



Direzione Ambiente, Energia e territorio
Settore Urbanistica Piemonte Occidentale

urbanistica.ovest@regione.piemonte.it
urbanistica.ovest@cert.regione.piemonte.it

Data (*)

Protocollo (*)

(*) *segnatura di protocollo riportata nei metadati di Doqui ACTA*

Classificazione: 11.60.10/PRG_VAR/C20293

Trasmessi a mezzo PEC

All'ill. mo sig Sindaco
dott. Stefano Lo Russo
Comune di TORINO (TO)

e p.c. Città Metropolitana di Torino
Servizio Pianificazione Territoriale Generale
e Copianificazione Urbanistica

Direzione Regionale
Ambiente, Energia e territorio
Settore Valutazioni ambientali
e procedure integrate

Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo,
Protezione Civile, Trasporti e Logistica
Settore Infrastrutture Strategiche
Settore Geologico

Riferimento prot.:

Prot. Gen. n. 97502/A1600A in data 1.08.2022

Rif. Prot. n. 3884 in data 27.07.2022 del Comune di Torino: convocazione della prima Conferenza dei Servizi

Prot. Gen. n. 101862/A1600A in data 17.08.2022

Rif. Prot. n. 2218 in data 17.08.2022 del Comune di Torino: integrazione

Pratica n. C20293

Oggetto: Comune di **TORINO** (TO)
Linea 2 della Metropolitana torinese – Tratta Rebaudengo Politecnico
Variante semplificata ai sensi LR n. 56/1977 e s.m.i., art. 17bis, comma 6
Prima seduta della Conferenza dei Servizi
Contributo regionale



A seguito della partecipazione alla prima riunione della Conferenza dei Servizi in oggetto svoltasi in modalità telematica in data 6 settembre 2022:

- esaminata la documentazione acquisita agli atti in data 1.08.22 con prot. n. 97502/A1600A e integrata in data 17.08.22, prot. n. 101862/A1600A;
- preso atto che:
 - la Giunta comunale di Torino con Deliberazione n. mecc. 2020 00368/34 del 4.02.20 ha approvato in linea tecnica il progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) della Linea 2 della Metropolitana, predisposto ai sensi del D.Lgs. 50/2016 e del D.Lgs. 56/2017;
 - la città di Torino, in data 1.04.20, ha avviato l'iter previsto per l'approvazione del PFTE ai sensi dell'art. 27 del D.lgs 50/2016 e indetto apposita Conferenza dei servizi ai sensi della L. 241/90 che si è conclusa con la Determinazione Dirigenziale dell'Area Infrastrutture n. 2964 del 8.09.20 e la presa d'atto dei pareri pervenuti (Enti e gestori delle reti);
 - la città di Torino, in data 12.05.20, ha avviato inoltre, sullo stesso PFTE, la procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale – Fase di specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto ambientale ai sensi dell'art. 21 del D.lgs 152/2006 e dell'art. 11 della LR 40/98, integrata con la Valutazione d'Incidenza di cui all'art. 5 del DPR 357/97 e all'art. 43 della LR n. 19/09, conclusasi con Determinazione Dirigenziale del Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali n. 2248 del 14.07.20, contenente i contributi dei soggetti competenti in materia ambientale;
 - in data 28.10.20 la città di Torino ha stipulato una convenzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) per il finanziamento previsto dalla Legge Finanziaria 2020 e destinato alla progettazione definitiva della tratta Rebaudengo-Politecnico e alla realizzazione della sub-tratta Rebaudengo-Novara;
 - l'Amministrazione Comunale di Torino, i comuni di Beinasco, Orbassano, Rivalta di Torino, San Mauro T.se e la Città Metropolitana di Torino, in data 29.09.21, hanno siglato un Accordo Territoriale ai sensi dell'art. 19 ter della LR 56/77 finalizzato ad assicurare il coordinamento degli iter procedurali per pervenire all'approvazione del PFTE dell'intero tracciato della Linea 2 della Metropolitana e alla conformità urbanistica dei rispettivi PRG;
 - l'art. 4 del suddetto Accordo territoriale stabilisce che il PFTE complessivo dell'opera verrà approvato in sede di Accordo di Programma ad eccezione della tratta Rebaudengo-Politecnico, nel comune di Torino, la cui approvazione verrà anticipata attraverso la procedura di variante urbanistica semplificata ai sensi del combinato disposto dell'art. 17 bis commi 2 e 6 della LR 56/77 da redigersi a cura del Comune di Torino;
 - la città di Torino ha predisposto la Variante semplificata n. 333 di cui sopra finalizzata a conseguire la conformità urbanistica dell'opera e all'apposizione dei vincoli preordinati all'esproprio delle aree interessate dal tracciato;
 - la convocazione della prima Conferenza dei Servizi per l'esame della Variante n. 333 (prot. n. 3884 in data 27 luglio 2022 acquisita agli atti con prot. n. 97502/A1600A in data 1.08.2022) costituisce altresì avvio del procedimento per la verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica ai sensi dell'art. 12 del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- il Comune di Torino è dotato di PRGC approvato con DGR n. 3-45091 del 21.04.1995, successivamente modificato in sede locale, e che tale strumento è stato adeguato al Piano per l'Assetto Idrogeologico con successiva variante strutturale n. 100, approvata con DGR 21-9903 del 27.10.2008;
- dato inoltre atto che:



- sono pervenuti i seguenti contributi settoriali costituenti parte integrante e sostanziale del presente esame istruttorio:
 - nota del Settore Infrastrutture Strategiche della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica contenente le osservazioni sul Progetto di fattibilità tecnico economica, prot. n. 38237/A1812B in data 12.09.2022, acquisito con prot. 108757/A1600A in data 12.09.2022;
 - parere unico della Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica - Settore Geologico inerente gli aspetti geologici, idraulici e sismici, prot. n. 38990/A1800A del 16.09.2022, acquisito con prot. n. 111712/A1600A in data 19.09.2022;
 - contributo dell'Organo Tecnico Regionale (OTR) inerente alla procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS) – Fase di Verifica, prot. n. 112576/A1600A del 20.09.2022;

- dato altresì atto che la proposta di variante al PRG è stata discussa dal gruppo di lavoro interno alla Direzione Ambiente, Energia e Territorio in data 20.09.2022,

si formulano i seguenti rilievi in ordine alla coerenza delle previsioni contenute nella proposta di Variante con la pianificazione di livello sovralocale, limitatamente ai soli oggetti esplicitamente dichiarati dalla Variante stessa.

1. Contenuti della Variante

La Variante semplificata in oggetto 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 progetto completo della Linea 2 ha uno sviluppo totale di circa 28 km e comprende, secondo l'attuale previsione progettuale, 32 stazioni con un tracciato complessivo suddiviso in tre tratte; una tratta centrale interamente nel Comune di Torino, un prolungamento nord-est nel territorio del Comune di San Mauro Torinese ed un prolungamento sud-ovest nei territori dei Comuni di Beinasco, Rivalta di Torino e Orbassano. La tratta centrale della Linea 2, ha una estensione di circa 15.700 m con 23 stazioni nel territorio del Comune di Torino.

Lo specifico tratto oggetto di Variante (tratta Rebaudengo – Politecnico) si compone di 13 fermate ed ha una estensione di circa 10 km.

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 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 (ZUT) e ad Aree da Trasformare per Servizi (ATS), 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.

La presente variante mira 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 e delle tavole di Azzonamento. Al contempo viene introdotto nelle legende della cartografia di PRG un segno grafico indicante la linea di metropolitana e il riferimento normativo della relativa fascia di rispetto.



2. Osservazioni e contributi

2.1 Rilievi urbanistici

Qualificazione della variante e coerenza delle modifiche introdotte

La variante urbanistica in esame risponde alla specifica esigenza di conseguire la conformità urbanistica al tracciato del primo lotto attuativo della linea metropolitana 2 e all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate. Trattasi, pertanto, di una variante di tipo puntuale che ha per oggetto un ambito circoscritto del territorio comunale e per scopo la realizzazione di una singola opera pubblica, per la quale la normativa di riferimento prevede una procedura semplificata e accelerata (art. 17 bis comma 6 della LR 56/77 e art. 10 del DPR 327/2001). L'eccezionalità di questo modello procedimentale, volto specificamente alla "realizzazione di un'opera pubblica", rende necessaria una perfetta simmetria tra tale opera in approvazione e le previsioni dello strumento urbanistico.

Ciò premesso si osserva innanzitutto che dall'esame degli elaborati trasmessi le modifiche proposte paiono in più punti eccedenti la suddetta specificità. Di seguito tali fattispecie vengono puntualmente descritte.

Laddove prevedono una complessa operazione di riordino urbanistico estesa all'intera superficie della "porta nord del viale della Spina", la cosiddetta Spina centrale (Spina 4), le variazioni apportate alle previsioni urbanistiche vigenti consentono di preservare i diritti edificatori generati dal corridoio riservato all'infrastruttura e oggetto di acquisizione da parte della Città senza determinare aumenti di SLP a livello complessivo né variazioni degli indici urbanistici ed edilizi. A tale scopo viene prevista la facoltà di trasferire le capacità edificatorie negli altri ambiti della Spina 4, non interessati direttamente dal tracciato dell'opera pubblica, e la connessa riplasmazione delle aree limitrofe destinate all'edificazione privata. A tale scopo, le tavole II "Destinazioni d'uso prevalenti, altezza degli edifici ed elementi prescrittivi per la redazione dei piani attuativi" e III "Aree per servizi" che nello strumento urbanistico vigente prefigurano dell'assetto urbanistico complessivo dell'ambito vengono eliminate in maniera eccedente rispetto al contenuto afferente la "realizzazione di un'opera pubblica".

La stessa nuova individuazione dei due ambiti di riqualificazione dello spazio pubblico di cui all'art. 25 NUEA (14 Stazioni Rebaudengo-Fossata e 15 Sempione-Gottardo), sebbene effettuata dalla Variante con il condivisibile intento di riqualificare i due tessuti periferici e di garantirne un'elevata qualità ambientale, interviene su porzioni di città non direttamente interessate dall'opera pubblica e, in quanto tali, potenzialmente critici se effettuati con la procedura prescelta.

Per quanto inerente al posizionamento a livello altimetrico dell'infrastruttura, preso atto di quanto dichiarato nella seduta della Conferenza riunitasi in data 6.09.22 circa il carattere interrato dell'intero tracciato della linea, si evidenzia che dalla lettura della documentazione trasmessa emergono delle ambiguità che paiono ledere il succitato requisito di simmetria tra i due livelli progettuali.

Diversamente da quanto si evince dalla consultazione del PFTE e dalla Verifica di coerenza con il PPR, che descrivono il tracciato del primo lotto come infrastruttura interamente interrata, gli elaborati della redigenda variante urbanistica sembrerebbero, invece, ammetterne una diversa configurazione.

Più specificatamente, nella scheda d'ambito "9.37 GOTTARDO", relativa al cosiddetto trincerone, ad integrazione della destinazione vigente a servizi e/o viabilità viene introdotta la possibilità di ospitare "nel sottosuolo o in elevazione" il tracciato della linea della M2 con relative stazioni e infrastrutture. L'art. 25 delle NUEA, modificato con l'individuazione di un ambito di riqualificazione dello spazio pubblico nella stessa porzione territoriale, statuisce altresì unicamente la realizzazione di uno spazio pubblico lineare sulle aree sovrastanti il trincerone, con funzione di ricucitura delle porzioni di città separate dal percorso ferroviario in trincea.



L'ambito di riqualificazione n. 14 "Stazioni Rebaudengo-Fossata", disciplinato dal succitato art. 25, introduce inoltre l'eventualità di un collegamento in superficie delle due stazioni "sia in sottosuolo sia in soprasuolo anche con una soluzione a ponte" a differenza di quanto previsto dal PFTE.

E ancora, in alcune schede d'ambito della Spina 4 quali le 5.10/3, 5.10/5 e 5.10/8, si dispone che "Le aree a standard lungo corso Venezia, individuate nella Tavola 1 "Azzonamento", sono finalizzate ad ospitare nel sottosuolo o in elevazione infrastrutture legate alla linea metropolitana e alla creazione di una fascia verde di connessione con i parchi limitrofi". La formulazione utilizzata potrebbe far intendere una potenziale presenza dell'infrastruttura stessa in superficie oltre alle opere connesse (es. stazioni).

In ultimo, l'inserimento in legenda della Tav. n. 7 "Fasce di rispetto" di un grafismo specifico per la fascia di rispetto dell'opera ed il suo riferimento normativo, in assenza di un'individuazione cartografica del corridoio infrastrutturale (l'elaborato cartografico n. 7 non è presente tra gli elaborati trasmessi), incrementa le ambiguità evidenziate.

Un ulteriore elemento di fragilità in relazione alla procedura urbanistica prescelta è riscontrabile in riferimento alla previsione di nuove destinazioni d'uso, come ad esempio negli ambiti 5.10/5 Gondrand e 5.10/8 Breglio e, in particolare, di insediamenti commerciali.

All'interno di tutte le stazioni della metropolitana afferenti la tratta Rebaudengo-Politecnico, sia interrate sia fuori terra, viene ammesso l'insediamento di attività commerciali al dettaglio e assimilabili senza specifiche limitazioni quantitative, fatto salvo quanto discendente dalla disciplina in materia e dalla pericolosità idrogeologica (cfr. art. 31, comma 3 "Stazioni della metropolitana" delle NUEA).

Si osserva, in proposito, che la descrizione degli spazi delle stazioni contenuta all'interno della Relazione illustrativa generale del PFTE (p. 56/123, cap. 9.2.2 "Gli spazi della stazione") prefigura una organizzazione spaziale standardizzata che non contempla ulteriori destinazioni integrative agli "spazi di accoglienza" per la tratta centrale della linea M2.

Quanto sopra considerato rende necessario un riesame dei contenuti volto a conseguire la piena legittimità della Variante attraverso la perfetta simmetria tra l'opera pubblica approvata e le previsioni dello strumento urbanistico, fatte salve le modifiche legate da un nesso di causalità diretta – spaziale e funzionale - con l'inserimento dell'infrastruttura all'interno del PRG .

Dotazione di servizi

L'inserimento del tracciato nello strumento urbanistico genera delle potenziali ripercussioni anche sulle dotazioni di aree a servizio della Città, sia in termini quantitativi sia qualitativi.

La Variante stabilisce che le opere e gli interventi previsti in soprasuolo connessi all'infrastruttura della M2 siano ammessi in tutte le aree destinate a servizi pubblici, così come statuito dall'art. 19 "Aree per servizi: generalità" delle NUEA, nuovo comma 12 ter, creando nei fatti una potenziale sovrapposizione di funzioni a detrazione dello standard urbanistico per tutte le opere che insistono su tali porzioni territoriali.

Ci si riferisce, in particolare, alle aree a standard individuate cartograficamente lungo corso Venezia (Spina 4) che dalla disciplina d'ambito (schede 5.10/3, 5.10/5, 5.10/8) vengono finalizzate "ad ospitare nel sottosuolo o in elevazione infrastrutture legate alla linea metropolitana e alla creazione di una fascia verde di connessione con i parchi limitrofi" (quali ad esempio il deposito Rebaudengo) nonché alle stazioni della linea a tipologia non interrata. Si consideri, inoltre, il fabbisogno aggiuntivo di servizi non trascurabile indotto, sugli stessi ambiti, dalla previsione di destinazioni d'uso, quali il commercio al dettaglio (art. 31 NUEA) e le attività terziarie, senza limitazioni quantitative all'interno delle stazioni della metropolitana, in interrato e/o fuori terra e non stimato preliminarmente (cfr. art. 21 LR 56/77 e dotazioni aggiuntive art. 25 DCR 563-13414/1999 e s.m.i. per le stazioni esterne agli addensamenti non individuati dalla programmazione commerciale, parcheggi privati ex L. 122/89) di cui peraltro è già stata stigmatizzata – in funzione del percorso procedimentale prescelto – la permanenza.



L'orientamento pianificatorio assunto con l'introduzione di elementi di flessibilità nella configurazione all'assetto urbano della Spina 4, trasferimenti volumetrici e soddisfazione dotazioni a servizi, sopra richiamati, prevede il rinvio delle verifiche quantitative degli standard urbanistici di legge alla fase attuativa.

Nello specifico, la Variante annulla le tavole di assetto complessivo e, in particolare la tavola III "Aree per servizi", che individuava una localizzazione e una quantificazione preliminare delle superfici per servizi, ed elimina dalle schede d'ambito le stime delle superfici a standard afferenti le SLP (es. ambiti 5.10/4, 5.10/5, 5.10/6, 5.10/8). Nel contempo, introduce la possibilità di soddisfare il fabbisogno di aree a standard relativo ai diritti edificatori trasferiti, ove non già soddisfatto nell'ambito di decollo, negli ambiti di atterraggio (ambiti 5.10/3, 5.10/4, 5.10/5, 5.10/6 e 5.10/8), rendendo implicitamente più critico il posizionamento del servizio in prossimità della funzione che lo genera.

Alla luce di quanto evidenziato si invita a verificare in forma preliminare la fattibilità della trasformazione con specifico riferimento al potenziale soddisfacimento di dotazioni connesse alle funzioni che si intenderebbe ammettere e delle effettive necessità *in situ* rispetto anche alla situazione pregressa, con particolare attenzione alle porzioni periferiche di città ancora carenti di servizi urbani.

In ogni caso si renderà necessario quantificare nel complesso le dotazioni minime di legge afferenti le SLP (art. 21 LR 56/77 e L. 122/89) interessate dal processo di riordino e che la Variante intende garantire.

Assetto della Zona Urbana di Trasformazione "Spina 4"

L'operazione di riordino dei tessuti limitrofi al tratto iniziale dell'infrastruttura viene gestita con l'introduzione di elementi di flessibilità e in assenza di un quadro pianificatorio unitario a scala di PRG costituente riferimento per la fase attuativa che era invece garantito dallo strumento attualmente operante.

Il PRG vigente conteneva elaborati che configuravano la Spina nel suo insieme e fissavano elementi essenziali come altezze, allineamenti, destinazioni d'uso prevalenti e altri parametri prescrittivi per la pianificazione attuativa (Tavole II e III). Accanto a tali elementi venivano impiegati il "progetto architettonico unitario" (es. Ambito 5.10/3 SPINA 4 - FS 1) e/o il ricorso alla procedura concorsuale per la progettazione architettonica (es. Ambito 5.10/3 SPINA 4 - FS 1, Ambito 5.10/6 SPINA 4 - LAURO ROSSI, Ambito 5.10/8 SPINA 4 - BREGLIO). L'insieme di questi strumenti normativi era in grado di verificare la realizzabilità dell'intera Spina garantendo una specifica attenzione alla qualità del tessuto in formazione.

La Variante, con l'intento di incrementare il grado di flessibilità, sostituisce a questi strumenti un'attuazione potenzialmente frammentata e disomogenea per modalità attuative. La previsione di uno studio unitario (Ambito 5.10/3 SPINA 4 - FS 1, Ambito 5.10/4 SPINA 4 - FS 2, Ambito 5.10/6 SPINA 4 - LAURO ROSSI) è ammessa con estensione al singolo ambito della Spina o a più ambiti, a discrezione del Comune o dei privati, deliberato dall'Amministrazione comunale ma attuabile per parti attraverso singoli piani esecutivi, in applicazione di quanto già disposto dal vigente PRG all'art. 7 lett. B NUEA.

Tale scelta pianificatoria non consente di effettuare una valutazione preventiva complessiva del nuovo tessuto urbano potenzialmente configurabile nella Spina 4, oltre che sotto il profilo urbanistico, anche in termini di paesaggio e di sostenibilità ambientale; a tale proposito si veda anche quanto osservato dall'Organo Tecnico Regionale per la VAS circa gli interventi compensativi e le riflessioni sulla coerenza paesaggistica riportate nel successivo paragrafo 2.2.

Alla luce delle considerazioni effettuate, indipendentemente dal percorso amministrativo prescelto, si invita l'Amministrazione comunale a prevedere una strategia complessiva relativa alla trasformazione dell'ambito Spina 4, che possa contemperare le comprensibili esigenze di flessibilità con la preservazione di una regia pubblica unitaria al fine di garantire una trasformazione urbanistica coordinata e qualitativa sotto tutti i profili.



Corpo normativo NUEA

Il comma 3 "Stazioni della metropolitana" dell'art. 31 NUEA contempla, tra le nuove destinazioni d'uso introdotte, le attività terziarie; si richiede di chiarire se tale destinazione è da intendersi tra quelle assimilabili al commercio al dettaglio; in tal caso, al fine di realizzare la piena coerenza alla disciplina regionale e ai disposti dell'art. 24 della DCR 563-13414/1999 e s.m.i. è opportuno introdurre la seguente precisazione "*attività terziarie al servizio della persona*". Si suggerisce inoltre, ad ulteriore chiarimento della disciplina, di inserire dopo la destinazione commercio al dettaglio il periodo "*limitatamente agli esercizi di vicinato nelle aree non ricadenti in zone d'insediamento commerciale, come stabilito dall'art. 24 della DCR 563-13414 del 29.10.99 e smi*". E' comunque fatto salvo quanto già evidenziato in tema di rigoroso ossequio al principio di simmetria fra l'intervento urbanistico e il progetto di opera pubblica.

Elaborati cartografici

E' preliminarmente da segnalare l'assenza di un elaborato di sovrapposizione tra il progetto edilizio e la zonizzazione urbanistica, costituente elemento di raccordo dei due livelli di progettazione, documento che si rende necessario per una agevole comprensione del risultato progettuale urbanistico. E' pertanto anche da sottolineare che l'istruttoria e le conseguenti osservazioni sono limitate alle analisi svolte con riferimento all'aggiornamento progettuale del PFTS trasmesso.

Il segno grafico utilizzato dalla Variante per la rappresentazione del tracciato negli elaborati del PRG (Tavola 1 "Azzonamento") individua in forma generica il percorso della linea M2 con un tratto non continuo a punti.

Al fine di realizzare una migliore caratterizzazione dell'infrastruttura si suggerisce l'individuazione in forma lineare della tratta integrata dall'individuazione delle fermate, differenziando ove possibile tra sottosuolo e soprasuolo (qualora esistente); si valuti inoltre l'eventualità di evidenziare con uno segno grafico dedicato i nodi di interscambio con le linee ferroviaria e metropolitana (stazioni esistenti e in progetto).

Si segnala l'opportunità di introdurre nell'ambito del presente procedimento, in quanto mero atto ricognitivo comunque funzionale allo sviluppo progettuale in argomento, la linea M1.

Nelle parti di incertezza relative ai successivi approfondimenti progettuali dell'opera si suggerisce di considerare, in forma cautelativa, le impronte delle emergenze superficiali delle opere connesse all'infrastruttura in soprasuolo (stazioni e impianti tecnici) e di effettuare le verifiche connesse alla dotazioni di servizi, sopra evidenziate, al fine di escludere eccessive contrazioni quantitative.

Ad ulteriore chiarimento delle modifiche apportate si segnala che tra gli elaborati trasmessi non è presente lo stato attuale della tavola n. 1 "Azzonamento", fogli 5A, 5B, 9A e 9B (parte) del PRG (ambito 9.200 Regaldi attualmente oggetto di piano particolareggiato).

Schede d'ambito

Relativamente alla porzione non ricompresa nell'ambito di riqualificazione dello spazio pubblico afferente il trincerone (tra la via Cigna e corso Vercelli), si verifichi l'opportunità di precisare la modalità attuativa da prevedersi in considerazione dello stralcio dello strumento urbanistico esecutivo proposto dalla Variante nella scheda dell'Ambito 9.37 GOTTARDO delle "*Modifiche e integrazioni alle norme urbanistico edilizie di attuazione*".

2.2 Aspetti di coerenza con la pianificazione regionale

Preso atto che è stato redatto l'elaborato di verifica di coerenza della Variante con i contenuti del Piano Paesaggistico regionale, con riferimento alle indicazioni metodologiche definite dall'Allegato B del Regolamento regionale attuativo del PPR, approvato con DPGR n. 4/R del 22.03.2019, si espone nel



seguito una riflessione sul merito della stessa in rapporto alla specificità della procedura amministrativa prescelta.

La verifica espletata risulta circoscritta alla coerenza con il tracciato dell'opera in progetto della linea M2, intesa quale infrastruttura lineare da realizzare in sotterraneo, comprensiva delle opere relative alle stazioni e ai manufatti di servizio.

Non trovano, invece, considerazione nella verifica il processo di riordino dei tessuti urbani limitrofi alla tratta nell'ambito della Spina 4 e le potenziali ricadute sulla riconfigurazione del paesaggio urbano determinate dall'atterraggio dei diritti edificatori aggiuntivi, la cui analisi viene interamente demandata dalla Variante alla fase attuativa degli interventi e, più specificatamente, alle correlate procedure di VAS, sottraendoli, nei fatti, alla valutazione della coerenza paesaggistica (PPR).

Fatto salvo quanto riportato nelle suddette osservazioni, non emergono profili di incoerenza rispetto alle strategie e agli obiettivi di pianificazione di livello regionale.

Per quanto inerente agli aspetti connessi all'applicazione delle norme di tutela paesaggistica, si fa presente quanto segue:

richiamato e confermato il contributo del Settore Territorio e paesaggio – Regione Piemonte, inviato con nota prot. n. 49808/A1610B del 11/06/2020, in occasione della predisposizione del contributo unico regionale sul progetto di fattibilità tecnico-economica e la definizione dei contenuti dello SIA (specificazione) ai sensi dell'art 21 del D.lgs 152/2006 e s.m.i. e dell'art. 11 della L.r. 40/1998, inerente la Linea 2 della Metropolitana di Torino e richiesto alla Regione dal Comune di Torino;

facendo seguito alle successive ulteriori indicazioni contenute all'interno del contributo del Settore Settore Urbanistica Piemonte Occidentale inviato con nota prot. 38478/ 1600A del 28/03/2022, che si allineavano a quanto già osservato a riguardo dalla Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Torino (con nota prot. n. 5611 del 24/03/2022, pervenuta in data 24/03/2022);

verificato pertanto a seguire, che ai sensi della legge regionale n. 32 del 1 dicembre 2008 art.3, i contenuti della variante in questione non sono ricompresi nei casi per cui la competenza a rilasciare i provvedimenti e le verifiche di natura paesaggistica sono in capo alla Regione, in considerazione della non sussistenza e operatività, nella fattispecie, di quanto recitato dal comma 1, lett. a. della medesima norma, ovvero: "...realizzazione di infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali di interesse sovracomunale...";

verificato altresì che la Città di Torino risulta idonea all'esercizio della delega ai sensi della legge regionale n. 32 del 1 dicembre 2008,

alla luce di quanto sopra specificato, con la presente si comunica che la competenza al rilascio dei provvedimenti e verifiche di natura paesaggistica ai sensi della normativa in epigrafe è in capo all'Amministrazione Comunale della Città di Torino.

Si precisa inoltre che la procedura paesaggistica prevede che, oltre a recepire preventivamente il parere della Commissione locale del Paesaggio, la medesima dovrà essere integrata dell'acquisizione del parere del Soprintendente o, nel caso in cui tale parere non sia reso secondo quanto previsto dall'art. 146 Dlgs 42/2004, nei termini stabiliti dalla Legge 241.

2.3 Aspetti ambientali e di rischio

Valutazioni ambientali

Con riferimento alla Fase di verifica di assoggettabilità alla procedura di Valutazione ambientale strategica (VAS) della Variante urbanistica, il Settore regionale Valutazione Ambientali e Procedure Integrate ha trasmesso il contributo dell'Organo Tecnico Regionale, prot. 112576 del 20.09.2022., ai fini dell'espressione del provvedimento di verifica di cui all'art. 12, c. 4 del D.lgs. 152/2006 da parte dell'autorità competente



comunale. All'interno di tale nota, che si allega al presente contributo e alla quale si rimanda integralmente, sono evidenziate osservazioni cui ci si dovrà attenere per il prosieguo dell'iter della Variante urbanistica (Allegato n. 3).

Relativamente alla tematica dell'inquinamento acustico, preso atto delle considerazioni espresse nel documento di "Verifica di compatibilità con la zonizzazione acustica" e delle variazioni proposte al Piano di classificazione acustica comunale (PCA), si ricorda che l'approvazione della Variante urbanistica comporta la necessità di provvedere alla revisione di tale piano, in adempimento ai disposti dell'art. 5, comma 4, LR 52/2000 "Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento acustico" e s.m.i..

Per quanto inerente alle procedure di valutazione espletate in precedenza sul PFTE del tracciato complessivo della nuova linea M2, si prende atto di quanto dichiarato relativamente al progetto, trasmesso a corredo della Variante urbanistica, il cui "aggiornamento progettuale tiene conto sia delle richieste e delle osservazioni prevenute nell'ambito della conferenza dei servizi sul PFTE, [...] sia della fase di scoping relativa alla Valutazione di Impatto Ambientale – Fase di specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale [...]" (rif. p. 4 Relazione Illustrativa) e si rimanda la soluzione delle criticità di carattere puntuale emerse alla successiva fase di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art. 27 del D.Lgs. 152/2006 (PAUR).

Si evidenzia, inoltre, che il contributo a suo tempo formulato dall'Ente scrivente nell'ambito della fase di specificazione dei contenuti dello Studio di Impatto ambientale è stato integralmente richiamato dal Settore regionale Infrastrutture Strategiche ai fini dell'elaborazione del progetto definitivo, con nota prot. n. 38237/A1812B in data 12.09.2022 allegata al presente contributo istruttorio (Allegato 1).

Quadro della pericolosità e del rischio geologico, idraulico e sismico

Per una puntuale disamina delle problematiche relative agli aspetti connessi al quadro del dissesto si rimanda a quanto definito nel contributo espresso dalla competente Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione Civile, Trasporti e Logistica (prot. 47979/A1800A del 14.10.2021), costituente parte integrante e sostanziale della presente relazione (Allegato n. 2).

Tale contributo, pur non evidenziando elementi di incompatibilità tra il tracciato dell'infrastruttura in oggetto e le condizioni di dissesto rilevate a livello locale, evidenzia la necessità di effettuare ulteriori verifiche e specifici approfondimenti nella fase di progettazione definitiva dell'opera.

Ai fini della predisposizione della Variante urbanistica, si rammenta, infine, che compete 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 (art. 2.1.2 c. 48 ter delle NUEA e DGR n. 18-2555/2015 contenete disposizioni applicabili a seguito dell'abrogazione dell'art. 31 della LR 56/77).

3. Conclusioni

Alla luce delle considerazioni sopra riportate questa Amministrazione ritiene di poter esprimere valutazione non ostativa al prosieguo dell'iter di Variante a condizione che siano ossequiate le osservazioni formulate nella presente relazione e che siano rispettate le condizioni poste nei contributi espressi dai soggetti partecipanti al procedimento di approvazione, fatta comunque salva la possibilità di formulare eventuali osservazioni e valutazioni in relazione a quanto potrebbe eventualmente emergere nel corso della seconda seduta della Conferenza dei Servizi.



I funzionari istruttori:
arch. *Silvia Lovera*
arch. *Francesco Maiolo*
arch. *Marcello Comollo*

Il Dirigente del Settore

arch. Alessandro MOLA

Il presente documento è sottoscritto con firma digitale ai sensi dell'art. 21 del d.lgs 82/2005

Referente: arch. *Silvia Lovera*
Tel. 011 4324119

Allegati:

All. 1: Contributo del Settore Infrastrutture Strategiche
Nota prot. n. 38237/A1812B in data 12.09.2022

All. 2: Parere unico Direzione Opere Pubbliche, Difesa del suolo, Protezione civile, Trasporti e Logistica
Nota prot. n. 38990/A1800A in data 16.09.2022

All. 3: Contributo del Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate
Nota prot. n. 112576/A1600A in data 20.09.2022