lunghezza di 5,7 km con 5 stazioni, tra cui quella del centro ricerche con il parcheggio di interscambio.

Osservazioni di tipo generale

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica sottoposto a fase di specificazione è sviluppato in modo esaustivo sia dal punto di vista architettonico che ingegneristico e tecnico, a livello di progetto preliminare. Sotto il profilo ambientale invece le analisi e gli studi che sono stati condotti, pur dettagliati, dovranno essere approfonditi. Dovranno essere redatti: la Sintesi non tecnica ed il SIA (Studio di Impatto Ambientale), contenente almeno le seguenti informazioni:

- una descrizione dei probabili effetti significativi del progetto sull'ambiente, sia in fase di realizzazione che in fase di esercizio e di eventuale dismissione; la descrizione è già presente negli studi di prefattibilità ambientale, ma va approfondita e "messa a sistema";
- una descrizione delle misure previste per evitare, prevenire o ridurre e, possibilmente, compensare i probabili impatti ambientali significativi e negativi; le mitigazioni degli impatti ambientali e paesaggistici vanno dettagliate e meglio descritte per ogni componente interferita, mentre mancano del tutto le compensazioni, che sono dovute anche nel caso di un'opera pubblica o di interesse pubblico; in questo caso vanno concordate con i Comuni interessati e con l'Ente gestore delle Aree Protette e del Sito Natura 2000 interferiti (Parco Po Torinese), oltre che con ARPA ed i soggetti competenti in materia ambientale. Per quanto riguarda gli impatti sui beni paesaggistici, architettonici ed archeologici i referenti sono la Soprintendenza Archeologica Belle Arti e Paesaggio (SABAP) per la CMTo ed i competenti settori della Regione Piemonte e del Comune di Torino;
- una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali; le alternative, che sono già illustrate, devono essere giustificate sotto il profilo ambientale e devono essere comparati gli impatti conseguenti alle diverse scelte.

Dovrà essere prodotta la Verifica o Screening di Incidenza sul Sito Natura 2000 interferito dal progetto (ZPS Meisino a nord) sia in fase di cantiere che di esercizio e dovrà essere meglio descritta la fase di cantierizzazione e la suddivisione in lotti funzionali dell'opera.

Compatibilità con gli strumenti di pianificazione.

Nel quadro programmatico degli studi di prefattibilità ambientale manca la verifica di compatibilità col PGRA (Piano Gestione Rischio Alluvioni).

La verifica di conformità col PTC2 è stata svolta soltanto rispetto al quadro infrastrutturale e non rispetto alle componenti della Rete ecologica provinciale individuata all'art. 35 e nella tav. 3.1 *Sistema del verde e delle aree libere*, di seguito riportata.

1. Nodi/Core Areas	Aree protette (nazionali, regionali, provinciali) Siti Rete Natura 2000 (Sic, Zps, Sir, Sip)
2. Corridors	Fasce perifluviali (fasce A e B del PAI e aree individuate con studi provinciali) Corridoi di connessione ecologica (fasce C del PAI e zone da studi provinciali)
3. Buffer zones	Aree di particolare pregio ambientale e paesaggistico (aree a vincolo ambientale ex dlgs 42/04 – altre aree di gran pregio ambientale e paesistico)
4.	Zone umide di importanza locale – da BD regionale
5.	Aree boscate (da dati IPLA – Piani Forestali Territoriali)

Da quanto sopra, andranno approfonditi e descritti in dettaglio gli impatti sulle Aree Protette (Riserva Naturale del Meisino, Riserva Naturale Arrivore e Colletta) e sulla ZPS sopra citata, sulle Aree Contigue della Fascia del Po torinese a sud sul torrente Sangone, sulle fasce perifluviali della Dora Riparia e della Stura di Lanzo a nord e del torrente Sangone a sud.

Criticità ambientali delle singole tratte.

- La tratta centrale è a sua volta suddivisa in 4 tratte: da nord a sud
 - a) Rebaudengo - Verona
 - b) Verona - Porta Nuova, in cui sono comprese le stazioni Carlo Alberto e Giardini Reali-Mole (lungo corso San Maurizio) fra le più impattanti sotto il profilo paesaggistico
 - c) Porta Nuova - Santa Rita
 - d) Santa Rita - Anselmetti (corso Orbassano - via Anselmetti dove termina il progetto del nuovo corso Marche e ove è previsto il parcheggio di interscambio)

Le criticità ambientali principali della tratta, da approfondire sotto il profilo degli impatti e delle mitigazioni in fase di cantiere, sono riassumibili in:

- impatti sui beni architettonici, paesistici e culturali (vincolati e non) e archeologici di competenza della SABAP e della Regione; per quanto riguarda l'impatto sul verde pubblico si veda il Regolamento del Verde della Città di Torino;
- impatti dovuti al sottopassaggio della Dora Riparia nei pressi del Campus Einaudi e alla realizzazione di due stazioni (Verona e Novara) ricadenti in fasce PAI della Dora Riparia;
- interferenze con la falda acquifera superficiale.

- La tratta nord va dalla stazione Rebaudengo a San Mauro - Pescarito, sottopassa il torrente Stura di Lanzo e comprende il parcheggio di interscambio ed il deposito a Pescarito.

Principali criticità ambientali da analizzare nel SIA:

- sottopassaggio del torrente Stura di Lanzo e interferenza con RN del Meisino e ZPS omonima e con la RN Arrivore e Colletta;
- attraversamento del rio Gorei nel tratto compreso tra Stura e San Mauro;
- interferenza con fasce PAI e PGRA della Stura e del Po
- interferenza con la falda acquifera (la tratta si sviluppa quasi del tutto in falda)

- La tratta sud va dalla stazione Anselmetti fino ad Orbassano, passando per Beinasco e Rivalta, e comprende anche un parcheggio di interscambio ed un deposito.

Principali criticità ambientali da analizzare nel SIA:

- consumo di suolo: il parcheggio di interscambio (Orbassano, centro ricerche FIAT) interessa un'area libera a destinazione agricola (54.000 mq); anche il deposito (142.500 mq) previsto a Torino nella zona tra il deposito GTT esistente ed il cimitero parco sud sorgerà su un'area ora libera, seppur già destinata a servizi ed impianti da PRGC; occorre illustrare e dimostrare la mancanza di alternative percorribili a tali soluzioni; nel caso non esistano dovranno essere previste adeguate compensazioni e, per quanto riguarda il parcheggio di interscambio, mitigazioni quali: pavimentazioni non impermeabili, piantumazioni di essenze arboree autoctone (non la robinia pseudoacacia proposta in quanto alloctona - v. Black List regionale)
- sottopassaggio del torrente Sangone e interferenza con le fasce fluviali PAI e PGRA;

- interferenza con le Aree contigue della Fascia Fluviale del Po tratto torinese (Sangone)
- interferenza con la falda acquifera superficiale soprattutto nei comuni di Beinasco, Rivalta ed Orbassano.

Distinti saluti.

Dr. Gabriele Bovo

Direttore della Direzione Sistemi Naturali
firmato digitalmente ai sensi del Dlgs 82/2005

Arch. Paola Vayr



Arrivo: AOO 055, N. Prot. 00002512 del 21/09/2022