

VARIANTE SEMPLIFICATA N. 333 AL P.R.G.

(AI SENSI DELL'ART. 17BIS, COMMI 2 e 6 DELLA L.R. N. 56/77 E S.M.I.)

LINEA 2 DELLA METROPOLITANA TORINESE

Tratta Rebaudengo - Politecnico



RELAZIONE ILLUSTRATIVA

TESTO INTEGRATO CON LE MODIFICHE INTRODOTTE A SEGUITO DELLA PRIMA CONFERENZA DI SERVIZI

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
LA DIRIGENTE DIVISIONE URBANISTICA E QUALITÀ
DELL'AMBIENTE COSTRUITO

Arch. Emanuela Canevaro

(firmato digitalmente ai sensi dell'art. 20 e ss. del D. Lgs. 82/2005 e s.m.i.)

II RESPONSABILE TECNICO
Arch. Barbara Bersia

IL COLLABORATORE TECNICO
Geom. Michele Diruggiero

I COLLABORATORI GRAFICI
Arch. Donato Gugliotta
Geom. Roberto Aragno
Geom. Pierfranco Rossin

Torino, dicembre 2022

INDICE

INDICE.....	3
Premessa	4
1. Finalità	5
2. Procedura di approvazione della variante	8
3. Quadro pianificatorio di riferimento	9
3.1 Pianificazione sovraordinata.....	9
3.1.1 Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile.....	9
3.1.2 Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2020 (DEF)	9
3.1.3 Piano Territoriale Regionale (PTR).....	9
3.1.4 Piano Paesaggistico Regionale (PPR).....	9
3.1.5 Piano Regionale della Mobilità e Trasporti	10
3.1.6 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP2).....	11
3.1.7 Piano Territoriale Generale Metropolitano.....	12
3.1.8 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Torino	12
3.1.9 Piano di Gestione Rischio Alluvioni	13
3.2 Pianificazione comunale.....	13
3.2.1 Piano Regolatore Generale	13
3.2.2 PUMS della Città di Torino.....	14
3.2.3 Piano Strategico dell’Infrastruttura verde.....	15
3.2.4 Piano di Resilienza climatica.....	15
4. Contenuti della variante	16
4.1 Modifiche Normative.....	17
4.1.1 Modifiche al Volume I NUEA.....	17
4.1.2 Modifiche al Volume II NUEA	17
Schede Normative Zone Urbane di Trasformazione (art 15).....	17
4.2 Modifiche Cartografiche.....	18
4.2.1 Tavole prescrittive	18
4.2.2 Tavole illustrative	18
5. Vincoli espropriativi e servitù.....	19
6. Verifiche di compatibilità	19
6.1 Piano Paesaggistico Regionale	19
6.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, verifica Aree Dense, di Transizione, Libere e PGTM.....	19
6.3 Assetto idrogeologico	20
6.4 Aree di interesse archeologico e paleontologico	25
7. Valutazione Ambientale Strategica.....	27

8. Elaborati della Variante	27
8.1 Elaborati urbanistici.....	27
8.2 Elaborati ambientali.....	27

Premessa

In esito alla Procedura Aperta n. 16/2016, in data 30 agosto 2017 il Comune di Torino ha aggiudicato al raggruppamento avente come capogruppo la Società SYSTRA S.A, la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) dell'intero tracciato della Linea 2 della Metropolitana di Torino.

L'opera ha come obiettivo la definizione dello sviluppo del sistema dei trasporti nell'ambito dello scenario strategico metropolitano, tenuto conto delle previste trasformazioni urbanistiche di medio e lungo periodo.

Il tracciato della Linea 2 contenuto nel PFTE si estende a Nord sino al Comune di San Mauro Torinese e a Sud fino al Comune di Orbassano, attraversando il territorio dei suddetti comuni oltre a quelli di Torino, Beinasco e Rivalta di Torino. Il PFTE è stato quindi elaborato anche con l'apporto dei predetti Comuni che hanno fornito il loro contributo per la definizione del tracciato e per il posizionamento delle fermate e dei depositi/officina.

La Linea 2, di tipo "automatico leggero" senza conducente, di sviluppo totale di circa 28 km, comprende, secondo l'attuale previsione progettuale, 32 stazioni con un tracciato complessivo suddiviso in tre tratte:

- tratta centrale, di estensione di circa 15.700 m, con 23 stazioni nel territorio del Comune di Torino, incluso un parcheggio di interscambio in corrispondenza della stazione Anselmetti;
- prolungamento nord-est, di estensione di circa 6.500 m con 4 stazioni nel territorio del Comune di San Mauro Torinese, incluso un parcheggio di interscambio in corrispondenza della stazione Pescarito;
- prolungamento sud-ovest, di estensione di circa 5.700 m, con 5 stazioni nei territori dei Comuni di Beinasco, Rivalta di Torino e Orbassano, incluso un parcheggio di interscambio in corrispondenza della stazione Orbassano Centro Ricerche.

I costi complessivi dell'opera sono stati stimati in Euro 4.926.274.272,00 (I.V.A. ed eventuali contributi compresi).

La Giunta Comunale di Torino, con Deliberazione n. mecc. 2020 00368/34 in data 7 febbraio 2020, ha approvato in linea tecnica il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della Linea 2, dando mandato agli uffici della Città di avviare l'iter previsto dall'art. 27 del D.Lgs. 50/2016 e s.m.i., tramite l'indizione di apposita Conferenza dei Servizi ai sensi della Legge n. 241/1990 e s.m.i. anche allo scopo di acquisire le prescrizioni e i pareri degli Enti coinvolti e dei gestori delle reti.

Tale procedura si è conclusa con la Determinazione Dirigenziale dell'Area Infrastrutture n. 2964 in data 8 settembre 2020 con la presa d'atto dei pareri pervenuti.

Il Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali della Città di Torino, a seguito di istanza del 12 maggio 2020 da parte del Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture, competente per l'opera, ha dato avvio alla fase di scoping sul PFTE della Linea 2, Valutazione di Impatto Ambientale - Fase di Specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n. 152/2006 e dell'art. 11 della Legge Regionale 14 dicembre 1998, n. 40, conclusasi con la Determinazione Dirigenziale del predetto Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali n. 2248 del 14 luglio 2020.

Al fine di governare il coordinamento del progetto dell'opera di rilevanza metropolitana con le previsioni urbanistiche di ciascun Ente interessato dal tracciato ed avviare le varianti ai piani regolatori necessarie a garantirne la conformità, si è valutata positivamente la proposta di gestire la procedura di approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'intero tracciato della Linea Metropolitana e delle necessarie varianti ai P.R.G., attraverso l'istituto dell'Accordo di Programma, ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000 e dell'art. 17bis L.U.R..

Inoltre, poiché la realizzazione della nuova Linea costituisce scelta strategica dell'assetto strutturale di livello sovracomunale, attuativa delle previsioni dei piani sovraordinati di livello metropolitano, in coerenza con le previsioni del PUMS in fase di approvazione, si è definito, in appositi tavoli tecnici, di promuovere d'intesa tra i Comuni interessati dal tracciato dell'infrastruttura e la Città Metropolitana, la condivisione di un preliminare Accordo Territoriale, ai sensi dell'art. 19 ter della L.U.R..

L'Accordo Territoriale costituisce, infatti, la sede ove possono essere al meglio condivise e programmate le scelte territoriali e urbanistiche con particolare riferimento alla gestione coordinata degli iter necessari per la redazione ed approvazione delle varianti agli strumenti urbanistici generali, finalizzate a garantire la conformità urbanistica del tracciato della nuova Linea Metropolitana 2.

Lo strumento dell'Accordo Territoriale consente, inoltre, di gestire in modo coordinato i momenti di sviluppo del progetto, nel rispetto della necessaria autonomia delle predette fasi di realizzazione direttamente connesse con l'assegnazione dei relativi finanziamenti.

Con nota prot. 1441 del 26 aprile 2021, inviata ai predetti Comuni e alla Città Metropolitana di Torino, la Città ha proposto l'attivazione dell'Accordo Territoriale in parola, condividendone il ruolo di coordinamento dell'azione amministrativa comune.

A seguito degli incontri all'uopo dedicati e tenuto conto delle osservazioni pervenute dai Comuni di Rivalta di Torino, San Mauro Torinese, Orbassano e della Città Metropolitana con nota del 30 giugno 2021 prot. 2150, la Città di Torino, con comunicazioni prot. 2036 del 21 giugno 2021 e del 14 luglio u.s, ha trasmesso lo schema di Accordo Territoriale previamente condiviso e aggiornato agli Enti di cui sopra, al fine di procedere alla relativa approvazione da parte dei rispettivi Consigli Comunali e con Decreto del Vicesindaco della Città Metropolitana.

L'Accordo, approvato dal Consiglio Comunale della Città con DCC n. 719 del 23 luglio 2021, è stato sottoscritto dagli Enti il 29 settembre 2021.

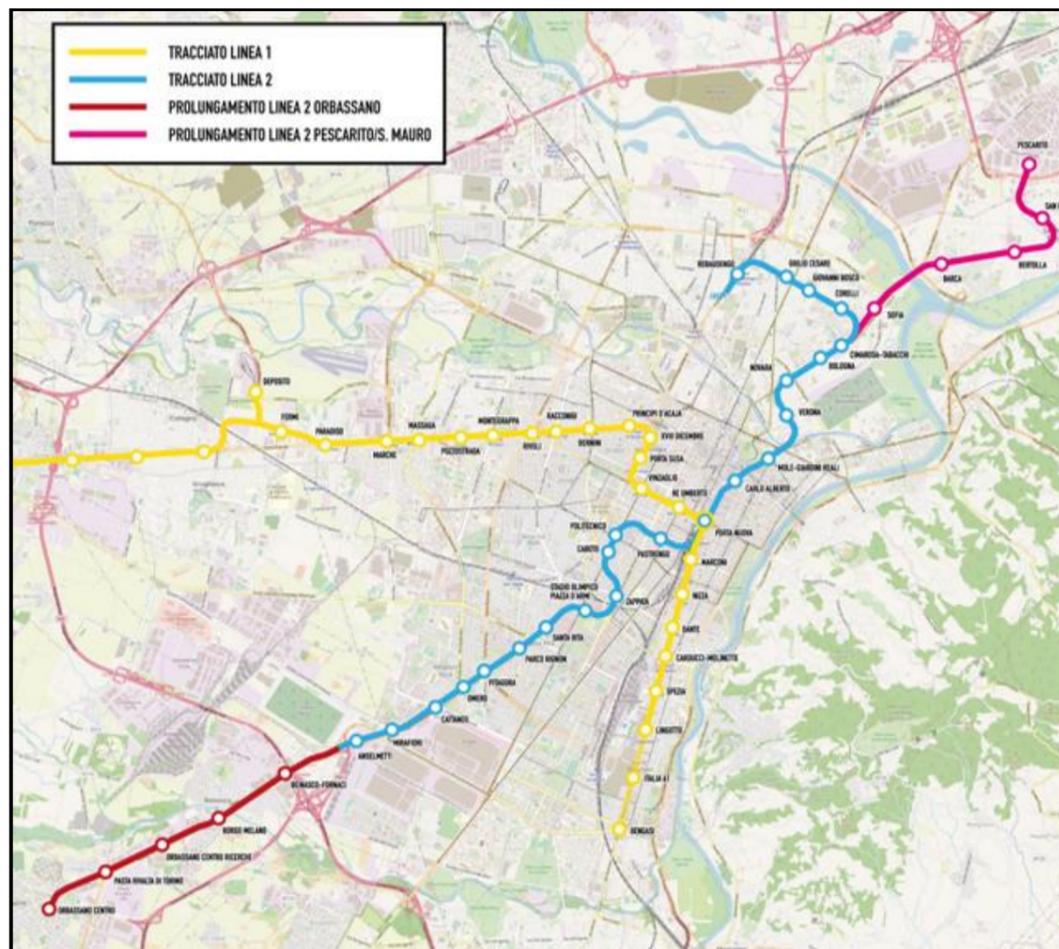
Dato atto che la Legge n. 160 del 27/12/2019 (c.d. Legge Finanziaria 2020) ha previsto uno stanziamento di 828 milioni di Euro, fra gli anni 2020 e 2032, destinato alla progettazione e alla realizzazione di una prima tratta prioritaria della Linea 2 sul territorio di Torino, la Città di Torino, in data 28 ottobre 2020, ha stipulato apposita Convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che regola le modalità di erogazione del succitato finanziamento, destinato alla progettazione definitiva della tratta Rebaudengo – Politecnico e alla realizzazione della sub-tratta Rebaudengo – Novara. In data 20 aprile 2022, con Decreto n. 92 del Ministro per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze è stato inoltre approvato lo stanziamento di ulteriori 1000 milioni di Euro, per il completamento della tratta Rebaudengo – Politecnico.

In considerazione del fatto che il cronoprogramma previsto nella Convenzione stipulata con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile sopracitata non consente di giungere contestualmente all'analogo sviluppo progettuale per le altre tratte dell'infrastruttura, al momento non finanziate, non risulta possibile attendere la conclusione della procedura dell'Accordo di Programma sull'intero tracciato. Si è pertanto convenuto che l'approvazione del progetto relativo alla prima tratta Rebaudengo – Politecnico nel territorio del Comune di Torino avvenga, in anticipazione, attraverso la procedura della Variante semplificata, ai sensi dell'art 17 bis commi 2 e 6 della L.R. n. 56/77 e s.m.i. da ratificarsi da parte del Consiglio Comunale.

La suddetta procedura potrà essere reiterata da ciascun Comune nel caso in cui dovessero essere reperiti ulteriori finanziamenti parziali destinati alla realizzazione di tratte funzionali, qualora non si fosse ancora addivenuto alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma per l'approvazione del PFTE relativo all'intero tracciato dell'opera.

1. Finalità

Il tracciato della seconda linea di metropolitana della Città di Torino nasce dalla volontà di definire, a seguito del riassetto territoriale post-olimpico e delle previste trasformazioni urbanistiche di medio e lungo periodo, lo scenario strategico connesso con lo sviluppo del sistema dei trasporti della Città e della sua area metropolitana, con riferimento sia al trasporto pubblico su ferro in tutte le sue componenti, sia, in particolare, a una seconda linea di metropolitana.



A differenza della Linea 1 che corre per la quasi totalità al di sotto dei sedimi stradali, la nuova linea, che attraversa da nord a sud l'intero territorio comunale, estendendosi a nord sino al Comune di San Mauro e a sud fino al Comune di Orbassano, deve affrontare la complessità tecnica dell'attraversamento del Centro Storico e amministrativa dell'interessamento di molteplici aree normative.

Considerata la necessità di realizzazione della nuova linea della metropolitana per lotti funzionali, in relazione alle risorse economico finanziarie assegnate alla Città e preso atto delle tempistiche per la progettazione della tratta Rebaudengo – Politecnico, è stato necessario attivare un diverso iter procedurale rispetto a quello dell'Accordo di Programma, individuato per l'approvazione del progetto dell'intero percorso.

Per la redazione della progettazione definitiva della tratta Rebaudengo-Politecnico dell'opera il Consiglio Comunale, con deliberazione n. mecc. 2020 01849/034, in data 26 ottobre 2020, esecutiva dal 9 novembre 2020, ha inteso avvalersi della Società Infratrasporti.To S.r.l., in qualità di società in house, ai sensi degli artt. 5 e 192 del D. Lgs. 50/2016 e s.m.i. "Codice dei contratti pubblici".

Successivamente, con Deliberazione della Giunta Comunale del 17 novembre 2020 (mecc. 2020-02495/034), la Società Infratrasporti.To S.r.l. è stata incaricata della redazione del progetto definitivo della citata tratta.

L'incarico alla Società Infratrasporti.To S.r.l. prevede anche la revisione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, già approvato in linea tecnica nel febbraio 2020, per la porzione di percorso riguardante la tratta oggetto di finanziamento.

L'aggiornamento progettuale tiene conto sia delle richieste e delle osservazioni pervenute nell'ambito della conferenza dei servizi sul PFTE, i cui esiti sono confluiti nella Determinazione Dirigenziale dell'Area Infrastrutture n. 2964 dell'8 settembre 2020, sia della fase di scoping relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale - Fase di Specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n. 152/2006 e dell'art. 11 della Legge Regionale 14 dicembre 1998, n. 40, conclusasi con la Determinazione Dirigenziale del Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali n. 2248 del 14 luglio 2020.

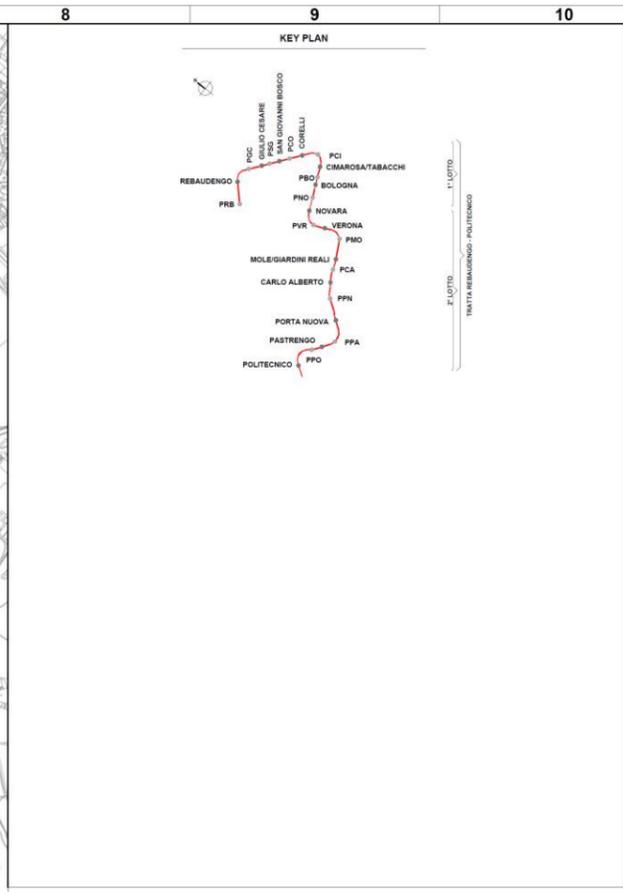
Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica relativo alla tratta Rebaudengo-Politecnico aggiornato come sopra delineato, è stato trasmesso all'Area Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito in data 30 maggio 2022, prot. 1341, per consentire l'avvio dell'iter di approvazione della variante al PRG, finalizzata a dare conformità al progetto dell'opera da approvare.

Il percorso della linea ha origine in corrispondenza della stazione ferroviaria Rebaudengo e prosegue lungo la ex trincea ferroviaria posta tra via Gottardo e via Sempione. A partire dalla fermata Corelli il tracciato devia lungo via Bologna, anziché lungo via Regio Parco, al fine di servire meglio con le fermate intermedie Cimarosa-Tabacchi, Bologna e Novara gli insediamenti dell'area interessata esistenti e in progetto.

Dopo la fermata Novara la linea devia nuovamente fino alla fermata Verona. Dopo la fermata Verona, la linea, attraversato il fiume Dora, entrando nella cosiddetta tratta centrale con le fermate Mole/Giardini Reali e Carlo Alberto, portandosi poi in corrispondenza di via Lagrange, abbandonando l'iniziale previsione di allineamento su via Roma, sia per superare le difficoltà costruttive delle fermate Vittorio Emanuele e San Carlo, sostituite da Carlo Alberto e Porta Nuova, sia per servire nel modo migliore possibile il quartiere Vanchiglia. La tratta interessante il centro storico termina con la fermata Porta Nuova, posta lungo via Nizza, al fine di migliorare la corrispondenza con la stazione ferroviaria e la Linea 1, anche in considerazione delle difficoltà legate alla presenza di alberi di eccezionale pregio nel giardino Sambuy ed alle accertate preesistenze archeologiche.

Il tratto finale Porta Nuova- Politecnico, in cui la Linea 2 attraversa e serve un'area molto attrattiva della Città, è stata progettata con l'obiettivo di individuare le stazioni in modo che le loro aree d'influenza fossero in grado di servire nel miglior modo possibile i principali attrattori della zona e di realizzare una corrispondenza funzionalmente adeguata con la stazione F.S. di Porta Nuova, nonché con la linea metropolitana 1.

La soluzione finale coincidente con la tratta oggetto della presente variante è riportata nel seguente estratto cartografico.



**MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILI**
STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE
COMUNE DI TORINO

METROPOLITANA AUTOMATICA DI TORINO
LINEA 2 - TRATTA POLITECNICO - REBAUDENGO
PROGETTAZIONE DEFINITIVA
 Lotto funzionale 1: Rebaudengo - Bologna

PROGETTO DEFINITIVO		 INFRASTRUTTURE PER LE CITTÀ INFRATRASPORTI.TO S.r.l.									
DIRETTORE PROGETTAZIONE Responsabile integrazione discipline specialistiche	IL PROGETTISTA										
Ing. R. Crova Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino n. 60385	Ing. F. RIZZO Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino n. 9337K	ELABORATI GENERALI PLANIMETRIA GENERALE TRATTA FUNZIONALE POLITECNICO - REBAUDENGO									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>ELABORATO</th> <th>REV. int.</th> <th>REV. est.</th> <th>SCALA</th> <th>DATA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>MTL2T1A1DZ00GENT 002</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>1:10.000</td> <td>31/01/2022</td> </tr> </tbody> </table>			ELABORATO	REV. int.	REV. est.	SCALA	DATA	MTL2T1A1DZ00GENT 002	0	0	1:10.000
ELABORATO	REV. int.	REV. est.	SCALA	DATA							
MTL2T1A1DZ00GENT 002	0	0	1:10.000	31/01/2022							

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	CONTROL.	APPROV.	VISTO
0	EMISSIONE	31/01/22	LPA	GIE	FRI	RCR
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-

LOTTO 1 CARTELLA 1.1 4 MTL2T1A1D Z00GENT002	STAZIONE APPALTANTE DIRETTORE DI DIVISIONE INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ Ing. R. Bertasio RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. G. Marengo
---	--

2. Procedura di approvazione della variante

La necessità di anticipare, rispetto all'approvazione del tracciato complessivo dell'infrastruttura, la realizzazione del primo lotto del progetto della Linea 2 della Metropolitana, relativo alla tratta Rebaudengo – Politecnico nel territorio del Comune di Torino, come detto, ha determinato l'impossibilità di attendere la conclusione dell'Accordo di Programma su tutto il tracciato. Pertanto, per permettere di approvare il progetto dell'opera nel suo primo tratto cittadino, si è optato di procedere attraverso l'istituto della Variante semplificata, ai sensi dell'art 17 bis commi 2 e 6 della L.R. n. 56/77 e s.m.i..

Il comma 6 dell'art. 17bis della LUR prevede che per la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità, la variante urbanistica eventualmente necessaria ai sensi dell'articolo 10 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327 (Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità), segua la procedura di cui al comma 2 della stessa Legge Regionale, con particolare riferimento alle lettere a), b), c), d) ed e).

Il comma 2 dell'art. 17bis citato, prevede che nel caso in cui le iniziative di interesse pubblico, attuate attraverso gli Accordi di Programma, di cui all'articolo 34 del decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267 (Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali), comportino variazioni allo strumento urbanistico, si applichi il seguente procedimento:

- a) il soggetto proponente l'opera o l'intervento, pubblico o privato, presenta la proposta, comprensiva degli elaborati della variante urbanistica e, ove necessario, degli elaborati di natura ambientale;
- b) l'amministrazione competente individua il responsabile del procedimento, che, verificata la procedibilità tecnica della proposta e la completezza degli atti ricevuti, convoca la conferenza di servizi ai sensi degli articoli 14, 14bis, 14ter, 14quater e 14 quinquies della legge 241/1990 e delle altre normative di settore;
- c) la conferenza di servizi si esprime in via ordinaria entro trenta giorni dalla prima seduta; alla conferenza partecipano il comune o i comuni interessati, la provincia, la città metropolitana e la Regione, la quale si esprime tramite il proprio rappresentante unico; partecipano altresì gli altri enti e soggetti previsti dalla l. 241/1990 e dalle altre normative di settore;
- d) nel caso di espressione positiva o positiva con condizioni, la conferenza dà mandato al responsabile del procedimento per la pubblicazione del progetto dell'intervento, della conseguente variante urbanistica, comprensiva delle eventuali condizioni poste dalla conferenza, sul sito informatico degli enti interessati per quindici giorni consecutivi; entro i successivi quindici giorni è possibile presentare osservazioni;
- e) la conferenza valuta le osservazioni eventualmente pervenute e si esprime definitivamente in via ordinaria entro i successivi trenta giorni;

La variante è ratificata dal consiglio comunale nella prima seduta utile, pena la decadenza.

La variante è efficace in seguito alla pubblicazione sul bollettino ufficiale della Regione.

In ottemperanza di quanto previsto dalla norma, gli elaborati della presente variante sono stati sottoposti alla valutazione della Conferenza dei Servizi, prevista dalla succitata lettera b) del comma 2 dell'art. 17bis della LUR, che ha svolto le proprie attività nelle sedute del 6 e del 27 settembre 2022.

Ai sensi della lettera d) del suddetto comma 2, la Conferenza ha concluso la propria attività dando mandato al responsabile del procedimento per la pubblicazione del progetto dell'intervento e della conseguente variante urbanistica, comprensiva delle eventuali condizioni poste dalla conferenza, sul sito informatico degli enti interessati.

3. Quadro pianificatorio di riferimento

3.1 Pianificazione sovraordinata

3.1.1 Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile

La Legge di Bilancio 2017 ha previsto l'emanazione del Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile, da approvare con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dello Sviluppo Economico, con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (comma 615).

Il Piano Strategico Nazionale della Mobilità Sostenibile per il rinnovo del parco mezzi su gomma per i servizi di trasporto pubblico locale e il miglioramento della qualità dell'aria - ai sensi della Legge n. 232/2016, art. 1, commi 613, 614, 615 - è stato approvato con DPCM 30 aprile 2019.

Nel Piano si sostiene che la densità e qualità del trasporto pubblico locale contribuiscono decisamente a una mobilità urbana efficiente e sostenibile, ed è per tale motivo, nonché per conseguire gli obiettivi europei di riduzione dei livelli di inquinamento dell'aria, che è stato avviato un piano di sostegno finanziario del settore ed un processo di riforma orientato al principio della centralità del cittadino-utente.

Un trasporto pubblico locale più sicuro, più confortevole, meno inquinante, più efficiente, più coordinato con l'assetto urbanistico, è un elemento determinante della mobilità sostenibile, non solo per l'impatto diretto in termini di emissioni, ma anche perché può portare ad un aumento degli utenti e quindi a uno shift modale tale da ridurre l'uso dei mezzi privati e del relativo impatto inquinante con un aumento della vivibilità delle città.

3.1.2 Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza 2020 (DEF)

L'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza (DEF) "L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica ed infrastrutture" 2020 è stato Deliberato dal Consiglio dei Ministri 6 luglio 2020, mentre il DEF 2021 è stato approvato il 29 luglio 2021.

Il documento è volto a definire la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti e rappresenta il documento programmatico con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) intende effettuare le scelte sulle politiche per le infrastrutture ed i trasporti del Paese, anticipando alcune decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).

L'allegato riporta il quadro generale della programmazione delle infrastrutture di trasporto, e individua, nel quadro del Sistema integrato dei trasporti, della logistica e delle infrastrutture, gli interventi e programmi prioritari per lo sviluppo del paese.

Fra gli interventi e programmi prioritari in entrambi i documenti vi sono i sistemi di trasporto rapido di massa; il Programma Città Metropolitana di Torino individua fra gli interventi prioritari - nella categoria Estensione della rete di trasporto rapido di massa - la Linea 2 - Prima tratta, nonché l'Estensione della Linea 1-Tratta Collegno-Cascine Vica (DEF 2020 Tabella V.5.27 a pag. 343), (DEF 2021 Tabella A. 5.13 Programma Città Metropolitana di Torino a pag. 179).

3.1.3 Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale (P.T.R.), approvato in data 21/07/2011 con D.C.R. n. 122-29783, definisce le strategie e gli obiettivi di pianificazione territoriale di livello regionale, affidandone l'attuazione, attraverso momenti di verifica e di confronto, agli enti che operano a scala provinciale e locale e stabilisce le azioni da intraprendere da

parte dei diversi soggetti della pianificazione, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e competenza, per dare attuazione alle finalità del P.T.R. stesso.

Riguardo al sistema della mobilità, con riferimento all'area metropolitana torinese, il PTR al fine di rispondere alla crescente domanda di mobilità dell'area - anche in funzione del suo ruolo nel contesto regionale - individua quale obiettivo prioritario la realizzazione di un sistema della mobilità incentrato su di un insieme integrato di interventi, quali:

- a) la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) fondato sull'uso integrato e multifunzionale del passante ferroviario con attestamenti incrociati per incrementare l'efficienza del trasporto pubblico metropolitano, rafforzare il sistema policentrico e ridurre la congestione da traffico;
- b) il completamento del quadruplicamento ed interrimento del Passante ferroviario di Torino;
- c) la realizzazione della linea ferroviaria in tangenza alla parte nord-ovest dell'area metropolitana (Gronda nord e Corso Marche) che consenta, soprattutto con riferimento al traffico merci, di connettere la linea Torino-Lione (e l'Interporto di Orbassano) con la Torino - Milano in alternativa all'utilizzo del passante ferroviario;
- d) il completamento del progetto Movicentro finalizzato all'integrazione tra i diversi tipi di trasporto attraverso una riorganizzazione degli impianti e delle strutture esistenti o in previsione, che permette all'utenza di scegliere il modo di spostarsi più rapido ed economico;
- e) la realizzazione della Tangenziale est di Torino.

Gli strumenti di governo del territorio, ai diversi livelli, con riferimento ai sistemi insediativi della Regione, devono inoltre:

- a) assicurare, in corrispondenza dei principali accessi ai centri urbani, la dotazione di spazi di parcheggio all'esterno della sede stradale con funzione di interscambio con i servizi di trasporto collettivo;
- b) prevedere, nei centri ad alta densità abitativa, più ordini di parcheggio lungo le principali direttrici di penetrazione serviti da mezzi di trasporto collettivo al fine di incentivare l'utilizzo dei parcheggi più esterni;
- c) individuare, in corrispondenza di ogni stazione del servizio ferroviario, delle principali autostazioni e degli snodi di interscambio con le linee del trasporto pubblico locale, le aree per la sosta dei veicoli privati secondo adeguati dimensionamenti;
- d) garantire un sistema integrato di mobilità delle persone che incentivi e favorisca il ricorso ai mezzi pubblici e l'accessibilità pedonale ai centri storici;
- e) favorire la mobilità ciclabile attraverso la definizione di una rete di percorsi ad essa dedicati caratterizzati da continuità sul territorio urbano e periurbano.
- f) incrementare la rete dei percorsi dedicati ai pedoni, promuovendo l'accessibilità pedonale ai principali nodi di interscambio modale ed alla rete dei servizi di trasporto pubblico locale.

Le finalità e le strategie perseguite dal PTR sono state inoltre declinate a livello di Ambiti di Integrazione Territoriale -AIT (sistemi territoriali e funzionali di livello regionale, che hanno lo scopo di favorire una visione integrata a scala locale di tutto ciò che il PTR intende governare), in tematiche settoriali di rilevanza territoriale tra le quali si evidenzia quella relativa ai trasporti e alla logistica. Tali tematiche costituiscono indirizzi e riferimenti di livello strategico, a scala regionale, da approfondire e integrare in sede di costruzione degli strumenti di programmazione e pianificazione alle varie scale, tra i quali troviamo lo sviluppo della Rete Metropolitana Automatica di Torino attraverso il completamento della linea 1 e la realizzazione della linea 2.

La presente variante deve quindi confrontarsi e garantire coerenza con il PTR, che a sua volta rappresenta coerenza con lo Schema di sviluppo dello spazio europeo.

3.1.4 Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Il vigente Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.) è stato approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017.

Il PTR ed il PPR sono atti diversi ma complementari di un unico processo di pianificazione territoriale e paesaggistica volto al riconoscimento, gestione, salvaguardia, valorizzazione e riqualificazione dei territori della regione.

Il rapporto tra PTR e PPR è definito dalla normativa vigente, in particolare dal D.Lgs. 42/2004 e successive modifiche (Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio), nonché dalla recente giurisprudenza, anche costituzionale.

Il tema centrale del PPR è volto alla tutela dei beni paesaggistici, sia quelli individualmente oggetto di specifico provvedimento di tutela, sia quelli facenti parte delle categorie tutelate per legge (ex art. 142 del Codice). Tuttavia il PPR considera anche le altre componenti la cui disciplina è necessaria per una efficace tutela dei beni puntualmente individuati e per diffondere su tutto il territorio i valori paesaggistici. Perciò la disciplina del PPR considera congiuntamente tutte le componenti e i beni paesaggistici in esse compresi.

Il Piano paesaggistico regionale descrive il paesaggio piemontese nei suoi caratteri identitari, al fine di garantire che sia adeguatamente conosciuto, tutelato, valorizzato e regolato, riconoscendone i valori fondamentali e individuandone le principali criticità.

Le misure di tutela previste dal PPR si traducono in disposizioni normative che incidono direttamente o indirettamente sui processi di trasformazione, a partire dal Sistema delle strategie e dagli obiettivi descritti all'interno dell'Allegato A alle Norme di attuazione - NdA.

Il sistema comune di strategie e obiettivi del PTR e del PPR delineano un quadro di riferimento per le scelte sui temi di lunga durata e maggiore rilevanza per il governo del territorio, che si declinano in:

1. Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio;
2. Sostenibilità ambientale, efficienza energetica;
3. Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica;
4. Ricerca, innovazione e transizione economico-produttiva;
5. Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali.

Anche se il PRG vigente aveva trattato tali aspetti con approccio particolarmente attento ed innovativo per la finestra temporale in cui fu concepito, il recepimento delle strategie suddette deve avvenire attraverso una puntuale variante di adeguamento del PRG.

La Proposta Tecnica del Progetto Preliminare della revisione del Piano Regolatore Generale, ai sensi degli articoli 14, 15 e 17 della L.U.R., adottata con deliberazione del Consiglio Comunale del 20 luglio 2020 n. 01476/009, contiene tra i principali obiettivi anche l'adeguamento al Piano Paesaggistico Regionale.

Nelle more dell'adeguamento dello strumento urbanistico generale al Ppr, come disciplinato dal Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 marzo 2019, n. 4/R. Regolamento regionale recante: *“Attuazione del Piano paesaggistico regionale del Piemonte (Ppr), ai sensi dell'articolo 8 bis comma 7 della legge regionale 5 dicembre 1977 n. 56 (Tutela e uso del suolo) e dell'articolo 46, comma 10, delle norme di attuazione del Ppr.”*, la presente variante deve essere coerente con le previsioni del Ppr stesso, limitatamente alle aree da essa interessate.

In aderenza ai disposti dell'articolo 14, comma 1, punto 3 lettera 0a) della L.U.R., la presente Variante contiene uno specifico fascicolo, corredato da tavole o cartogrammi, illustrativo del rapporto tra i contenuti della variante al PRG e quelli del Ppr.

Inoltre, per la verifica di potenziali impatti sulla componente Paesaggio, si richiamano le *“Linee guida per l'analisi, la tutela e la valorizzazione degli aspetti scenico-percettivi del Paesaggio”* (maggio 2014), *“Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti. Buone pratiche per la progettazione edilizia”* e *“Indirizzi per la qualità paesaggistica degli insediamenti. Buone pratiche per la pianificazione locale”* approvati con D.G.R. n. 30-13616 del 22 Marzo 2010, redatti dalla Regione Piemonte quali strumenti di riferimento per la progettazione degli interventi.

3.1.5 Piano Regionale della Mobilità e Trasporti

Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) ha il compito di fornire alla pubblica amministrazione gli strumenti adeguati per fronteggiare, in una logica di anticipazione e non di emergenza, le nuove esigenze di cittadini e imprese.

Il PRMT, approvato con D.C.R. n. 256-2458 del 16.01.2018, è un Piano strategico che ragiona su un orizzonte temporale di lungo periodo, fissa le linee guida per lo sviluppo del settore e gli obiettivi da raggiungere al 2020, 2030 e 2050, delineando un sistema dei trasporti del futuro, sia delle persone che delle merci, in grado di conciliare le esigenze di mobilità con il rispetto dell'ambiente.

Il PRMT riconosce le relazioni tra mobilità e territorio e l'importanza di operare in settori e a livelli istituzionali diversi.

Il Piano definisce i criteri guida per la politica della mobilità e dei trasporti per raggiungere l'obiettivo di un sistema economicamente, socialmente ed ambientalmente sostenibili. I criteri sono: la sicurezza di cittadini e imprese, l'accessibilità, l'efficacia e l'efficienza del sistema; l'attenzione agli impatti energetici e ambientali il sostegno alle imprese, la vivibilità del territorio e la qualità della vita.

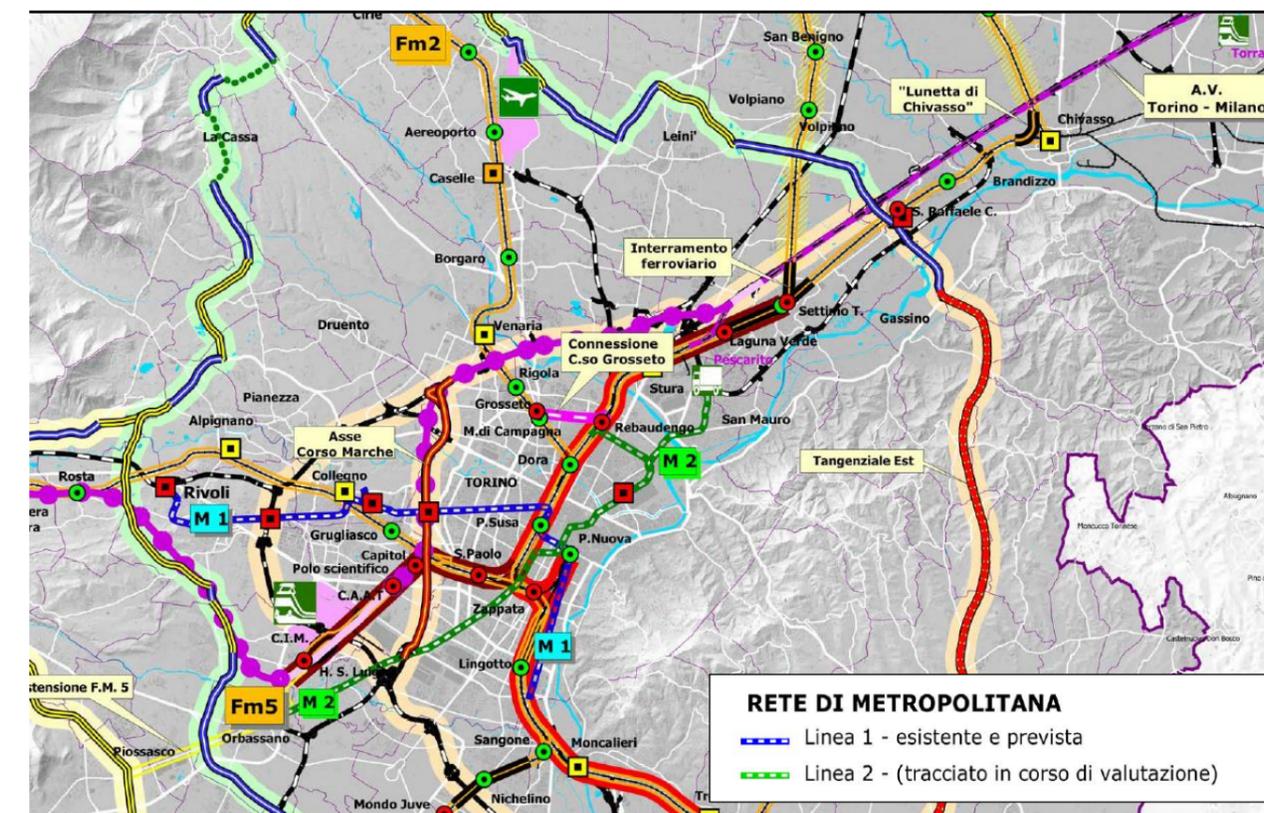
Per perseguire la visione, il Piano definisce con chiarezza gli obiettivi che si propone di raggiungere e le strategie, ovvero i criteri secondo cui intende agire.

Il Piano adotta 7 strategie e, per ognuna di esse, definisce gli obiettivi che le qualificano:

- Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti
- Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero.
- Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti. L'efficacia è la capacità di ottenere i risultati voluti e di produrre un effetto desiderato.
- Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività.
- Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture
- Sostenere la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo
- Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini

LE STRATEGIE	GLI OBIETTIVI
A. Aumentare la sicurezza reale e percepita negli spostamenti	Protezione di passeggeri e merci Incolunità delle persone
B. Migliorare le opportunità di spostamento e di accesso ai luoghi di lavoro, di studio, dei servizi e per il tempo libero	Disponibilità delle reti Fruibilità dei servizi Accessibilità alle informazioni Integrazione dei sistemi
C. Aumentare l'efficacia e l'affidabilità nei trasporti	Utilità del sistema Qualità dell'offerta
D. Aumentare l'efficienza economica del sistema, ridurre e distribuire equamente i costi a carico della collettività	Razionalizzazione della spesa pubblica Internalizzazione dei costi esterni
E. Ridurre i rischi per l'ambiente e sostenere scelte energetiche a minor impatto in tutto il ciclo di vita di mezzi e infrastrutture	Uso razionale del suolo Riqualficazione energetica Limitazione delle emissioni Contenimento della produzione di rifiuti
F. Sostenere la competitività e lo sviluppo di imprese, industria e turismo	Competitività delle imprese Sviluppo dell'occupazione
G. Aumentare la vivibilità del territorio e dei centri abitati e contribuire al benessere dei cittadini	Salvaguardia dell'ambiente naturale Recupero degli spazi costruiti

Comune di Torino, dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana e da GTT. Si tratta di un quadro di lungo termine sviluppato in coerenza con la scelta dell'assetto del Sistema ferroviario metropolitano.



Estratto PTCP2 - Tav. 4.1 Schema strutturale delle infrastrutture per la mobilità

Fino all'approvazione dei piani di settore o all'entrata in vigore delle disposizioni delle politiche integrate, gli enti locali nella redazione o nell'aggiornamento degli strumenti di pianificazione urbanistica, ai sensi di quanto previsto dalla L.U.R., articolo 12, comma 2, punto 6) laddove si parla di definire l'organizzazione del territorio in relazione al sistema infrastrutturale e di trasporto e di traffico, devono:

- assumere specifici obiettivi di sostenibilità del sistema della mobilità in coerenza con i target del presente Piano;
 - definire l'assetto della mobilità in relazione all'uso del territorio secondo una visione di lungo periodo e che riguarda tutte le modalità di spostamento e incoraggia scelte più sostenibili;
- Con riferimento agli aspetti di ricaduta ambientale, la coerenza fra strumenti di pianificazione urbanistica viene valutata in fase di Valutazione Ambientale Strategica.

3.1.6 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP2)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - P.T.C.2 vigente, approvato in data 21 luglio 2011 con D.C.R. n. 121-29759, contiene tra i suoi obiettivi lo sviluppo del territorio provinciale, secondo parametri ambientalmente sostenibili, in coerenza con le specificità delle differenti parti del territorio, tenuto conto della disponibilità e riproducibilità delle risorse, in un'ottica di valorizzazione delle opportunità, contenimento e risoluzione delle criticità.

Tra gli obiettivi generali del Piano è contenuto anche quello del potenziamento e dell'integrazione della rete del trasporto pubblico.

In particolare, il Piano prende in considerazione un'ipotesi di tracciato della linea 2 della metropolitana delineato nel quadro di sviluppo del sistema di trasporto pubblico cittadino e dell'Area Metropolitana, predisposto dal

Per la tratta entro i confini del Comune di Torino è proposto un tracciato che si sviluppa dal settore Nord-Est al settore Sud-Ovest per una lunghezza complessiva di circa 14,8 km, riportato nella Tavola 4.1, relativa allo Schema strutturale delle infrastrutture per la mobilità, con la definizione "in corso di valutazione".

La realizzazione della linea 2, nel tracciato esclusivamente cittadino, si dovrà interfacciare con il polo del Politecnico, con avvicinamento al Campus universitario Einaudi, interessando a Sud l'area di Fiat Mirafiori, oggetto di profonde trasformazioni d'uso. Parte integrante del sistema di metropolitana di Torino è la linea tramviaria 4, per la quale si ipotizza un prolungamento fino a Stupinigi.

Tale disegno complessivo delle linee forti del trasporto pubblico si integra e contribuisce a strutturare il trasporto lento, andando a favorire sistemi di interscambio in adiacenza alle fermate della metropolitana attrezzate con parcheggi bici e punti bike sharing, e attraverso la realizzazione di spazi utili ad un accesso alle nuove vetture in bicicletta.

Nell'illustrazione del quadro pianificatorio a scala provinciale è però necessario tenere conto che la Città Metropolitana ha approvato il nuovo Piano Strategico Metropolitano di Torino -PSM, PSM 2021-2023 "Torino Metropoli Aumentata" che individua ed aggiorna la visione di sviluppo unitaria per l'intero territorio, con durata triennale. Il Piano si articola in 6 assi, che corrispondono ai 6 punti programmatici previsti dal programma Next Generation Europe e alle 6 missioni del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Gli assi si articolano a loro volta in 24 strategie e 111 azioni concrete e puntuali.

Il PSMT nel confermare gli innovativi obiettivi delineati dal PTCP2, quali il contenimento del consumo di suolo e la pianificazione territoriale ambientalmente integrata, delinea aggiornamenti e rivisitazioni di alcune Azioni con rilevanti riverberi sulla pianificazione anche di livello comunale.

In particolare l'Asse 3 - Infrastrutture per una mobilità sostenibile - si pone l'obiettivo di cogliere l'occasione della trasformazione dei cicli della pendolarità casa-lavoro per migliorare la connettività e l'accessibilità al e del territorio metropolitano, innestando sulla rete radiocentrica del ferro, potenziata, un reticolo di mobilità locale alle diverse scale che abbia nelle stazioni nodi di scambio modale e di servizi. Promuovere così lo spostamento con i mezzi pubblici, in bicicletta e a piedi e la qualificazione dello spazio pubblico nei contesti di urbanizzazione recente.

3.1.7 Piano Territoriale Generale Metropolitano

Ai fini del corretto recepimento degli indirizzi di pianificazione, è necessario ricordare che con Decreto della Sindaca Metropolitana n. 35 del 2 aprile 2021 è stata adottata la Proposta tecnica del nuovo Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM). Il PTGM approvato sostituirà integralmente il vigente Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTC2) approvato con DCR 121-29759 del 21/07/2011.

Il PTGM è lo strumento della Città metropolitana di Torino che orienta l'attività degli Enti Locali per il governo del territorio nell'ambito delle rispettive competenze e reca la disciplina volta a perseguire lo sviluppo integrato e sostenibile dell'intero territorio metropolitano e assume a tutti gli effetti anche valore di piano territoriale di coordinamento.

Il PTGM considera l'intero territorio della CMT0 e definisce la pianificazione territoriale generale configurandone l'assetto, tutelando e valorizzando l'ambiente naturale nella sua integrità, considerando la pianificazione comunale esistente; il PTGM coordina le politiche per la trasformazione e la gestione del territorio necessarie per promuovere il corretto uso delle risorse ambientali e naturali e la razionale organizzazione territoriale delle attività e degli insediamenti, ivi comprese le strutture di comunicazione, le reti di servizi e delle infrastrutture appartenenti alla competenza della comunità metropolitana, anche fissando vincoli e obiettivi alle attività e all'esercizio delle funzioni dei Comuni compresi nel territorio metropolitano.

Il PTGM nell'ambito del sistema dei collegamenti materiali quali la Mobilità e trasporti riporta le ipotesi di tracciato della linea 2 di metropolitana, affrontate nel quadro di sviluppo di lungo termine del sistema di trasporto pubblico dell'Area metropolitana di Torino, in coerenza con la scelta dell'assetto del Sistema ferroviario metropolitano.

Durante la fase di pubblicazione della Proposta Tecnica la Città di Torino ha formulato i propri contributi e prodotto puntuali osservazioni.

Nello specifico per quanto attiene il tema della mobilità e del trasporto pubblico, si è evidenziata la necessità di recepire correttamente le tratte esistenti della linea metropolitana 1 con le relative estensioni previste, e la linea metropolitana 2 in progetto secondo il tracciato oggetto di Accordo Territoriale.

3.1.8 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile della Città Metropolitana di Torino

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile – PUMS – è uno strumento di pianificazione strategica previsto dal Decreto M.I.T. 4 agosto 2017 Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, ai sensi dell'art. 3 comma 7 del D.Lgs. 16 dicembre 2016 n. 257.

La Città Metropolitana di Torino è l'Ente competente per la sua redazione e approvazione. Si tratta di un Piano strategico predisposto su un orizzonte temporale decennale, aggiornato con cadenza almeno quinquennale, che deve essere coerente con la pianificazione territoriale e perseguire obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

L'iter di approvazione si sviluppa attraverso diverse fasi con un percorso partecipato che prevede il coinvolgimento del territorio a partire dalle zone omogenee, agli stakeholder fino ai cittadini.

L'iter per la definizione del Piano è partito nel mese di febbraio 2019, con incontri di presentazione del processo di costruzione del Piano alle comunità locali. In concomitanza è stato istituito un Comitato scientifico, composto da esperti dell'Università e del Politecnico di Torino, dell'Università Cattolica di Milano e dell'Universidad Politecnica de Catalunya, di accompagnamento del percorso di redazione partecipata.

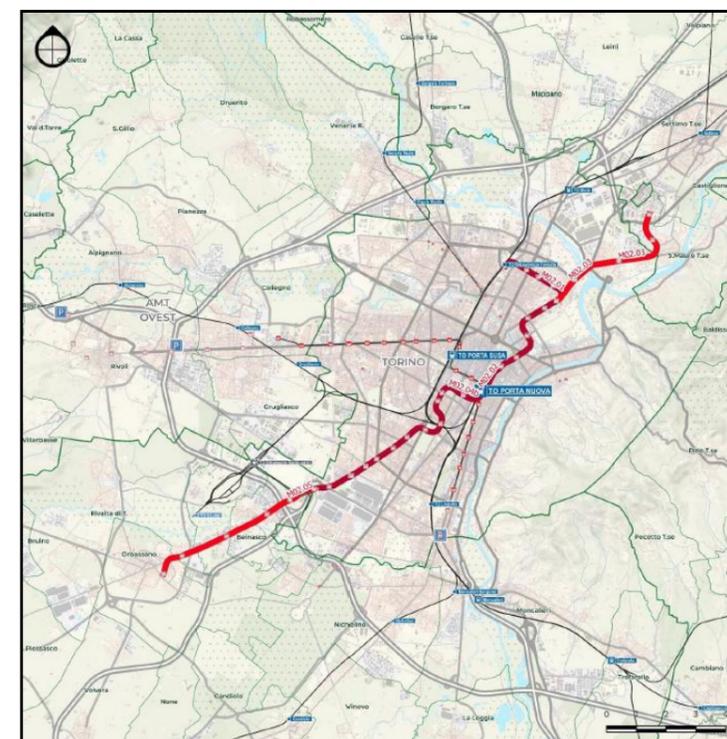
La Proposta di PUMS è stata adottata con Decreto CMTO il 1° giugno 2021.

La redazione del PUMS è oggetto di una interlocuzione con la Regione Piemonte, in particolare con il Settore Pianificazione e Programmazione Trasporti e Infrastrutture, a sua volta impegnata nella redazione dei piani strategici regionali per la mobilità delle persone e delle merci.

In particolare, durante la fase di evidenza pubblica, l'Area Urbanistica e Qualità degli Spazi Urbani - della Città di Torino ha inviato il proprio contributo all'OTC e, in relazione all'opera in oggetto, nello sviluppo del PUMS, ha richiamato la necessità di garantire il potenziamento del trasporto pubblico alla luce di una contestuale programmazione tecnico-finanziaria delle opere infrastrutturali e delle opere indispensabili per l'interscambio con le altre modalità di trasporto: mobilità dolce, altre linee di TPL, parcheggi, ecc. (nota prot. 471 del 12.2.2021).

Si sottolinea che il fascicolo denominato "Rapporto finale" del PUMS, nella scheda "4.07 – Realizzazione della Linea 2" riporta il tracciato aggiornato dell'opera, nella sua complessiva estensione, la cui tratta denominata Rebaudengo - Politecnico è oggetto della presente variante.

La scheda riporta la descrizione del tracciato evidenziando che per quanto riguarda il territorio cittadino la metropolitana attraverserà la zona centrale e servirà poli come il Politecnico, l'Università (campus Einaudi) e l'ospedale Giovanni Bosco. Essa inoltre premetterà anche lo scambio con il servizio ferroviario metropolitano presso le stazioni di Rebaudengo e Zappata e con i servizi di lunga distanza a Porta Nuova dove la stazione della linea 2 sarà collegata a quella della linea 1.



3.1.9 Piano di Gestione Rischio Alluvioni

Il Piano di gestione del rischio di alluvioni (PGRA) è stato introdotto dalla Direttiva europea 2007/60/CE (recepita nel diritto italiano con D.Lgs. 49/2010 per ogni distretto idrografico) ed è stato approvato con DPCM in data 27 ottobre 2016. Esso orienta l'azione sulle aree a rischio significativo e definisce gli obiettivi di sicurezza e le priorità di intervento. Gli obiettivi del piano sono finalizzati a migliorare la sicurezza delle popolazioni esposte al rischio alluvioni utilizzando le migliori pratiche e le migliori tecnologie disponibili, a ridurre i danni sociali ed economici delle alluvioni e a favorire un tempestivo ritorno alla normalità in caso di evento.

Il tracciato della linea metropolitana intercetta, in corrispondenza dell'attraversamento sulla Dora Riparia, aree con "Probabilità di alluvioni elevata (tr. 10/20)" e, in corrispondenza del tratto compreso tra le stazioni Novara e Verona, aree con "Probabilità di alluvioni moderata (tr. 100/200)" e aree con "Probabilità di alluvioni scarsa (tr. 500)", come meglio specificato al successivo paragrafo 6.3.

3.2 Pianificazione comunale

3.2.1 Piano Regolatore Generale

Il PRG vigente, approvato dalla Città nel 1995, e successivamente modificato e integrato con molteplici varianti, ad oggi non disciplina le opere e gli interventi connessi all'attività e all'esercizio della rete di trasporto pubblico interrato (metropolitana).

Si ricorda tuttavia che l'Amministrazione nel tempo ha adottato provvedimenti che contenevano al loro interno la previsione della realizzazione della linea metropolitana, come di seguito illustrato.

La Variante strutturale n. 200 al PRG

A partire dal documento di "Indirizzi di politica urbanistica" elaborato dall'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Torino nel giugno 2008 e con la successiva approvazione del Documento Programmatico con Deliberazione del Consiglio Comunale mecc. n. 2008 09659/09 del 15 giugno 2009, la Città ha inteso avviare la riqualificazione fisica, ambientale, funzionale e sociale dei quartieri della zona nord Barriera di Milano e Regio Parco, anche attraverso la realizzazione della nuova linea 2 della metropolitana.

Va preliminarmente ricordato che l'ossatura del trasporto pubblico metropolitano era stata fino ad allora oggetto di importanti progetti di riorganizzazione volti al rilancio del trasporto su ferro, alla realizzazione di nuove infrastrutture stradali e, soprattutto, alla stretta integrazione modale dei sistemi di trasporto.

Negli anni a venire lo scenario del trasporto metropolitano prevedeva il completamento e la messa in esercizio del passante ferroviario, dalla stazione Lingotto a sud alla stazione Stura a nord, e la realizzazione del nuovo tracciato della linea ferroviaria per l'aeroporto, previsto sotto corso Grosseto con inserimento sul passante ferroviario in corrispondenza della nuova stazione Fossata-Rebaudengo.

L'entrata in esercizio della linea metropolitana 1 e del sistema ferroviario metropolitano, costituito da una rete di cinque linee doveva rappresentare, insieme alla linea 4 tranviaria, un notevole ampliamento della rete di forza del trasporto collettivo torinese.

In sede di approvazione del citato Documento Programmatico della Variante 200, il Consiglio Comunale, richiese che venissero svolti alcuni approfondimenti in ordine alla realizzazione di un secondo "ramo" della linea 2 per raggiungere l'area Pescarito, prevedendo la realizzazione del parcheggio di interscambio in quella zona e non più nell'area dello scalo Vanchiglia ed il corrispondente abbandono della previsione di collegamento con l'ex statale 11.

L'approfondimento richiesto permise di definire un "ramo B" del tracciato della linea metro 2 con sfioro appena superata via Bologna e prima di corso Regio Parco, per proseguire in direzione di Pescarito dove poteva essere prevista la realizzazione di un parcheggio di interscambio.

Sotto il profilo dell'interscambio con la viabilità principale urbana, il viale della Spina Centrale connesso con il sistema autostradale – tangenziale si configurava quale principale ingresso veicolare in città e trovava in corso Mortara – Novara il primo asse importante di smistamento in direzione Est-Ovest.

In corrispondenza della stazione Fossata –Rebaudengo si prevedeva un importante parcheggio di interscambio per consentire l'attestamento del traffico veicolare diretto in città per chi intende proseguire con le infrastrutture su ferro.

Lo studio di fattibilità relativo al tracciato della linea 2, delineato con deliberazione della Giunta Comunale del 4 aprile 2006, fu successivamente approvato in linea tecnica con deliberazione della Giunta Comunale del 10 giugno 2008.

Il progetto dell'infrastruttura dell'epoca prevedeva le fermate Vercelli, Giulio Cesare, San Giovanni Bosco che proseguivano lungo il tracciato dell'ex trincea ferroviaria e dell'ex Scalo Vanchiglia con le stazioni Cherubini, Bologna, Regio Parco e Novara. Era altresì prevista la realizzazione, al di sopra della copertura della trincea ferroviaria, di un interpiano da utilizzare per l'alloggiamento di posti auto che poteva fornire, lungo il tracciato dell'ex trincea, la disponibilità di 1.100 posti.

La Variante n. 200 al P.R.G. non fu mai approvata definitivamente dal Consiglio Comunale.

La Proposta Tecnica del Progetto Preliminare della Revisione generale del P.R.G.

La volontà di rivedere lo strumento di pianificazione generale vigente fu espressa dall'Amministrazione con deliberazione del Consiglio Comunale n. 94 del 28 luglio 2016 (mecc. 2016 03358/002) con l'approvazione delle "Linee Programmatiche relative alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato 2016-2021" ai sensi degli articoli 42 e 46 del Decreto Legislativo n. 267/2000 e dell'articolo 38 dello Statuto della Città.

Nel citato documento gli obiettivi delineati per la pianificazione urbanistica erano articolati nelle loro molteplici finalità con spunti attuativi quali la tutela dell'ambiente (consumo di suolo e riuso dell'edificato esistente, risparmio energetico, bonifica dei siti inquinati ed altro ancora), la dotazione quantitativa e qualitativa dei servizi (distribuzione policentrica e metropolitana, centri d'arte e cultura, residenze universitarie, trasporto pubblico e mobilità dolce), la riqualificazione urbana (periferie, edifici degradati e inutilizzati, beni comuni, emergenza abitativa e sociale), il lavoro (incubatori di impresa, rilancio dell'edilizia, commercio di vicinato, mercati di quartiere).

La necessità di un approccio olistico, non frammentario, che consentisse di mettere a sistema obiettivi e strategie, veniva sottolineata dalla prima delle cosiddette "Azioni concrete" ovvero proprio la Revisione del Piano Regolatore Generale, lo strumento d'eccellenza deputato al governo organico della Città.

Tale revisione ha avuto avvio con l'adozione della Proposta Tecnica del Progetto Preliminare (PTPP) ai sensi degli articoli 14, 15 e 17 della L.U.R. in data 20 luglio 2020 con DCC n. 2020 01476/009.

Nella redazione della PTPP di revisione del PRG hanno, tra le altre, assunto particolare rilievo le strategie condivise con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.), finalizzate alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, acustico e del consumo di suolo derivanti dal traffico urbano.

Tale Piano riconosce che il progetto della nuova linea 2 della metropolitana sia fattore determinante rispetto alle politiche infrastrutturali della Città in ambito cittadino e metropolitano, evidenziando tuttavia che tale infrastruttura non è prevista dal PRG vigente.

Ciò premesso quindi, nelle more dell'adozione del Progetto Preliminare della Revisione di PRG, a seguito della modifica del tracciato previsto dal PTCP2 con l'approvazione del PFTE del febbraio 2020, si rende necessario procedere all'adeguamento del PRG vigente con l'approvazione della presente Variante semplificata.

3.2.2 PUMS della Città di Torino

Coerentemente con gli indirizzi dell'Unione Europea, nazionali e regionali, nel luglio 2008 la Città ha approvato le linee d'indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) per arrivare ad un reale riequilibrio della domanda di trasporto cercando di aumentare la percentuale di spostamenti effettuati con quello collettivo rispetto a quello individuale. L'obiettivo era ridurre la congestione e migliorare l'accessibilità alle diverse funzioni urbane con una politica della mobilità che favorisse davvero l'uso del trasporto collettivo, perseguendo con determinazione la sostenibilità del trasporto individuale e delle merci.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) in coerenza con il "Piano d'azione sulla mobilità urbana" è stato adottato dalla Città con deliberazione del Consiglio Comunale del 7 febbraio 2011 (mecc. 2010 03195/006).

Il PUMS è stato sviluppato secondo una visione strategica che persegue il coordinamento di tutte le componenti del sistema della mobilità (piano sistema), con scenari scadenziati nel tempo (piano processo) e del quale potranno essere misurabili gli effetti nel corso della sua attuazione (piano di monitoraggio).

Le linee d'indirizzo, coerenti con le indicazioni contenute nel Libro Bianco ("La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte") e nel Libro Verde ("Verso una nuova cultura della mobilità urbana"), definiscono sette strategie prioritarie, strettamente legate fra loro, alle quali sono state associate le tematiche che potevano al meglio soddisfare le diverse componenti della mobilità.

- Interventi strategici
- Interventi diffusi
- Provvedimenti di gestione

Il Piano individua gli interventi infrastrutturali trasportistici strategici che determineranno lo scenario futuro del sistema della mobilità in uno sforzo sia finanziario, sia di gestione dei disagi sul territorio, compatibilmente con le risorse economiche che saranno progressivamente reperite. Rientrano in questo gruppo il completamento del passante ferroviario e delle linee di metropolitana.

Nel corso dell'approfondimento e nella stesura del Piano, è stata mantenuta l'articolazione delle linee d'indirizzo presente nel documento "PUMS, linee di indirizzo", e sono state individuate le azioni necessarie al raggiungimento degli obiettivi strategici.

Le azioni si attuano attraverso misure operative che costituiscono, nel loro complesso, la concreta attuazione della strategia del piano.

Le misure operative possono anche essere lette secondo le linee della sostenibilità economica, sociale e ambientale enunciate nei principi guida della strategia comune europea in materia di mobilità che definiscono:

"sostenibilità economica": utilizzare al meglio le risorse per massimizzare il bilancio benefici/costi di una data azione (principio dell'efficienza);

"sostenibilità sociale" garantire, nel modo più equo e diffuso possibile, anche ai soggetti più deboli, il pieno diritto ad una buona accessibilità alle funzioni della vita associata;

"sostenibilità ambientale" contenere gli impatti negativi della mobilità riducendo le emissioni dei gas serra, le emissioni inquinanti e minimizzando l'incidentalità stradale.

Le linee d'indirizzo, tra loro strettamente correlate, sulle quali si è sviluppato il Piano, sono:

1. garantire e migliorare l'accessibilità al territorio
2. garantire e migliorare l'accessibilità delle persone

- 3a. migliorare la qualità dell'aria
- 3b. migliorare la qualità dell'ambiente urbano
4. favorire l'uso del trasporto pubblico
5. garantire efficienza e sicurezza al sistema della viabilità e dei trasporti
6. governare la mobilità attraverso tecnologie innovative e l'infomobilità
7. definire il sistema di governo del Piano

Al fine di delineare il quadro di riferimento in cui si colloca la presente Variante al PRG, si ritiene opportuno approfondire in particolare i contenuti della "Linea d'indirizzo 1. Garantire e migliorare l'accessibilità al territorio".

Il governo delle diverse esigenze di mobilità e l'integrazione delle diverse modalità di trasporto favorisce l'accessibilità del territorio. Nella complessità dell'ambiente urbano, che per sua natura offre varie possibilità di spostamento, l'accessibilità da parte di tutti alle varie funzioni urbane, comporta il governo delle forme di spostamento nel modo più appropriato per la densità di relazioni e per l'equilibrio dell'ambiente.

Il principio di accessibilità territoriale è alla base di ogni componente del sistema della mobilità urbana, dalla mobilità collettiva a quella individuale motorizzata, ciclabile e pedonale. L'obiettivo è quello di governare l'accessibilità al territorio in relazione alla diversificazione delle modalità di trasporto ed alla domanda di mobilità, attraverso l'analisi della domanda espressa dai cittadini (compresi quelli dell'area metropolitana): da quella sistematica (casa-lavoro, casa-scuola), a quella erratica (svago, loisir...). Si dovranno quindi adottare opportune misure ed azioni, tali da indurre, per scopo e modo di muoversi, spostamenti più compatibili con il territorio e l'ambiente, in relazione alla diversa offerta infrastrutturazione trasportistica del territorio.

Tra le misure previste è contemplato il potenziamento delle infrastrutture del trasporto collettivo (*Azione 1.1*). Il trasporto collettivo per diventare competitivo dovrà raggiungere tempi di percorrenza paragonabili a quelli dell'automobile. Per raggiungere questo ambizioso obiettivo è necessario completare le linee di forza del trasporto ferroviario, metropolitano e tranviario. Una buona accessibilità implica anche una rete efficiente di trasporto urbano di distribuzione che colleghi le zone commerciali, industriali, di uffici e in genere le zone di attività economica, per consentire un accesso rapido e agevole a lavoratori, clienti, prestatori di servizi, trasportatori. Questo è particolarmente importante in presenza di zone ad accesso limitato.

Ulteriore misura da considerare nella realizzazione della nuova linea della metropolitana è la facilitazione dell'intermodalità (*Azione 1.2*). Dovrà infatti essere sviluppata l'intermodalità tra i diversi sistemi di trasporto pubblico d'area metropolitana, rete ferroviaria regionale e rete del trasporto su gomma extraurbano, interconnesse nei nodi di interscambio da individuarsi in punti strategici, in particolare in corrispondenza delle stazioni e in prossimità del sistema tangenziale. L'intermodalità, per essere competitiva con l'auto privata, dovrà diventare un'opportunità per l'utente, che dovrà trovare non disagi ma vantaggi economici e risparmi di tempo negli spostamenti.

LINEA D'INDIRIZZO 1. SCHEDA DI SINTESI AZIONI - MISURE OPERATIVE

Azione 1.1.: Potenziare le infrastrutture del trasporto collettivo
1.1.1. Completamento del passante ferroviario
1.1.2. Connessione della ferrovia Torino-Ceres al Passante Ferroviario
1.1.3. Attivazione del servizio ferroviario metropolitano (SFM)
1.1.4. Completamento della linea 1 di metropolitana
1.1.5. Realizzazione della linea 2 di metropolitana
1.1.6. Razionalizzazione e completamento del sistema tranviario
1.1.7. Realizzazione di una linea tranviaria sul viale della Spina Centrale
1.1.8. Estensione delle sedi protette
Azione 1.2.: Facilitare l'intermodalità
1.2.1. Attrezzatura di nuovi punti di interscambio in nodi strategici
1.2.2. Completare il sistema dei terminal bus extra-urbani
Azione 1.3.: Risolvere i nodi problematici della struttura viaria
1.3.1. Realizzare infrastrutture per la viabilità
1.3.2. Completare la rete stradale di primo livello
Azione 1.4.: Sostenere la mobilità ciclo-pedonale
1.4.1. Sviluppo della rete ciclabile
Azione 1.5.: Favorire l'accessibilità pedonale nel centro storico
1.5.1. Riduzione dell'offerta di sosta in superficie e realizzazione di parcheggi in sede propria
1.5.2. Aumento delle aree pedonalizzate
Azione 1.6.: Soddisfare nuova domanda di mobilità
1.6.1. Coprogettare l'accessibilità veicolare e pedonale nelle aree di trasformazione urbana
Azione 1.7.: Garantire la mobilità anche alle persone in difficoltà
1.7.1. Agevolazioni tariffarie per l'uso del trasporto pubblico
1.7.2. Mantenimento dei servizi dedicati ove necessario

3.2.4 Piano di Resilienza climatica

Al fine di affrontare i cambiamenti delle condizioni climatiche causati principalmente dalle emissioni di gas serra associate alle attività antropiche, la Città ha predisposto un documento che delinea un'articolata strategia locale di adattamento per ridurre la vulnerabilità del territorio e delle persone, per garantire la loro salute e benessere e per assicurare la vivibilità della città e la continuità dei servizi (Analisi di Vulnerabilità Climatica della Città di Torino).

Con Deliberazione di Giunta Comunale mecc, 2020 01683/112 del 28 luglio 2020 il Piano di Resilienza Climatica è stato ratificato dall'organo esecutivo locale e proposto in approvazione al Consiglio Comunale che lo ha approvato nella seduta del 9 novembre 2020 .

Il piano di Resilienza della Città identifica le principali vulnerabilità del territorio e individua una serie di misure di adattamento a breve e lungo termine definendo una serie di azioni (complessivamente circa 80) finalizzate a ridurre gli impatti causati principalmente dalle ondate di calore e dagli allagamenti, che, rappresentano i principali rischi connessi ai cambiamenti climatici a cui è esposta la città.

3.2.3 Piano Strategico dell'Infrastruttura verde

Con Deliberazione del Consiglio Comunale del 22 marzo 2021 è stato approvato il Piano Strategico dell'Infrastruttura Verde, strumento di analisi e di programmazione per indirizzare gli investimenti e le politiche di gestione del sistema del verde urbano pubblico torinese nei prossimi decenni, integrativo degli strumenti di pianificazione urbanistica.

Il Piano studia il sistema del verde urbano di Torino definendo strategie di medio-lungo periodo per la sua valorizzazione e il suo sviluppo. E' finalizzato a individuare investimenti per nuove opere e interventi manutentivi, definendo strategie, obiettivi e azioni.

Più nel dettaglio, il Piano analizza le diverse tipologie del verde urbano torinese, con un focus su verde ricreativo, orticoltura urbana, verde ecosistemico, verde coltivato e verde bene turistico. Una parte è riservata al ruolo del verde pubblico nella gestione delle emergenze nell'ambito delle attività di protezione civile. Vengono inoltre analizzate le diverse modalità di cura del verde e di gestione del verde pubblico, le diverse forme di partenariato pubblico-privato e di coinvolgimento attivo dei cittadini per la cura e per lo sviluppo del verde pubblico, da considerarsi come uno dei principali "beni comuni urbani".

4. Contenuti della variante

La presente variante è finalizzata a garantire la conformità urbanistica dell'opera e all'apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio delle aree interessate dal tracciato della tratta Rebaudengo - Politecnico della linea 2 della metropolitana, il cui progetto è stato redatto dalla Soc. Infratrasporti.to S.r.l. e trasmesso dalla Divisione Infrastrutture Servizio Ponti, Vie d'acqua ed Infrastrutture all'Area Urbanistica e Qualità dell'Ambiente Costruito in data 30 maggio 2022, prot. 1341, al quale si fa rimando.

A differenza della linea metropolitana 1 che corre per la quasi totalità al di sotto dei sedimi stradali, la tratta Rebaudengo - Politecnico deve affrontare la complessità tecnica dell'attraversamento del centro storico e di porzioni consolidate della città.

Il tracciato da realizzare totalmente in sotterraneo, comprensivo delle opere relative alle stazioni e ai manufatti di servizio, insiste su porzioni di territorio destinate dal Piano Regolatore vigente prevalentemente a viabilità pubblica e ad aree per servizi pubblici. Vengono tuttavia interessate anche aree e zone normative ad usi prevalentemente residenziali.

L'opera in progetto coinvolge porzioni di territorio destinate dal PRG vigente a Zone Urbane di Trasformazione (Z.U.T.) e ad Aree da Trasformare per Servizi (A.T.S.), alcune delle quali non ancora attuate o attuate solo in parte. La linea attraversa, inoltre, la Zona Urbana Centrale Storica e al suo interno un'Area da Trasformare e alcune Zone Urbane Storiche Ambientali; interessa o lambisce diversi edifici di pregio storico artistico oggetto di notifica ministeriale ed elementi caratterizzanti di rilevanza paesaggistica (es. viali storici, ecc...).

Le aree attraversate dal tracciato sono in parte assoggettate a vincoli di molteplice natura, derivanti da specifica pianificazione di settore e importati nel PRG, quali:

- vincoli di tutela storico-ambientale e paesaggistica, finalizzati a garantire il rispetto delle preesistenze storiche, monumentali, paesaggistiche, archeologiche, di particolare interesse ambientale, normati dal Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D. Lgs n. 42/2004 e s.m.i.);
- vincoli idrogeologici, derivanti dall'adeguamento del PRG vigente al Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del fiume Po, avvenuto con l'approvazione della Variante n. 100 al PRG e dal recepimento della Direttiva 2007/60/CE (cosiddetta "Direttiva Alluvioni"), approvata con DGR n. 17-791123/2018;

Con la presente variante si introducono quindi nel PRG vigente le modifiche necessarie a garantire la conformità urbanistica al suddetto tracciato della nuova linea metropolitana attraverso l'aggiornamento delle Norme Urbanistiche Edilizie di Attuazione (NUEA), delle Schede Normative di alcuni ambiti di trasformazione, delle Tavole di Azzonamento, disciplinandone le modalità attuative. Al contempo si provvede all'introduzione nelle legende della cartografia di PRG, del segno grafico indicante la linea di metropolitana e del riferimento normativo della fascia di rispetto delle medesime. La Variante è infine corredata della cartografia riportante l'apposizione dei necessari vincoli espropriativi.

Gli elaborati che compongono la presente variante sono aggiornati con le modifiche apportate a seguito delle osservazioni e richieste emerse dai lavori della Conferenza dei Servizi, comprensive dei pareri e dei contributi con valenza ambientale elaborati alla luce delle prescrizioni contenute nella Determina Dirigenziale n. 5168 del Dipartimento Ambiente e Transizione ecologica del 26 ottobre 2022, con la quale **la presente Variante Semplificata è stata esclusa dalla fase di Valutazione della VAS**, ai sensi dell'art. 12 del D. Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Le osservazioni pervenute, riguardanti sia le tematiche urbanistiche sia quelle ambientali, sono state sintetizzate e controdedotte nell'apposito fascicolo denominato "OSSERVAZIONI, CONTRIBUTI E CONTRODEDUZIONI" allegato alla presente Variante.

Si fa presente che non è stato dato riscontro alle osservazioni non afferenti alla presente Variante urbanistica.

Di seguito si riporta una breve sintesi delle tematiche contenute nelle osservazioni pervenute alla Variante.

Tematiche urbanistiche

I principali rilievi derivanti dalle osservazioni riguardano le modifiche proposte alle schede relative all'Ambito di Spina 4 e all'Ambito Gottardo, le destinazioni d'uso commerciali introdotte per le stazioni della metropolitana, la previsione del collegamento in elevato tra la stazione Rebaudengo della metropolitana e la stazione Rebaudengo - Fossata sul passante ferroviario, non previsto nel progetto, in considerazione della possibilità che possano eccedere il criterio della stretta corrispondenza ~~della~~ tra la variante e l'opera pubblica.

Inoltre è stato chiesto un chiarimento sulle dotazioni di aree a servizio ex art 21 della LUR in termini quantitativi e qualitativi a causa di potenziali sovrapposizioni di funzioni determinate dall'inserimento del tracciato dell'opera pubblica.

Per quanto riguarda gli aspetti di coerenza con la pianificazione regionale e della Città Metropolitana non emergono profili di incoerenza rispetto alle strategie e agli obiettivi dei rispettivi livelli di pianificazione.

In particolare la Città Metropolitana di Torino con Determinazione del Dirigente Dipartimento Territorio, Edilizia e Viabilità, Atto n. DD 4785del 20/09/2022, ha dichiarato che la presente Variante **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 stessa 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".

Tematiche ambientali

Le osservazioni pervenute sollevano alcune criticità rispetto al previsto l'abbattimento di alcune alberature sui viali tutelati (corso Re Umberto e Galilei Ferraris) trattati alla Scheda A142 del Piano Paesaggistico Regionale. Gli approfondimenti progettuali effettuati hanno consentito di minimizzare al massimo tali abbattimenti con la previsione di ripiantumazione di tutti gli esemplari abbattuti.

Viene richiesto che l'interferenza delle opere con la BAS, sia di tipo puntuale, sia di tipo lineare, seppur di limitata profondità ed estensione, venga puntualmente verificata in sede di VIA e di Progetto Definitivo, ai sensi della normativa vigente (ex Legge Regionale n. 22/1996). Inoltre, per assicurare il rispetto del principio di invarianza idraulica viene richiesto di produrre uno studio di dettaglio sulle soluzioni tecniche da adottare. Particolare attenzione dovrà essere riservata alla gestione sostenibile delle acque meteoriche provenienti dalle coperture dei fabbricati e delle acque di seconda pioggia, con la necessità di prevederne il recupero ed il riuso.

In riferimento agli impianti geotermici, esistenti e futuri, nelle aree limitrofe al tracciato, viene richiesto di introdurre in normativa una fascia di rispetto per gestire gli impatti indotti o subiti dai futuri impianti geotermici.

Viene infine richiesto di definire gli impatti derivanti dal consumo di suolo e il quadro delle misure di compensazione da introdurre in normativa.

In merito alla compatibilità rispetto alla normativa sismica in questa fase la Regione Piemonte intende assolto quanto richiesto dall'art. 89 del D.P.R. n. 380/2001 demandandone il recepimento alla fase di Progetto Definitivo e di VIA.

4.1 Modifiche Normative

4.1.1 Modifiche al Volume I NUEA

Le Norme Urbanistico Edilizie di Attuazione del PRG vigente non contemplano nell'apparato normativo, in modo puntuale, la disciplina per la realizzazione delle infrastrutture legate al trasporto pubblico riconducibili alle linee di metropolitana, prevalentemente realizzate nel sottosuolo.

Il "trasporto pubblico" viene genericamente trattato nell'ambito della disciplina dell'area normativa "VI", all'art. 8, punto 17 delle NUEA, che identifica le "Aree non edificate e relativo sottosuolo destinate alla viabilità, al trasporto pubblico ed alla circolazione.", mentre il successivo punto 18 individua le "Aree FS": "...aree per impianti ferroviari in sopra e sottosuolo: indicate nelle tavole di piano in scala 1:5.000. Su dette aree e nel sottosuolo di tutto il territorio comunale sono ammesse le opere e gli interventi connessi all'attività e all'esercizio ferroviario e relativi collegamenti in soprasuolo, purché siano integralmente garantite le previsioni di piano e i progetti di sistemazione dello spazio pubblico".

Inoltre all'art. 3 delle NUEA, dedicato alle destinazioni d'uso ammesse sul territorio, al punto 7 "Attività di servizio", la lettera "t" individua le seguenti attività: "impianti tecnici e tecnologici, (comprese reti di trasporto, in sopra e sottosuolo), e relativi servizi (depositi, autorimesse, centri di lavoro, e uffici amministrativi funzionalmente connessi).

Da quanto sopra riportato si evince che tutto ciò che concerne la "mobilità", le strutture e i servizi ad essa connessi, sono stati trattati nel Piano Regolatore secondo una logica basata sul trasporto pubblico inteso genericamente, senza una disciplina specifica relativa alle diverse tipologie.

Con la presente variante si intende, pertanto, proporre un adeguamento normativo che consenta di garantire, in conformità di piano, la realizzazione della nuova tratta della linea 2 della metropolitana nella sua più ampia accezione di "infrastruttura di servizio".

Si ritiene inoltre necessario intervenire sull'Allegato B "Norme sull'assetto idrogeologico e di adeguamento al P.A.I." al cap. 2.1.2. inserendo le specifiche disposizioni derivanti dalla DGR n. 18-2555/2015 "Chiarimenti in ordine alle disposizioni applicabili a seguito dell'abrogazione dell'art. 31 della L.R. 56/77 ai sensi della Legge regionale 11 marzo 2015 n.3 [...] finalizzate alla disciplina per la realizzazione di opere infrastrutturali pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili. Inoltre, a seguito dei pareri formulati in sede di Conferenza dei Servizi, vengono apportate ulteriori integrazioni inerenti la gestione sostenibile delle acque meteoriche interessanti il progetto.

La proposta di variante interviene inoltre puntualmente su alcune schede normative di Zone Urbane di Trasformazione (ZUT) interessate dalla tratta della linea metropolitana in oggetto al fine di garantirne la conformità urbanistica.

Ulteriori modifiche normative puntuali riguardano l'introduzione di indirizzi per la progettazione del cosiddetto "trincerone" (Ambito 9.37 "Gottardo") e delle aree prossime alla stazione Rebaudengo (Ambiti "Spina 4": 5.10/3 "FS1", 5.10/5 "Gondrand- Metallurgica piemontese" e 10/8 "Breglio"). Alla prima la variante assegna il nuovo ruolo di cerniera urbana per la ricucitura di parti di Città da sempre separate dalla ferrovia, mentre per le seconde, con l'attestamento della metropolitana e del passante ferroviario, è prevista la costituzione di un nuovo fulcro di interscambio della mobilità di ingresso alla città da nord-est.

Le modifiche normative apportate, aggiornate a seguito dell'accoglimento delle osservazioni pervenute nell'ambito dei lavori della Conferenza dei Servizi, sono puntualmente dettagliate nel fascicolo denominato "Norme Urbanistico edilizie di Attuazione. Stato Attuale – Variante" allegato alla presente relazione Variante e riguardano in particolare gli articoli nn. 3, 5, 8, 15, 19, 20, 25, 30 e 31 e l'Allegato B cap. 2.1.2.

4.1.2 Modifiche al Volume II NUEA

Schede Normative Zone Urbane di Trasformazione (art 15)

La presente variante interviene puntualmente sulle schede normative delle ZUT interessate dal tracciato della linea 2 della metropolitana ove non sia già garantita la conformità urbanistica, con particolare riferimento ai seguenti ambiti.

La Spina 4

La variante apporta modifiche su alcuni ambiti della Zona Urbana di Trasformazione interessati dalla porzione iniziale del tracciato, ovvero dalla realizzazione della stazione Rebaudengo con relativi manufatti di servizio e del fabbricato ospitante le attività connesse alla retro stazione. La cosiddetta "Spina Centrale" costituisce la "porta nord del viale della Spina" e si allaccia al raccordo autostradale per Caselle. Tale ambito, oggetto di un complesso riordino urbanistico, in parte già attuato, ha assunto un ruolo significativo nella configurazione dell'accesso alla città da nord-est. Infatti, a completamento della nuova Stazione F.S. Rebaudengo Fossata, già in esercizio, posta a ovest del viale di Spina 4, il progetto della linea 2 prevede l'inserimento, a est del viale stesso, della stazione Rebaudengo e delle infrastrutture ad essa collegate.

La decisione di realizzare la seconda linea di metropolitana, individuando la stazione di testata in interscambio con la stazione ferroviaria F.S. Rebaudengo Fossata, oltre ad offrire ulteriori condizioni di accessibilità all'area e a migliorare le connessioni con il centro cittadino, consente di proseguire il processo di riqualificazione di questo brano periferico di città ancora carente di servizi urbani.

Per l'ambito di Spina 4 il PRG vigente non prevede aree specificamente dedicate alla linea metropolitana.

Al fine di rendere compatibile la realizzazione di tale infrastruttura e al contempo salvaguardare l'integrazione funzionale delle diverse destinazioni d'uso previste dal PRG vigente nelle schede normative, si rende necessario adeguarne le previsioni urbanistiche, garantendo in ogni caso i diritti edificatori attribuiti a ciascun ambito. Nell'ottica di un miglior inserimento ambientale degli interventi e di una ottimizzazione della distribuzione dei servizi tali diritti potranno anche essere trasferiti in altri ambiti della Spina 4. I relativi strumenti urbanistici esecutivi dovranno comunque essere preceduti dalle valutazioni ambientali previste ai sensi di legge.

Particolare attenzione dovrà essere riservata alla fascia interessata dalla presenza della galleria della linea 2 per la quale si inseriscono specifiche prescrizioni nelle relative schede normative finalizzate a garantirne l'acquisizione da parte della Città. Inoltre, le aree destinate ad ospitare la stazione Rebaudengo vengono assoggettate a un progetto di riqualificazione dello spazio pubblico ai sensi dell'art. 25 delle NUEA "Ambiti di riqualificazione dello spazio pubblico", finalizzato a garantirne un'elevata qualità ambientale attraverso un processo di riurbanizzazione che consenta l'integrazione e la ristrutturazione degli spazi esistenti con quelli di nuova realizzazione, anche attraverso la connessione delle due stazioni sia in sottosuolo.

Le modifiche grafiche apportate consistono essenzialmente nell'individuazione di un corridoio destinato a servizi pubblici, finalizzato a ospitare l'infrastruttura in progetto e nella conseguente riplasmazione delle aree destinate all'edificazione privata. Si provvede di conseguenza ad abrogare le specifiche tavole illustrative II e III allegate alla scheda normativa dell'ambito.

Gli ambiti della Spina 4 interessati da modifiche sono i seguenti:

- Ambito 5.10/1 SPINA 4 – PRIU
- Ambito 5.10/2 SPINA 4 – DOCKS DORA
- Ambito 5.10/3 SPINA 4 - FS1
- Ambito 5.10/4 SPINA 4 - FS2
- Ambito 5.10/5 SPINA 4 - GONDRAND - METALLURGICA PIEMONTESE
- Ambito 5.10/6 SPINA 4 - LAURO ROSSI
- Ambito 5.10/8 SPINA 4 – BREGLIO

Le suddette variazioni al PRG sono rappresentate nei fascicoli contenenti le modifiche normative e cartografiche, facenti parte integrante e sostanziale della presente relazione.

Ambito 9.37 Gottardo e Ambito 9.200 Regaldi

La scheda vigente “Ambito 9.37 Gottardo” destina l’area alla realizzazione di servizi pubblici, in particolare a spazi pubblici a parco, per il gioco, lo sport e a parcheggio. Le utilizzazioni edificatorie ivi generate si realizzano nell’area di concentrazione dell’edificato dell’Ambito 9.200 Regaldi e assumono il relativo mix funzionale.

Il PRG vigente non prevede per tale ambito il passaggio in sottosuolo del tracciato della linea metropolitana con le relative stazioni e infrastrutture. Al fine di rendere coerente la realizzazione dell’opera in oggetto e consentire l’integrazione funzionale delle diverse destinazioni d’uso previste dal PRG, con la presente variante si aggiorna la scheda normativa e conseguentemente si aggiornano anche le prescrizioni della scheda normativa relativa all’ambito 9.200 Regaldi per quanto riguarda il nuovo percorso della linea metropolitana.

Inoltre la porzione di territorio interessata dal processo di “riurbanizzazione” a seguito della copertura della sede ferroviaria dei binari di collegamento tra la ferrovia storica e lo scalo merci Vanchiglia (cd. trincerone) viene riconosciuta quale “Ambito di riqualificazione dello spazio pubblico” ai sensi dell’art. 25 delle NUEA.

Sulle aree sovrastanti la copertura del tracciato della linea 2 della metropolitana, per consentire la ricucitura delle porzioni di città da sempre separate dal percorso ferroviario in trincea, è prevista la realizzazione di uno spazio pubblico che metta in relazione le due parti corredato da percorsi ciclo-pedonali, verde attrezzato per la sosta e lo svago, servizi pubblici e privati, parcheggi.

4.2 Modifiche Cartografiche

4.2.1 Tavole prescrittive

Al fine di rendere coerente il tracciato della linea metropolitana con lo strumento urbanistico si provvede ad aggiornare i seguenti elaborati grafici:

- Tavola 1 – Azzonamento e relativa legenda: si inserisce un nuovo segno grafico atto a individuare il tracciato Rebaudengo - Politecnico della linea 2 della metropolitana. Si provvede inoltre a modificare le indicazioni planimetriche dell’ambito Spina 4 destinando la fascia sovrastante il tracciato a servizi pubblici e a inserire un ambito di riqualificazione dello spazio pubblico ai sensi dell’articolo 25 delle NUEA. Viene riconosciuto infine un ulteriore “Ambito di riqualificazione dello spazio pubblico” sulle aree dell’ Ambito 9.37 Gottardo comprensivo della viabilità limitrofa.

- Allegato tecnico 7 – Fasce di rispetto: si aggiorna la legenda introducendo la disciplina normativa delle fasce di rispetto delle linee di trasporto metropolitano.

4.2.2 Tavole illustrative

Al fine di illustrare il disegno complessivo della rete di trasporto ferroviario e metropolitano cittadino in cui si inserisce il tracciato della nuova linea 2 della metropolitana e al contempo contestualizzarlo in relazione ai diversi servizi presenti sul territorio viene redatto un nuovo elaborato grafico, a titolo illustrativo, denominato “Infrastrutture e servizi”.

Inoltre, a seguito dei pareri formulati in sede di Conferenza dei Servizi, è stato introdotto un nuovo elaborato grafico, denominato “Tavola con sovrapposizione tracciato linea M2 su zonizzazione urbanistica” finalizzato a distinguere

le opere del tracciato della metropolitana in sottosuolo dalle opere in superficie sulla base cartografica dell’azzonamento del PRG in forma semplificata.

5. Vincoli espropriativi e servitù

Per la realizzazione della prima tratta della linea 2 della metropolitana e delle altre opere connesse con tale intervento, si rende necessario dare avvio al procedimento espropriativo ai sensi del DPR 327/2001 per le aree che non risultano ad oggi nella disponibilità della Città.

Nella fattispecie, il Piano Particolare Preliminare delle occupazioni di cui al D.P.R. 5 ottobre 2010 n.207, Sezione II Art. 17 e Art. 19 e sua Relazione sono parte del PFTE dell'opera pubblica consegnato in data 30 maggio 2022, prot. 1341 a cui si rimanda.

Gli interventi previsti in progetto insistono in parte su aree di proprietà privata per cui si rende necessario con l'approvazione della presente variante urbanistica apporre i vincoli preordinati all'esproprio, ai sensi del DPR 327/2001.

Gli immobili oggetto di apposizione di vincolo sono rappresentati nell'elaborato "TAVOLA APPOSIZIONE VINCOLO ESPROPRIATIVO".

6. Verifiche di compatibilità

6.1 Piano Paesaggistico Regionale

Nelle more dell'adeguamento dello strumento urbanistico al Ppr, come previsto dall'articolo 46, comma 9 delle Nda del Ppr, ogni variante apportata agli strumenti urbanistici deve essere coerente con le previsioni del Ppr stesso, limitatamente alle aree interessate dalla variante.

Tutte le varianti devono quindi rispettare le disposizioni cogenti e immediatamente prevalenti del Ppr contenute nell'articolo 2, comma 1, lettera a) del Regolamento recante: "Attuazione del Piano paesaggistico regionale del Piemonte (Ppr), ai sensi dell'articolo 8 bis comma 7 della legge regionale 5 dicembre 1977 n. 56 (Tutela e uso del suolo) e dell'articolo 46, comma 10, delle norme di attuazione del Ppr.", approvato con Decreto del Presidente della Giunta regionale 22 marzo 2019, n. 4/R, e al contempo devono essere coerenti e dare attuazione agli obiettivi, agli indirizzi e alle direttive del Ppr.

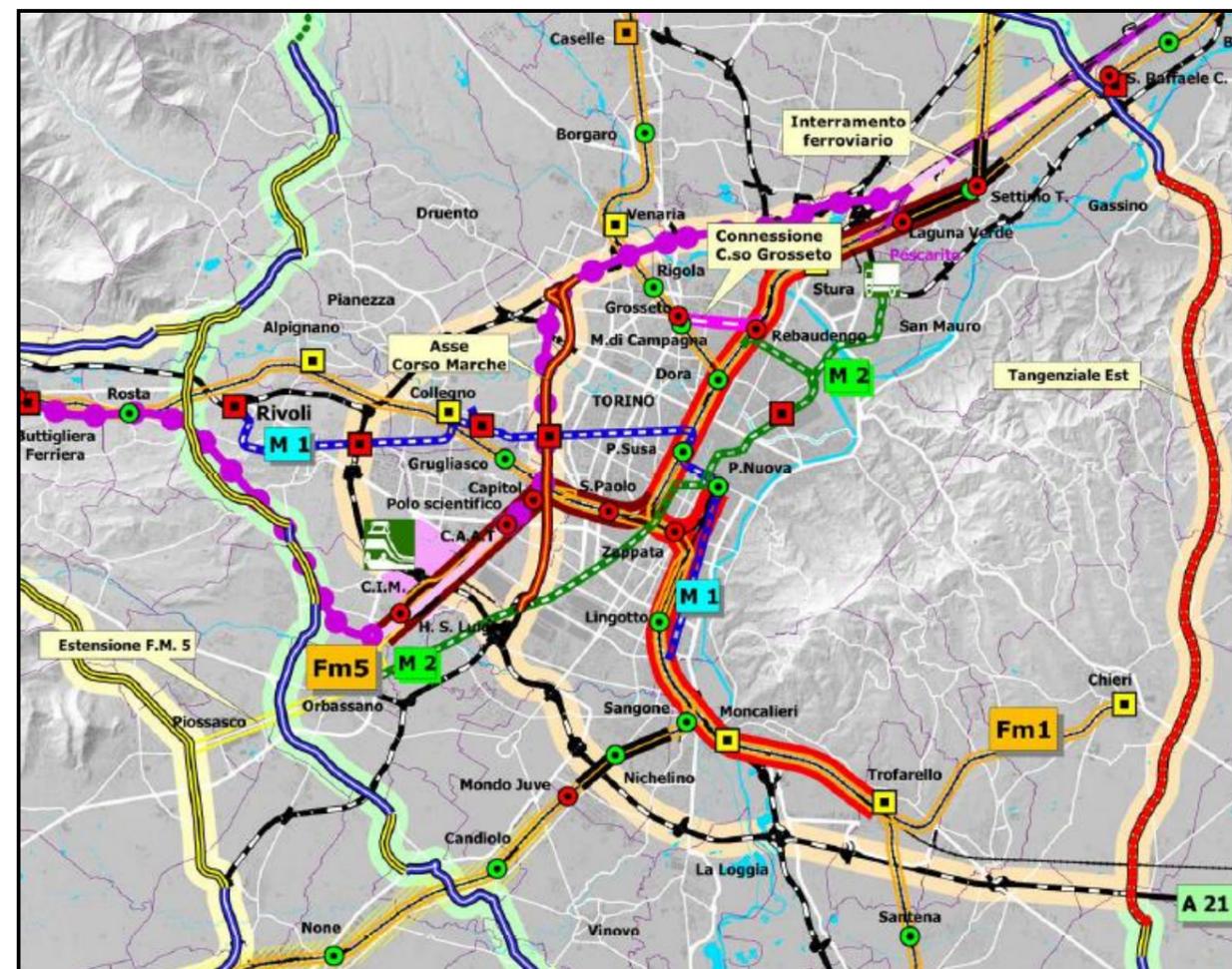
Ai sensi del citato Regolamento regionale, per le varianti semplificate di cui all'articolo 17bis della L.R. 56/1977, il rispetto del Ppr è verificato nell'ambito della conferenza di servizi; a tal fine il progetto corredato dalla relativa variante deve essere accompagnato da un'apposita verifica, sulla base di una specifica relazione predisposta secondo i contenuti dell'Allegato B del Regolamento stesso.

La puntuale verifica del rispetto del Ppr è contenuta nell'allegato alla presente, denominato "Illustrazione del rapporto tra i contenuti della variante e quelli del Ppr", al quale si rimanda.

Il documento allegato alla presente Variante è stato aggiornato a seguito delle osservazioni e degli approfondimenti progettuali da esse derivati e alla luce del parere della Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la città Metropolitana di Torino, pervenuto il 29 novembre 2022, con cui la **Variante è ritenuta conforme**, e si **riconferma che la Variante in questione possa essere esclusa dalla VAS**, chiedendo che, per le successive fasi progettuali, venga prodotta una relazione a firma di agronomo-forestale corredata di analisi VTA relativa allo stato di conservazione dei filari alberati oggetto di intervento.

6.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, verifica Aree Dense, di Transizione, Libere e PGTM

Il vigente PTC2, come precedentemente illustrato, contiene, nella Tavola 4.1 relativa allo Schema strutturale delle infrastrutture per la mobilità, la previsione della linea 2 con un tracciato definito "in corso di valutazione". Tale tracciato si discosta da quello previsto nel Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) approvato in linea tecnica dalla Città nel febbraio 2020 e da quello del PFTE relativo alla tratta oggetto della presente variante.



Estratto TAVOLA 4.1 "Schema strutturale delle infrastrutture per la mobilità"

Le aree interessate dal percorso della Linea 2, nel tracciato oggetto del presente provvedimento, ai sensi dell'art. 16 delle NDA del PTC2, ricadono all'interno dell'area urbanizzata e, rispetto al modello di densità urbana e alla metodologia indicata nel PTC2, risultano classificabili per la maggior parte come aree dense.

Le "aree dense" sono porzioni di territorio urbanizzato, anche poste in prossimità del Centro Storico (o dei nuclei storici), aventi un impianto urbanistico significativo caratterizzato dalla presenza di un tessuto edilizio consolidato e da funzioni di servizio qualificato per la collettività.



Aree dense con sovrapposizione del tracciato del primo lotto della linea2 della Metropolitana

6.3 Assetto idrogeologico

In merito all'assetto idrogeologico e ai vincoli ivi derivanti, il PRG vigente, con l'approvazione della Variante n. 100 al PRG, di cui alla D.G.R. n. 21-9903 del 27/10/2008, risulta adeguato al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del fiume Po, approvato con DPCM 24/05/2001 e al Piano Stralcio di Integrazione al PAI approvato con DPCM 27/04/2006.

Successivamente al 2008 sono state approvate ulteriori varianti al PAI, alcune delle quali derivanti dagli atti di approvazione delle prese d'atto del collaudo delle difese idrauliche, assunti in adempimento dell'art. 28 delle NdA del PAI: tali atti costituiscono variante automatica al piano per quanto riguarda il tracciato dei "limiti B di progetto".

Inoltre, la Direttiva Europea 2007/60/CE (cosiddetta "Direttiva Alluvioni"), recepita con D.Lgs. 49/2010, ha introdotto il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA), approvato con DPCM in data 27 ottobre 2016 che prevede, tra le misure finalizzate alla prevenzione delle situazioni di rischio, quella di associare alle aree allagabili a differente pericolosità individuate nelle mappe, una idonea normativa d'uso, coerente con quella già presente nelle Norme di Attuazione (NdA) del PAI.

Per quanto sopra, al fine di coordinare il PAI e il PGRA, con DPCM del 22 febbraio 2018 è stata approvata la Variante alle NdA del PAI, che ha previsto l'inserimento del nuovo Titolo V all'interno delle suddette norme.

Di seguito si riporta l'analisi del tracciato del primo lotto della linea 2 sotto il profilo idrogeomorfologico.

La prima tratta della linea 2 della metropolitana si estende su porzioni di territorio classificate secondo l'Allegato tecnico n. 3 al P.R.G. "Carta di sintesi della pericolosità geomorfologia e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica" e disciplinate dall'allegato B alle N.U.E.A di P.R.G. come di seguito riportato:

- Sottoclasse I(P). La maggior parte del tracciato insiste su porzioni di territorio dove le condizioni di pericolosità geomorfologica sono tali da non porre limitazioni alle scelte urbanistiche. Gli interventi sono di norma consentiti nel rispetto delle prescrizioni del D.M. 11/03/88 e s.m.i. e del D.M. 17/01/2018.

- Sottoclasse IIIa(P). Una porzione trascurabile del tracciato, in corrispondenza dell'attraversamento della Dora Riparia all'altezza di lungo Dora Firenze, ricade in questa sottoclasse che comprende aree inedificate appartenenti alle Fasce A, B e C, che sono state inondate e/o sono ritenute inondabili per la piena di riferimento; aree in cui sono ammessi esclusivamente lavori di manutenzione e ristrutturazione della rete viaria e delle reti tecnologiche esistenti.

Per le opere infrastrutturali pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili, vale quanto indicato all'art. 38 delle N.d.A. del PAI e all'art. 31 della LUR, in quanto trattasi di aree inidonee a nuovi insediamenti. Le attività comportanti la presenza continuativa di persone dovranno in ogni caso essere collocate al di sopra della quota di sicurezza.

- Sottoclasse IIIb2b(P). Parte del tracciato ricade in questa sottoclasse che comprende aree a modesta pericolosità, parzialmente inondate e attualmente inondabili; edificabili seppur con limitazioni nella tipologia costruttiva adottando accorgimenti tecnici finalizzati alla salvaguardia dei manufatti e della popolazione insediata. Si segnala che le stazioni Novara e Verona ricadono all'interno di tale sottoclasse.

Alcune aree ricomprese nella sottoclasse IIIb2b rientrano inoltre all'interno delle aree definite "inondabili", ai sensi dell'art. 4 della Deliberazione n. 9/2007 del 19/07/2007 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Po: Variante fasce fluviali del Fiume Dora Riparia.

In tali aree, fino alla avvenuta realizzazione e collaudo delle opere previste nella Variante al P.A.I. del Fiume Dora Riparia, il rilascio dei titoli abilitativi edilizi è subordinato alla sottoscrizione di apposito atto liberatorio, di cui al capitolo 1 comma 8 dell'allegato B alle N.U.E.A., e alla presentazione di apposita relazione, da redigersi a cura di tecnico competente incaricato dalla proprietà. Tale documentazione dovrà dimostrare la compatibilità degli interventi previsti con le condizioni di dissesto e con il livello di rischio esistente, anche in funzione della possibilità di mitigazione, in modo da garantirne la sicurezza. Sono comunque fatte salve le ulteriori disposizioni contenute nell'Allegato B qualora più restrittive.

Nel merito dell'articolo 31 "Opere di interesse pubblico nelle zone soggette a vincolo" della LUR, citato nell'Allegato B alle N.U.E.A, occorre precisare che il suddetto articolo, vigente al momento dell'approvazione della Variante 100 al PRG, disciplinava l'autorizzazione regionale per opere di interesse pubblico localizzate nelle zone soggette a vincolo idrogeologico di cui ai regi decreti n. 3267/1923 e 215/1933 e normate dalla L.R. 45/1989, oltre che nelle fasce di rispetto di cui all'art. 29 della medesima LUR.

Successivamente, l'articolo 31 della LUR è stato innovato dalla L.R. n. 3/2013 e dalla L.R. n. 17/2013 relativamente alla possibilità di realizzare opere di interesse pubblico non previste dal piano regolatore e non altrimenti localizzabili nelle zone soggette a pericolosità geologica elevata e molto elevata individuate nei piani regolatori vigenti, indipendentemente dalla presenza del vincolo idrogeologico, sulla base del parere espresso dalla Regione. Con la L.R. n. 3/2015 si è proceduto infine all'abrogazione dell'art. 31 della LUR.

Al fine di sopperire alla carenza normativa è stata emanata la DGR n. 18-2555 del 9/12/2015 finalizzata a fornire chiarimenti in ordine alle disposizioni applicabili a seguito di tale abrogazione.

Innanzitutto viene specificato che per opere d'interesse pubblico s'intendono le infrastrutture lineari o a rete e relative opere accessorie riferite a servizi pubblici essenziali.

Vengono inoltre individuati gli ambiti a pericolosità geologica elevata e molto elevata per i quali, in assenza di specifica indicazione, non è possibile realizzare alcun intervento; tra tali ambiti ricadono quelli appartenenti alla sottoclasse IIIb. Nel caso in cui in tali ambiti emerga la necessità di realizzare un'opera d'interesse pubblico non altrimenti localizzabile e non prevista dal PRG vigente, la fattibilità dell'opera stessa deve essere valutata dal punto di vista geologico e idraulico nell'ambito della variante al PRG o del procedimento di approvazione dell'opera.

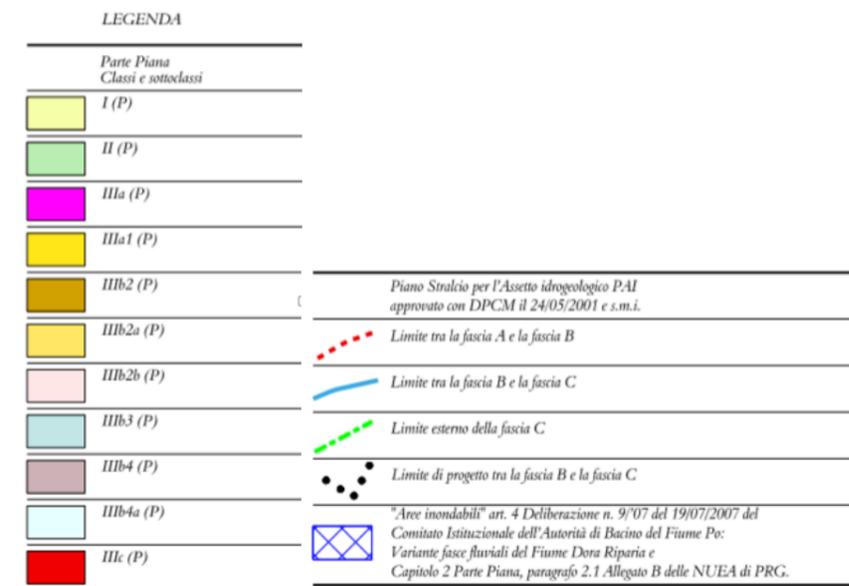
Per la realizzazione di un'opera d'interesse pubblico non altrimenti localizzabile negli ambiti di cui sopra, la DGR specifica che per i PRG che richiamano nelle norme di attuazione vigenti il ricorso alle procedure dell'articolo 31 della LUR, la compatibilità dell'intervento con l'equilibrio idrogeologico dell'area è valutata dalla Direzione regionale OOPP nell'ambito del procedimento di variante al PRG qualora necessaria, ovvero nell'ambito della procedura approvativa o autorizzativa dell'opera a seguito di specifica richiesta da parte del Responsabile del procedimento.

Compete, infine, all'Amministrazione comunale dichiarare che l'opera non è altrimenti localizzabile sotto il profilo tecnico, in quanto non sussistono alternative alla localizzazione dell'opera medesima al di fuori delle zone soggette a pericolosità geologica elevata e molto elevata.

A tal fine si evidenzia che con nota prot. arr. 3324 del 28/11/2022 a firma del Responsabile del Procedimento dell'Opera pubblica e dal Direttore del Dipartimento Grandi Opere, Infrastrutture e Mobilità - Divisione Infrastrutture - Servizio Ponti, Vie D'acqua ed Infrastrutture è stato dichiarato che "dalla configurazione del tracciato che discende dall'analisi della domanda di mobilità e dalla conseguente collocazione delle stazioni e dei pozzi di intertratta in un "ambito urbano consolidato", discende che le stazioni e i manufatti collocati in aree di classe III siano da considerarsi "non altrimenti localizzabili" sotto il profilo tecnico, in quanto non sussistono alternative alla localizzazione delle stesse al di fuori delle zone soggette a pericolosità geologica elevata e molto elevata".



Estratto allegato tecnico 3 al PRG Carta di sintesi – con sovrapposizione tracciato della Linea 2 Metropolitana



Estratto Legenda – Allegato tecnico n. 3 Carta di sintesi

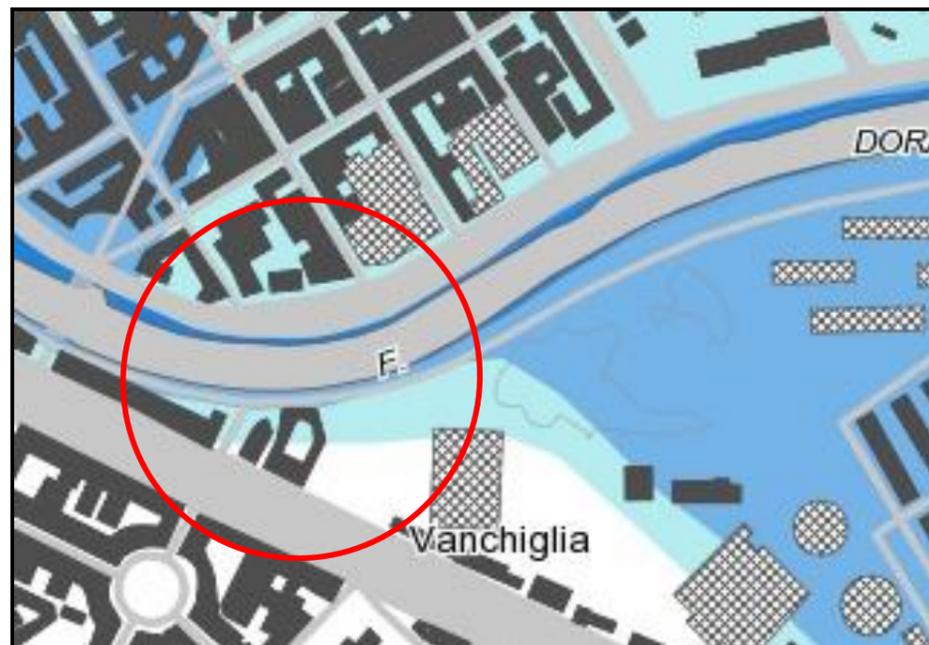


Estratto allegato tecnico 3 al PRG Carta di sintesi – con sovrapposizione tracciato della Linea 2 Metropolitana

Secondo le previsioni del Piano di Gestione Rischio Alluvioni – PGRA, il tracciato della linea 2 intercetta, in minima parte, in corrispondenza dell’attraversamento sulla Dora Riparia, aree con “Probabilità di alluvioni elevata (tr. 10/20)” e, in corrispondenza del tratto di tracciato compreso tra le stazioni Novara, Verona, fino oltre la Dora Riparia aree con “Probabilità di alluvioni moderata (tr 100/200)” e, in minima parte, aree con “Probabilità di alluvioni scarsa (tr. 500).

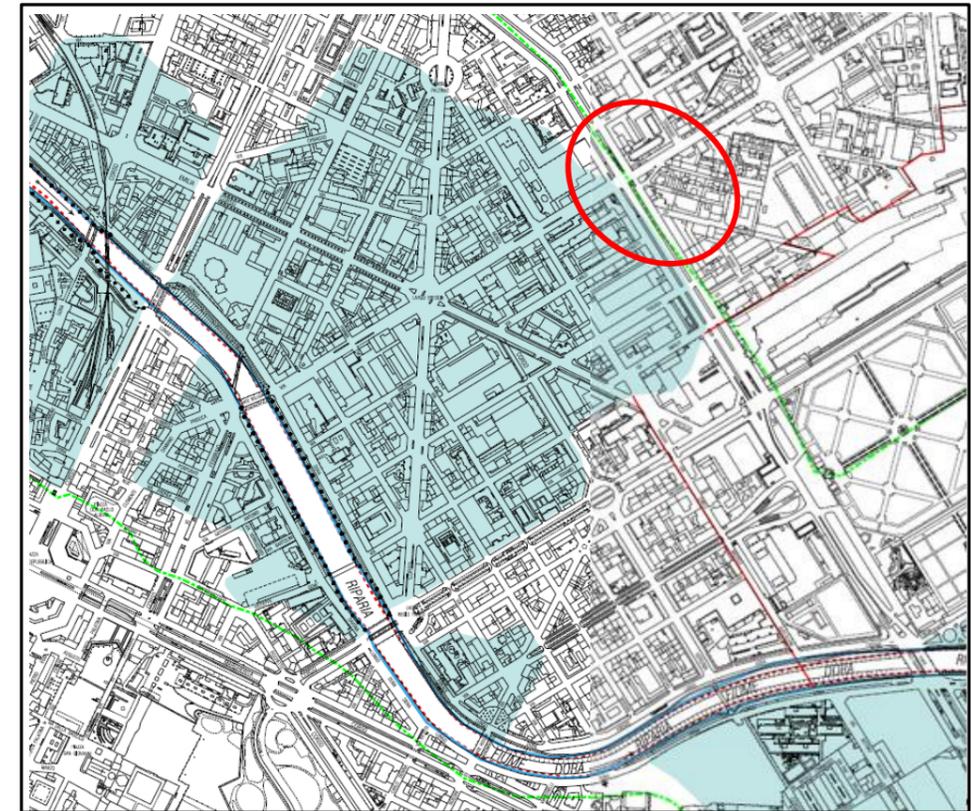


Estratti da Carta della Pericolosità da alluvione (PGRA)

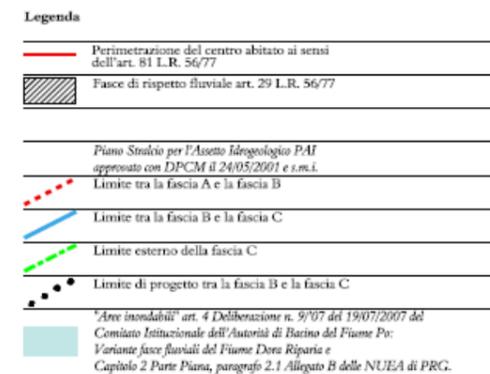


Estratti da Carta della Pericolosità da alluvione (PGRA)

SCENARI DI ALLUVIONE
 L - RARA
 M - POCO FREQUENTE
 H - FREQUENTE



Estratto da Allegato tecnico 7 bis al PRG “Fasce fluviali e fasce di rispetto fluviale”

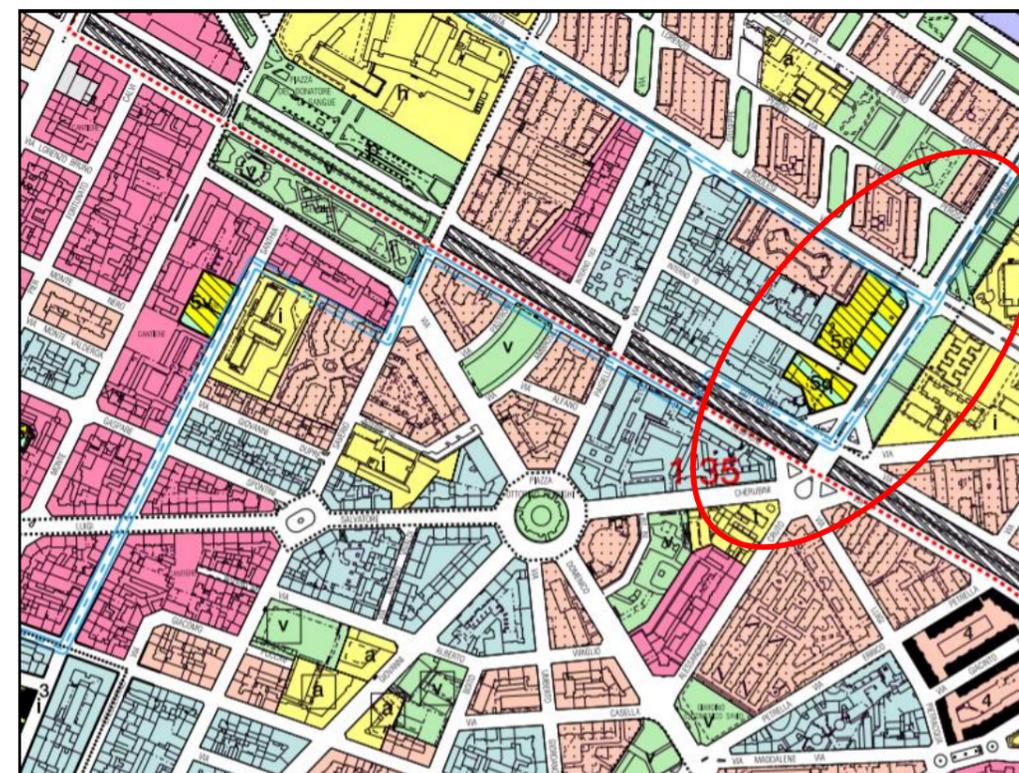


Il tracciato, inoltre, in diversi punti, interseca aree dove sono presenti canali interessati da fascia di rispetto di inedificabilità assoluta pari a 5 o a 10 metri misurati dal piede dell'argine o sponda naturale rappresentati nell'allegato di PRG, redatto a titolo illustrativo, denominato "Individuazione dei corsi d'acqua minori".

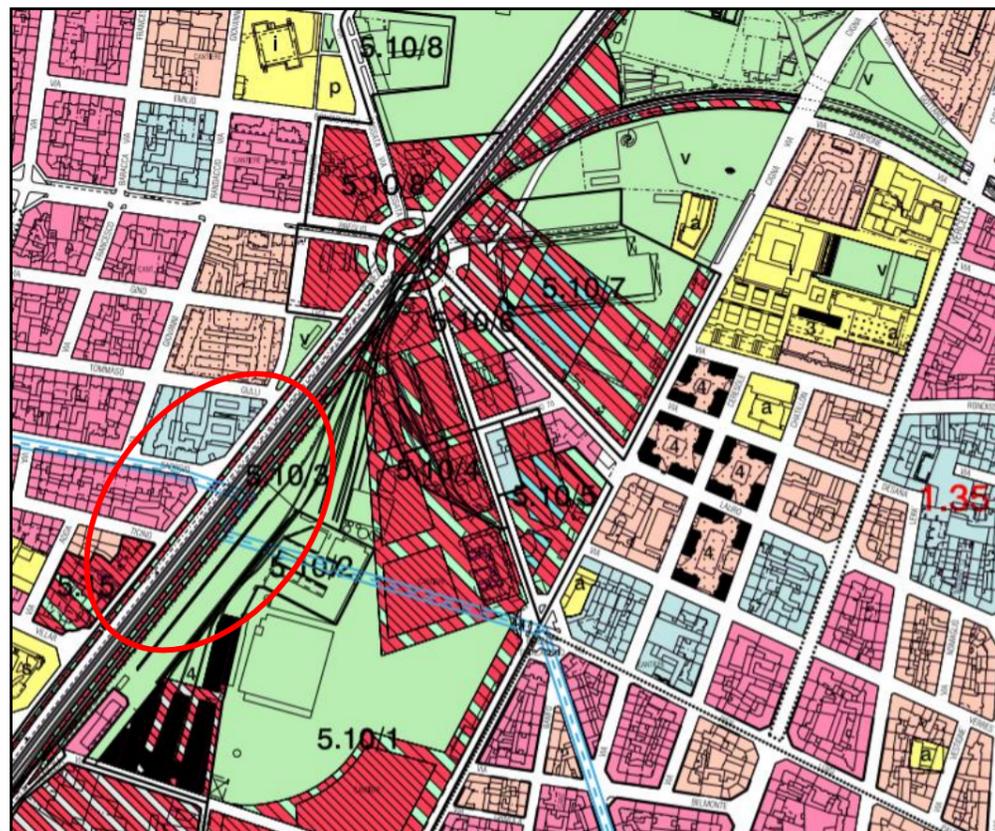
LEGENDA

	Corsi d'acqua comprensivi di fascia di rispetto di inedificabilità assoluta di m 5 dal piede dell'argine o sponda naturale - Allegato B NUEA Punto 1.1 comma 5
	Corsi d'acqua comprensivi di fascia di rispetto di inedificabilità assoluta di m 10 dal piede dell'argine o sponda naturale - Allegato B NUEA Punto 1.1 comma 4
	Processi di dissesto lineare: intensità/pericolosità molto elevata (EeL) comportante una fascia di rispetto di m 10 dal piede dell'argine artificiale o dalla sponda naturale - Allegato B NUEA Punto 1.1 comma 6
	Classe III(C) - Allegato B NUEA Punto 3.1.1 comma 19

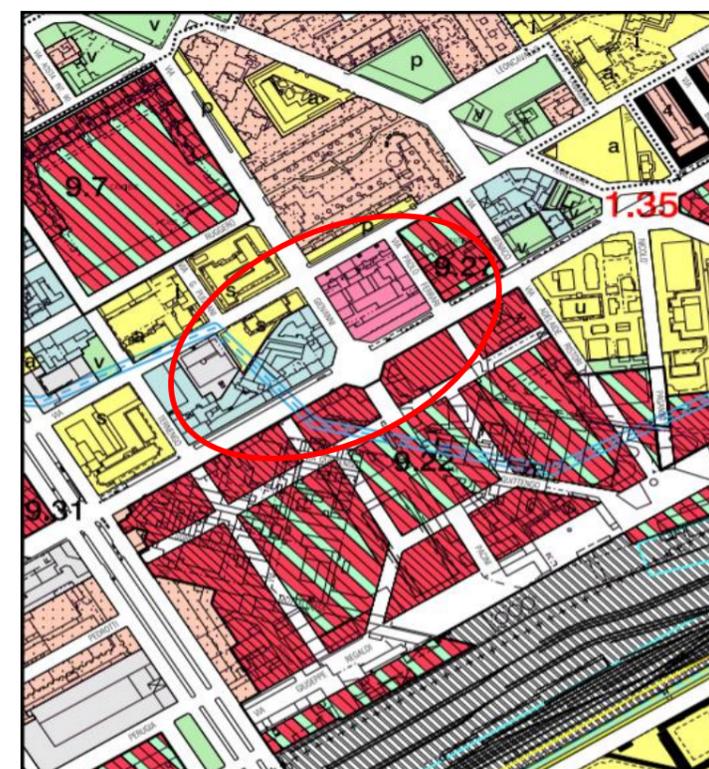
Estratto elaborato a titolo illustrativo - Individuazione dei corsi d'acqua minori – legenda



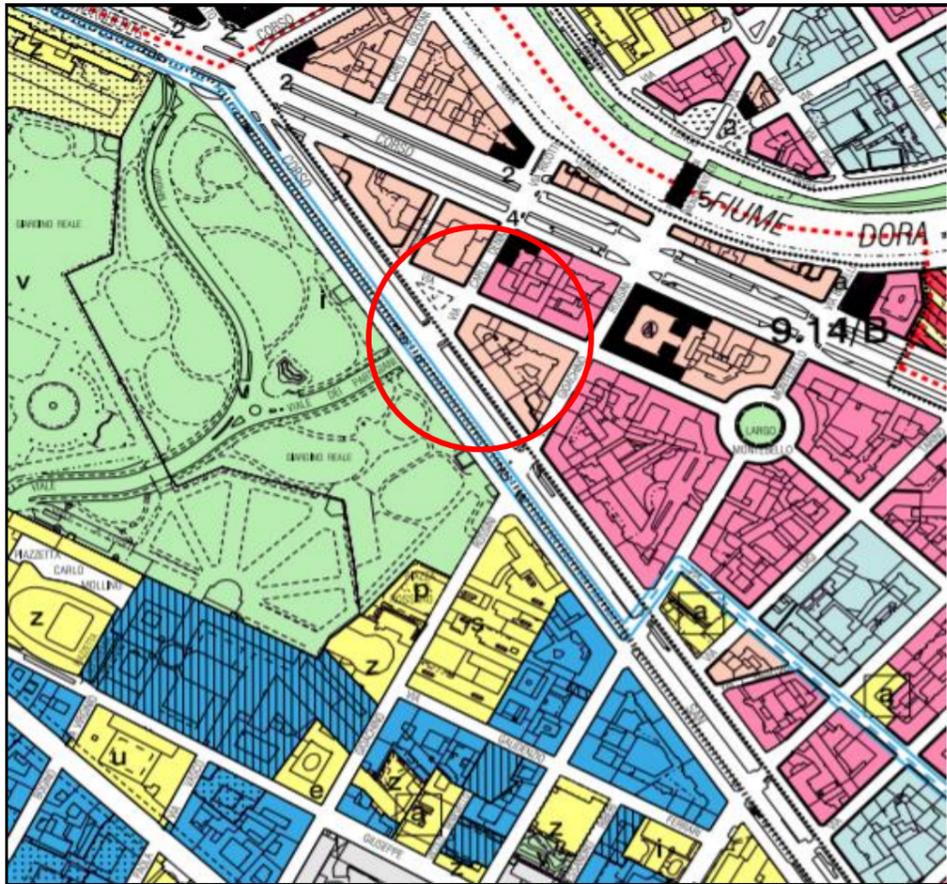
Estratti elaborato a titolo illustrativo - Individuazione dei corsi d'acqua minori – ZUT 9.37 Gottardo



Estratti elaborato a titolo illustrativo - Individuazione dei corsi d'acqua minori – ZUT Spina 4

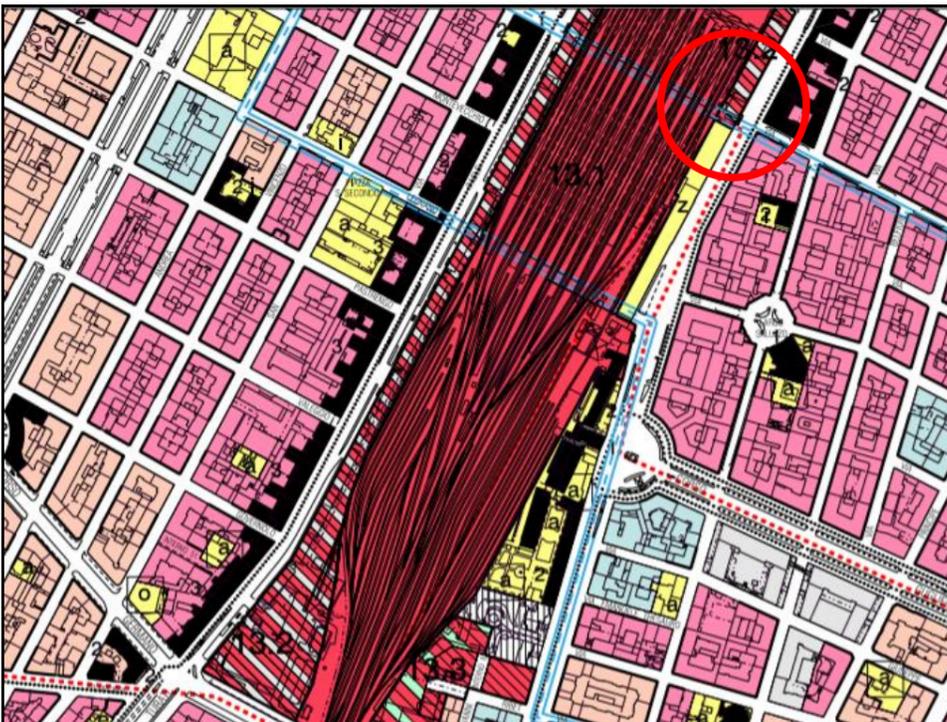


Estratti elaborato a titolo illustrativo - Individuazione dei corsi d'acqua minori – via Bologna



Estratti elaborato a titolo illustrativo - Individuazione dei corsi d'acqua minori – Giardini reali

Per i puntuali approfondimenti relativi alle criticità derivanti da situazioni di rischio idrogeomorfologico, quali quelle evidenziate, si rimanda alla relazione sulle tematiche idrogeologiche allegata alla presente variante.

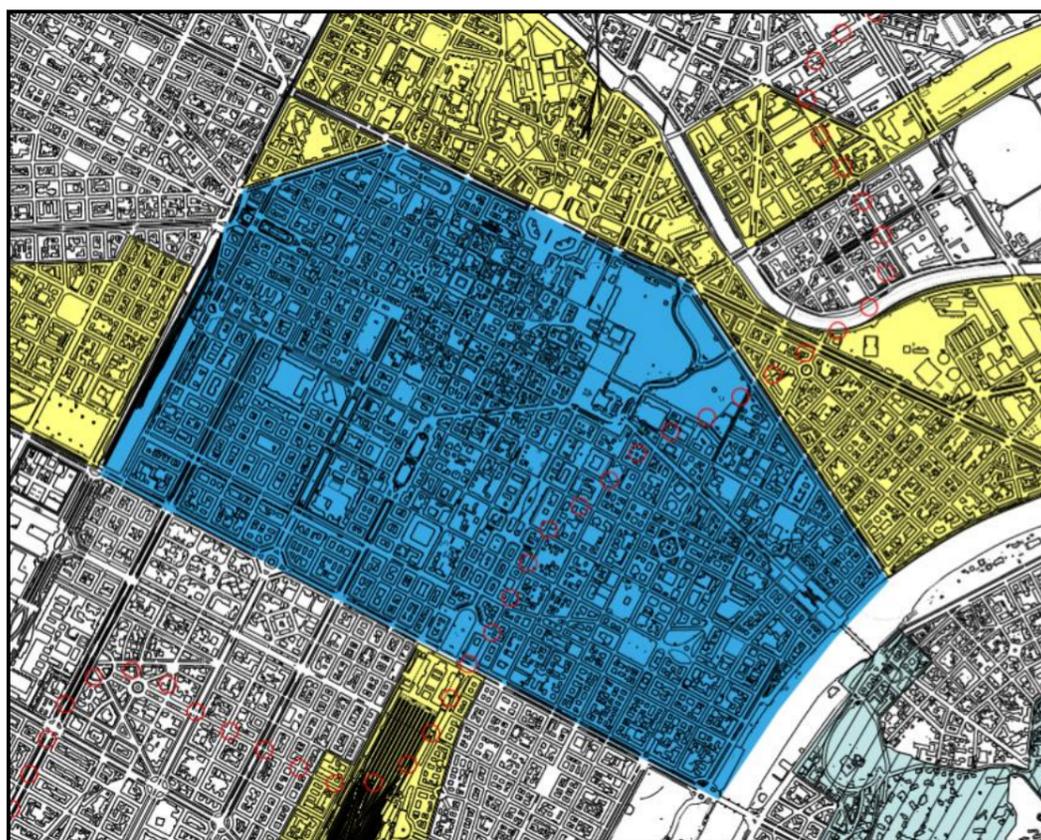


Estratti elaborato a titolo illustrativo - Individuazione dei corsi d'acqua minori – Porta Nuova

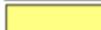
6.4 Aree di interesse archeologico e paleontologico

Il tracciato attraversa l'“Area centrale storica” nel tratto tra le stazioni Porta Nuova-Mole/Giardini Reali e “Zone suscettibili di ritrovamenti di interesse archeologico”, nei tratti tra la stazione Pastrengo-Pozzo Emergenza Mole e tra le stazioni Verona-Pozzo Verona-Novara, indicate nell'Allegato Tecnico n. 15 del P.R.G. “Aree di interesse archeologico e paleontologico”.

“La zona urbana centrale storica”, disciplinata dall'art. 10 delle N.U.E.A del P.R.G., viene classificata come “Insediamento urbano avente carattere storico-artistico e ambientale” ai sensi e per gli effetti dell'art. 24 della L.U.R. (comma 1, punto 1); tale zona è classificata di cat. A secondo il D.M. 2.4.68 n.1444 e di recupero ai sensi e per gli effetti dell'art. 27 e seguenti della Legge 457/78.



Estratto Allegato Tecnico n. 15 del P.R.G. “Aree di interesse archeologico e paleontologico

Legenda	
	Area centrale storica
	Zone suscettibili di ritrovamenti di interesse archeologico
	Zone suscettibili di ritrovamenti di interesse paleontologico

Si fa presente che ai sensi dell'art. 5 comma 17 delle N.U.E.A, gli interventi, ricadenti in aree sottoposte a vincolo storico ambientale e idrogeologico, (di cui ai punti 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 2.0, 2.1 dello stesso articolo), sono sottoposti alla preventiva approvazione delle autorità competenti, in base alla normativa vigente, alla tutela del vincolo stesso e del vigente P.R.G., fatta salva l'approvazione dell'Amministrazione comunale per quanto di competenza. Inoltre, ai sensi del comma 18 del succitato articolo 5, per gli interventi che vadano ad intaccare il sottosuolo, ricadenti in

aree che il piano sottopone a vincolo paleontologico e archeologico, è obbligatoria la comunicazione, almeno 60 gg. prima dell'inizio dei lavori, alla Soprintendenza Archeologica del Piemonte.

Per gli interventi che vadano ad intaccare il sottosuolo, ricadenti nella zona centrale storica, è obbligatoria la presentazione degli elaborati di progetto alla Soprintendenza Archeologica del Piemonte, prima del rilascio del titolo abilitativo.

6.5 Beni culturali e ambientali

Secondo quanto riportato nell'Allegato Tecnico n. 14 del P.R.G. “Immobili soggetti a vincolo ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e s.m.i. (già Leggi n. 1089 del 1 giugno 1939 e n. 1497 del 20 giugno 1939 e s.m.i.)”, l'opera in progetto attraversa la Zona Urbana Centrale Storica interessando o lambendo diversi edifici di pregio storico artistico, oggetto di notifica ministeriale, tra i quali è compreso il complesso da trasformare della Cavallerizza, facente parte del sito Unesco del complesso della Zona d Comando.

Il tracciato dell'opera interessa o lambisce anche altri edifici tutelati dal P.R.G..

In particolare gli edifici oggetto di tutela sono distinti in:

- "edifici di particolare interesse storico", classificati per gruppi di appartenenza (campitura nera sull'estratto della Tavola n. 1 PRG “Azzonamento - Aree Normative e destinazioni d'uso”);
- "edifici caratterizzanti il tessuto storico" (tratto nero continuo sui fronti esterni verso spazio pubblico o in continuità visiva con esso sull'estratto della Tavola n. 1 di PRG).

L'opera interessa inoltre anche l'area dei Giardini Reali, annoverata tra i parchi e giardini di pregio storico artistico, anch'essa oggetto di notifica ministeriale.

Si segnala inoltre la presenza, in prossimità della Stazione Carlo Alberto, del Palazzo Carignano, immobile compreso tra le Residenze Sabaude, sito Unesco e Area di particolare pregio paesaggistico ed ambientale (Artt. 35-36 N.d.A PTC2).

Si ricorda poi che la tratta in galleria fra le stazioni Porta Nuova e Mole/Giardini Reali sottopassa o corre in adiacenza ad una serie di edifici tutelati, compresi tra i Beni architettonici di interesse storico-culturale, e ad Aree di particolare pregio paesaggistico ed ambientale-Siti Unesco quali quelle prossime al Palazzo Reale e al Palazzo Carignano.

La relazione di accompagnamento al progetto dell'infrastruttura, a cui si rimanda, analizza puntualmente, nell'ambito del capitolo dedicato agli studi e alle indagini storiche, l'elenco degli edifici sottoposti a vincolo architettonico, dei canali, delle balne e delle cascate interessate dall'opera pubblica, oltre alla presenza di vincoli monumentali lungo il suo tracciato. Sono inoltre riportati gli esiti delle indagini storico-archivistiche relative alla possibile presenza di ordigni bellici.

Le suddette tematiche sono analizzate nella presente variante urbanistica nell'ambito della “Relazione di verifica del rispetto del PPR”, alla quale si rimanda.

Alberi di eccezionale pregio

Gli alberi monumentali, ai sensi dell'art. 7 della legge n.10/2013 “Norme per lo sviluppo degli spazi verdi urbani”, sono considerati meritevoli di tutela e salvaguardia. Sono sedici, ad oggi, gli alberi nel territorio della città di Torino inseriti nell'elenco regionale; uno di questi è situato nell'area dei Giardini Reali inferiori. E' dunque necessario verificare che le opere relative al tracciato dell'opera non interferiscano con la loro conservazione.

Viali storici

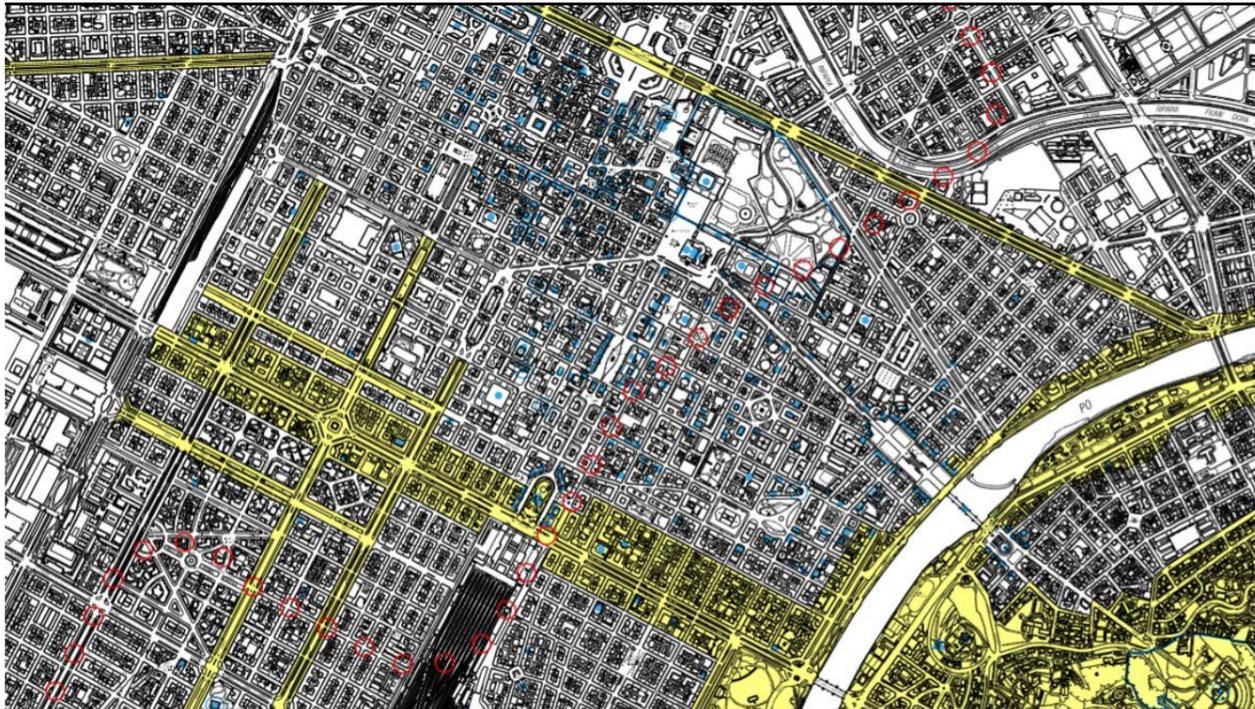
Il tracciato della Linea 2 interseca viali storici, tutelati ai sensi degli art. 136 e 157 del D.lgs. n. 42/2004, e la rete viaria di età romana e medievale; la rete viaria di età moderna e contemporanea e la “la rete ferroviaria storica”, normate all’art. 22 delle Nda del PPR “Viabilità storica e patrimonio ferroviario”.

Sono interessati dal tracciato i seguenti viali storici, individuati nella tavola n. 4 "Viabilità" di PRG: Corso Orbassano, Corso Galileo Ferraris, Corso Duca degli Abruzzi e Corso Verona.

Il tracciato della Linea 2 interseca inoltre i seguenti viali: Corso Duca d’Aosta, Corso Re Umberto, Corso Vittorio Emanuele II, Corso San Maurizio, Corso Regina Margherita, Corso Novara e i Lungo Dora, Siena e Firenze.

Ai sensi dell’art. 23 “Viabilità” delle NUA di PRG i viali storici individuati nella tavola di Piano n. 4 "Viabilità" sono tutelati nel loro carattere di viale alberato che, in caso di intervento o di ristrutturazione, non deve essere sostanzialmente alterato sotto il profilo paesaggistico e naturalistico.

Vengono inoltre interessati i seguenti viali alberati tutelati, oggetto di Dichiarazione di notevole interesse pubblico ai sensi del DM 22/02/1964: Corso Re Umberto, Corso Galileo Ferraris, Corso Vittorio Emanuele II e Corso Regina Margherita.



Estratto Allegato tecnico n. 14 “Immobili soggetti a vincolo ai sensi del D.Lgs. n. 42/2004 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio e s.m.i. (già Leggi n. 1089 del 1° giugno 1939 e n. 1497 del 20 giugno 1939 e s.m.i.)”

Beni archeologici	
	Immobili di interesse archeologico oggetto di Notifica Ministeriale
Beni ambientali	
	Ville, parchi e giardini oggetto di Notifica Ministeriale
	Immobili vincolati oggetto di Notifica Ministeriale

N.B. I vincoli riportati, che hanno valore indicativo e devono essere verificati presso le rispettive Soprintendenze e Regione, rappresentano la mera trasposizione della tavola allegata al PRG approvato con deliberazione Giunta Regionale n. 3 - 45091 del 21 Aprile 1995 pubblicata sul B.U.R. n. 21 del 24 maggio 1995.

6.6 Classificazione Acustica

In data 16/7/2018 la Città ha approvato le "Indicazioni operative per la verifica di compatibilità con la classificazione acustica di varianti al P.R.G., strumenti urbanistici esecutivi e trasformazioni edilizie", che saranno prese in considerazione nell’iter di valutazione ambientale strategica della presente variante.

La classificazione acustica è costituita dalla suddivisione del territorio cittadino in aree omogenee, secondo 6 classi acustiche. Finalità di tale suddivisione è attribuire i limiti propri per ogni utilizzo del territorio, dagli usi più tutelati (ad esempio scuole e ospedali) a quelli che per propria natura producono livelli acustici significativi (aree produttive). Rappresenta pertanto uno strumento di pianificazione acustica, con finalità di prevenire l’insorgere di condizioni acusticamente critiche.

Il PCA vigente, approvato con la Deliberazione del Consiglio Comunale del 20 dicembre 2010 e s.m.i, è stato redatto ai sensi della Legge Quadro sull’inquinamento acustico 447/95 e della LR. 52/2000, applicando le specifiche Linee Guida predisposte dalla Regione Piemonte nel 2001 che hanno assunto il principio dettato dalla norma nazionale di pianificazione acustica di non creare nuovi accostamenti critici in fase di varianti urbanistiche, ovvero il divieto di prevedere il contatto diretto tra aree le cui classi acustiche non siano uguali o direttamente progressive.

Alla presente variante è allegata la verifica di compatibilità con il Piano di Classificazione Acustica, aggiornata alla luce delle osservazioni prodotte nell’ambito dei lavori della Conferenza dei Servizi

7. Valutazione Ambientale Strategica

Dal punto di vista procedurale, il comma 3 dell'articolo 3 bis della L.U.R., prevede che la Valutazione Ambientale Strategica si svolga in modo integrato con le procedure di formazione e approvazione dei diversi strumenti di pianificazione, sulla base di idonea documentazione tecnica predisposta dal soggetto proponente il Piano e tenendo conto delle risultanze emerse dalla consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e dalla partecipazione del pubblico.

Il presente provvedimento è integrato dal documento tecnico preliminare di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica redatto secondo i criteri dell'ALLEGATO I (alla parte II del D.Lgs 152/06) - Criteri per la verifica di assoggettabilità di piani e programmi di cui all'articolo 12 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i. In particolare i contenuti di cui al punto 1 del suddetto allegato sono sviluppati anche con riferimento ai criteri di cui alla Deliberazione della Giunta Regionale 12 gennaio 2015, n. 21-892 "Contenuti del Rapporto Ambientale per la pianificazione locale", e alla D.D. 19 gennaio 2017, n. 31 di aggiornamento.

La variante è inoltre accompagnata dal documento di Verifica di Compatibilità Acustica, ai sensi della Legge Regionale n. 52 del 20/10/2000.

Oggetto del documento è la valutazione ambientale delle modifiche apportate al PRG per rendere compatibile, dal punto di vista urbanistico, il progetto di fattibilità tecnico economica della prima tratta della linea 2 della metropolitana Rebaudengo-Politecnico, mentre le valutazioni specifiche relative agli impatti connessi alla realizzazione dell'opera sono oggetto della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto stesso.

Il documento analizza i potenziali impatti sulle componenti ambientali derivanti dai contenuti della variante urbanistica riconducibili essenzialmente alle modifiche di carattere grafico e normativo della stessa. Tale approccio si integra con la valutazione ambientale del progetto tecnico che è affrontata nello Studio di Impatto Ambientale per la fase di Valutazione di Impatto Ambientale.

A tal proposito, come precedentemente riportato, si evidenzia che il Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali della Città di Torino, a seguito di istanza del 12 maggio 2020 da parte del Servizio Ponti, Vie d'Acqua e Infrastrutture, competente per l'opera, ha dato avvio alla fase di scoping sul PFTE dell'intero percorso della linea 2, relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale - Fase di Specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. n. 152/2006 e dell'art. 11 della Legge Regionale 14 dicembre 1998, n. 40, conclusasi con la Determinazione Dirigenziale del predetto Servizio n. 2248 del 14 luglio 2020. In particolare, la citata Determinazione evidenzia che l'opera risulta non conforme alle previsioni urbanistiche vigenti e che pertanto, al fine di assicurare la piena conformità urbanistica al progetto, si rende necessario l'avvio della procedura di variante al PRG, soggetta a procedura di Valutazione Ambientale Strategica, ai sensi dell'art. 6 comma 2 del D.Lgs 152/06.

Con la presente variante, pertanto, viene avviata la fase di Verifica di Assoggettabilità a VAS in quanto la prima tratta in esame ha una estensione limitata rispetto alla totalità del progetto e non interferendo direttamente o indirettamente su aree protette o tutelate o facenti parte della Rete Natura 2000, non è soggetta a Valutazione di Incidenza.

Dalle conclusioni riportate nel documento tecnico preliminare di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica si evince che quanto previsto dalla variante:

“Non dà luogo a impatti negativi, certi o ipotetici di entità grave;

Non determina impatti su aree protette;

Non genera rischi per la salute umana o per l'ambiente;

Non interferisce con aree di interesse ecosistemico elevato;

Consentirà la realizzazione della Linea 2 della metropolitana nel lotto compreso tra la Stazione Rebaudengo e Politecnico;

Garantirà lo sviluppo urbanistico ed edilizio dei settori interessati, senza aggiungere impatti rispetto a quanto previsto dall'attuale PRG;

Consentirà la riqualificazione di importanti settori della città anche grazie alla previsione di parchi urbani come ad esempio nel settore del così detto trincerone.”

8. Elaborati della Variante

8.1 Elaborati urbanistici

- RELAZIONE ILLUSTRATIVA
- OSSERVAZIONI, CONTRIBUTI E CONTRODEDUZIONI
- MODIFICHE E INTEGRAZIONI ALLE NORME URBANISTICO EDILIZIE DI ATTUAZIONE
- MODIFICHE E INTEGRAZIONI ALLE TAVOLE GRAFICHE
- ILLUSTRAZIONE DEL RAPPORTO TRA I CONTENUTI DELLA VARIANTE E QUELLI DEL PPR

8.2 Elaborati ambientali

- RELAZIONE SULLE TEMATICHE IDROGEOLOGICHE
- VERIFICA DI COMPATIBILITÀ CON LA ZONIZZAZIONE ACUSTICA
- VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - DOCUMENTO TECNICO PRELIMINARE