



# CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

DIVISIONE AMBIENTE, VERDE E

PROTEZIONE CIVILE

AREA AMBIENTE

Al Dirigente e Responsabile del Procedimento di

V.I.A.

Ing. Claudio BELTRAMINO

Via Padova, 29

10125 TORINO

e p.c. DIVISIONE AMBIENTE VERDE E

PROTEZIONE CIVILE

Area Ambiente

Via Padova, 29

10152 Torino

DIVISIONE AMBIENTE VERDE E

PROTEZIONE CIVILE

Area Verde

Via Padova, 29

10152 Torino

DIVISIONE URBANISTICA E

TERRITORIO

Area Edilizia Privata

Arch. Mauro CORTESE

Piazza San Giovanni, 5

10122 Torino



# CITTA' DI TORINO

DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

DIVISIONE PATRIMONIO  
PARTECIPATE ED APPALTI  
Area Patrimonio  
dott. Antonino CALVANO  
dott.ssa Margherita RUBINO  
Piazza Palazzo di Città, 7  
10122 Torino

DIVISIONE PATRIMONIO, PARTECIPATE,  
FACILITY E SPORT  
Servizio NO Profit e Cimiteri  
Piazza Palazzo di Città, 7  
10122 Torino

Torino, 26/06/2020

Riferimento n. 4\_CS/2020

Autori: AFP, VM, MD

**Oggetto: Linea 2 della Metropolitana di Torino.**

Procedura di VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE - avvio della FASE DI SPECIFICAZIONE dei contenuti dello Studio di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientali" e dell'art. 11 della Legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" integrata con la procedura di VALUTAZIONE D'INCIDENZA di cui all'articolo 5 del D.P.R. n. 357/1997 e dell'art 43 della Legge regionale 29 giugno 2009, n. 19.- Contributo urbanistico.



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

In relazione all'indizione della Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 14, comma 3, della L. 241/90 e s.m.i., finalizzata all'acquisizione dei pareri, e alla valutazione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nello studio di Impatto Ambientale relativo al progetto in oggetto, per quanto di competenza della Divisione scrivente, si fornisce il seguente contributo.

#### COERENZA DEL PROGETTO RISPETTO AGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA E LOCALE

##### Piano Paesaggistico Regionale (P.P.R.)

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

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.

Nello specifico, ancorché il PPR non comprenda tra i suoi elaborati previsioni riferite direttamente alla nuova Linea 2 della metropolitana, si ritiene necessario analizzare le componenti da esso disciplinate al fine di verificarne la compatibilità con il tracciato dell'infrastruttura in progetto.

Il territorio attraversato dalla Linea 2 appartiene all'Ambito n. 36 – Torinese; il percorso nel suo complesso interessa le Unità di Paesaggio n. 9: “Rurale insediato non rilevante alterato” e n. 5: “Urbano rilevante alterato”.

Le componenti paesaggistiche oggetto di tutela da parte del PPR (naturalistico-ambientali, storico-culturali, percettivo-identitarie e morfologico-insediative), sono riconosciute e rappresentate nella Tavola P4 “Componenti paesaggistiche”. Per ciascuna di esse all'interno delle NdA del PPR sono assegnati obiettivi, indirizzi, direttive e prescrizioni alle quali i Piani Regolatori devono adeguarsi.

Dalla suddetta Tavola P4 si rileva che le “Componenti morfologico-insediative” dei tessuti interessati dal tracciato della metropolitana sono le seguenti:

- urbane consolidate dei centri maggiori (m.i. 1) (art. 35 N.d.A.);
- tessuti urbani esterni ai centri (m.i. 3) (art. 35 N.d.A.);



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

- tessuti discontinui suburbani (m.i. 4) (art. 36 N.d.A.);
- insediamenti specialistici organizzati (m.i.5) (art. 37 N.d.A.);
- insule specializzate (m.i. 8), con specifica tipologia IV (tra cui i cimiteri di estesa dimensione o esterni all'urbanizzato) (art. 39 N.d.A.).

Nei successivi paragrafi verranno esaminate nel dettaglio le diverse componenti ambientali, culturali e paesaggistiche, mettendo in evidenza i temi rispetto ai quali si ritiene opportuno porre maggiore attenzione e le eventuali criticità che gli stessi potrebbero determinare.

#### Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - P.T.C.2

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - P.T.C.2, 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 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. 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.

Nella Tavola 4.1, relativa allo Schema strutturale delle infrastrutture per la mobilità è inserita la previsione della Linea 2 con un tracciato definito "in corso di valutazione".

Si segnala che il tracciato previsto nel Piano in alcuni punti si discosta da quello previsto nel progetto in oggetto.

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

Il progetto interessa Ambiti produttivi di II livello all'interno dei quali insistono aree critiche sottoutilizzate/dismesse/in dismissione e aree produttive di grandi



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

dimensione (50000 mq), quali la Piattaforma del Pescarito, nel cui ambito è previsto il deposito e l'attestamento nord est della Linea 2.

Le N.d.A. del PTC2 all'art. 24 c.2 prevedono negli Ambiti produttivi di II livello la conferma e la tutela delle destinazioni produttive in atto, anche attraverso la riorganizzazione funzionale degli spazi.

Nei successivi paragrafi verranno posti in evidenza i temi rispetto ai quali si ritiene opportuno porre maggiore attenzione e le eventuali possibili criticità.

#### Piano Regolatore Generale Comunale ( PRGC)

L'opera non risulta inserita tra le infrastrutture previste dal P.R.G.C. vigente e lo stesso strumento urbanistico generale non disciplina l'ammissibilità di opere e interventi connessi all'attività e all'esercizio di rete di trasporto pubblico interrato (metropolitana).

Dall'analisi della documentazione progettuale approvata, si rileva che il tracciato della linea da realizzare in sotterraneo e in superficie, comprensivo delle opere relative alle stazioni, ai depositi e ai manufatti di servizio, insiste su porzioni di territorio destinate dal Piano Regolatore prevalentemente a viabilità pubblica e ad aree per servizi pubblici. Tuttavia vengono interessate anche aree per usi prevalentemente residenziali, produttivi, terziari.

L'opera in progetto coinvolge, inoltre, porzioni di territorio destinate dal PRG vigente a Zona Urbana di Trasformazione (Z.U.T.), alcune delle quali non ancora attuate o attuate solo in parte, oltre che un'Area da Trasformare (AT) compresa nella Zona Urbana Centrale Storica (Complesso della Cavallerizza).

La linea attraversa inoltre Zone Urbane storiche ambientali, la Zona Urbana Centrale Storica e Zone suscettibili di ritrovamenti di "interesse archeologico"; interessa o lambisce diversi edifici di pregio storico artistico oggetto di notifica ministeriale ed elementi caratterizzanti di rilevanza paesaggistica (es. viali storici, ecc...).

Nei seguenti paragrafi si illustrano gli argomenti rispetto ai quali si ritiene opportuno porre maggiore attenzione per prevenire possibili criticità.

#### Pianificazione di settore

Il progetto si sviluppa su aree interessate da vincoli di molteplice natura, determinati da specifica pianificazione di settore, quali:



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

- vincoli derivanti dall'Elaborato Tecnico relativo agli Insediamenti a Rischio di Incidente Rilevante (RIR), soggetti al D.Lgs. 334/99 e s.m.i., integrato al PRG con la Variante n. 230;
- vincoli idrogeologici derivanti dall'avvenuto adeguamento al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del fiume Po, con l'approvazione della Variante n. 100 al PRG, di cui alla D.G.R. N. 21-9903 del 27/10/2008;
- prescrizioni derivanti dalla Variante al PAI relativa alle Fasce Fluviali del fiume Dora Riparia, approvata con Decreto del S.G. Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po n. 142 del 24.9.2012;
- prescrizioni derivanti dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni del Distretto Idrografico Padano (PGRA), recepimento della Direttiva 2007/60/CE (cosiddetta "Direttiva Alluvioni"), approvato con Deliberazione del Comitato Istituzionale Autorità di Bacino distrettuale del fiume Po, n. 2/2016 del 3 marzo 2016, oltre quelli già presenti nella disciplina del PRG;
- vincoli derivanti dal Piano di Classificazione Acustica;
- fasce di rispetto stradali, ferroviarie, degli elettrodotti, dei pozzi di captazione dell'acquedotto e fasce di rispetto cimiteriali.

### COMPONENTI AMBIENTALI OGGETTO DI ATTENZIONE, VINCOLI E POSSIBILI CRITICITA'

#### Componenti paesaggistiche

Dall'analisi della Tavola P2 del Piano Paesaggistico Regionale (PPR) "Beni paesaggistici Torinese e valli laterali" si evince che il tracciato della linea interessa immobili ed aree di notevole interesse pubblico ai sensi degli artt. 136 e 157 del D.lgs 42/2004 e, nello specifico, beni individuati ai sensi della L. 778/1992 e 1497/1939.

L'infrastruttura attraversa ambiti tutelati ai sensi dell'art. 142, del D.lgs 42/2004 di cui alla lettera c) "fiumi e torrenti", in particolare il torrente Stura di Lanzo, e le relative sponde o piedi degli argini, per una fascia di 150 m ciascuna (art. 14 delle NdA del Ppr).

#### Sistema del verde e delle aree libere

In particolare dall'analisi della Tavola P5 del PPR e della tavola 3.1 "Sistema del verde e delle aree libere" del PTC2, si rileva che il tracciato della Linea 2 interessa Aree protette Core Areas, istituite a livello Nazionale/Regionale quali la Riserva Naturale



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

“Arrivore e Colletta”, interessata dal tratto in galleria della linea, in corrispondenza del fiume Stura di Lanzo.

Il tracciato in galleria sottopassa:

- il Sistema Aree Protette fascia del Po e la relativa zona di salvaguardia (riferimento all'Allegato Tecnico del PRG n. 6 “Boschi e vincolo idrogeologico - parchi regionali”).

- Siti Rete Natura 2000 normati agli artt.35-36 delle N.d.A. del PTC2, tra cui si evidenzia la ZPS (Zona di Protezione Speciale) del Meisino (confluenza Po-Stura).

- le Fasce perifluviali (coincidenti con i fiumi e con le Fasce A e B del PAI) comprese nei corridoi di connessione ecologica dei fiumi Dora e Stura di Lanzo;

- i Corridoi di connessione ecologica (aree comprese nella Fascia C di PAI), normate all'art. 47 N.d.A. ed Aree di particolare pregio ambientale e paesaggistico oltre a Zone umide quale l'Area di confluenza del Meisino.

Ulteriori corridoi di connessione ecologica sono attraversati dalla linea nei tratti in galleria tra le Stazioni Mole/Giardini Reali e Verona (ambito del Fiume Dora) e tra le Stazioni Sofia-San Mauro, Pra Granda- Pescarito (ambito fiumi Stura di Lanzo e Po).

Nella parte sud del tracciato vengono interessate Aree di particolare pregio paesaggistico e ambientale (buffer zones - Artt. 35-36 N.d.A. PTC2): nel tratto in galleria tra le Stazioni Mirafiori - Anselmetti e Fornaci e nel tratto in estensione verso il Deposito Sud e l'intera area del Deposito stesso.

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 47 delle N.d.A. del PTC2, all'interno delle fasce perifluviali e dei corridoi di connessione ecologica, la realizzazione di nuovi insediamenti ed opere che possano interferire con la continuità dei corridoi deve essere preceduta da una verifica di localizzazioni alternative che non interferiscano con il corridoio. Qualora per motivi di pubblico interesse, opportunamente motivati, non siano possibili localizzazioni alternative deve comunque essere garantito il mantenimento della connessione ecologica mediante opportuni interventi di mitigazione. E' vietata l'eliminazione definitiva delle formazioni arboree o arbustive comprese quelle non costituenti bosco, quali filari, siepi campestri a prevalente sviluppo lineare, le fasce riparie, i boschetti e i grandi alberi isolati, fatte salve le norme nazionali e regionali in materia forestale. Qualora l'eliminazione non sia evitabile, essa deve essere adeguatamente compensata da un nuovo impianto, di superficie e di valore naturalistico equivalente, nell'ambito del medesimo corridoio ecologico.

Si ricorda, inoltre, che ai sensi delle norme citate, tali aree si configurano come “elementi attrattori” delle compensazioni di impatti di tipo ambientale. L'autorità competente all'approvazione di progetti e piani, ovunque localizzati, sottoposti a valutazione di impatto ambientale e a valutazione ambientale strategica, definisce gli



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

interventi di compensazione ambientale finalizzati al ripristino della connettività dei corridoi ecologici con particolare riferimento alle fasce perifluviali e ai corridoi di pianura.

#### Aree verdi urbane

Il tratto centrale della Linea 2 interessa aree verdi urbane (disciplinate all'Art. 34 NdA del PTC2), ed in particolare il Parco Sangone, nel tratto in galleria (parte) fra le Stazioni Giulio Cesare e Rebaudengo; i Giardini Reali nel tratto in galleria (parte) fra le stazioni Carlo Alberto e Mole/Giardini Reali e il Parco Cavalieri di Vittorio Veneto (Piazza d'Armi) nel tratto in galleria (parte) fra le stazioni Stadio Olimpico e Zappata.

Si fa presente in proposito che le N.d.A. del PTC2, all'art. 34, prevedono che gli strumenti urbanistici generali dei Comuni e le relative varianti individuino aree urbane a verde pubblico idonee a svolgere in modo effettivo il ruolo a cui sono destinate, per localizzazione, dimensione e funzionalità, evitandone la frammentazione, secondo quanto indicato all'art. 21 comma 9 e nelle Linee Guida di cui al comma 4 dello stesso articolo.

L'infrastruttura interessa anche suoli agricoli e naturali ricadenti in Aree in classe I di capacità e d'uso dei suoli (Art. 27 N.d.A.) nel tratto in galleria fra le stazioni Cattaneo e Anselmetti, nella parte in estensione verso il Deposito Torino Sud, e Aree in classe II di capacità e d'uso dei suoli per il resto della tratta in galleria. Tali aree sono normate dall'art. 27 delle N.d.A. del PTC2.

#### 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");





## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

- "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.

Sono infine interessate Aree storico-culturali del Chierese e Collina di Torino nel tratto in galleria fra le stazioni Barca/Bertolla e Deposito Pescarito.

#### Vincoli archeologici

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.

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. E, 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



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

centrale storica, è obbligatoria la presentazione degli elaborati di progetto alla Soprintendenza Archeologica del Piemonte, prima del rilascio del titolo abilitativo.

#### Componenti percettivo-identitarie

Si rileva la presenza lungo il tracciato di siti e contesti di valore scenico ed estetico meritevoli di specifica tutela e valorizzazione, rappresentati nella Tavola P4 e normati dall'art. 30 delle Nda del PPR, con particolare riferimento alla lettera "a. luoghi privilegiati di osservazione del paesaggio, compresi quelli tutelati ai sensi dell'articolo 136, comma 1, del Codice D.Lgs. n. 42/2004".

In particolare si evidenziano i seguenti elementi di interesse:

- Struttura insediativa storica;
- SS26 Rifondazioni o trasformazioni urbanistiche di età moderna (tra cui Residenze Sabaude della "Zona di Comando" di Torino (Sito Unesco); Via Po e Borgo Nuovo;
- SS27 Rifondazioni o trasformazioni urbanistiche del XIX e XX secolo: Corso Vittorio Emanuele II; Porta Nuova; San Salvario; Vanchiglia; Regio Parco;
- Elementi caratterizzanti di rilevanza paesaggistica (Zona Piazza d'Armi; Corso Unione Sovietica (Caserme storiche, Istituto Poveri Vecchi); Politecnico; Zona Crocetta (GAM e edilizia primi '900); Complesso Stazione Porta Nuova, Giardini Reali; Piazza S.Carlo e palazzi barocchi; Ex Manifattura tabacchi; quartiere e parco Colletta;
- Asse prospettico Rivoli-Superga (tema lineare costituito da 9 strade aventi come fulcro visivo le Residenze Sabaude).

Si segnala inoltre l'interessamento di aree caratterizzate da criticità e con detrazioni visive quali:

- Raccordo Tangenziale sud (Elementi di criticità lineare).

#### 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 in oggetto non interferiscano con la sua 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



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

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 NUEA 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.

#### Sistema della mobilità

Come già detto in premessa, il tracciato della Linea 2, inserito la Tavola 4.1, relativa allo Schema strutturale delle infrastrutture per la mobilità del PTC2, si discosta in alcuni punti da quello previsto nel progetto in oggetto.

Le N.d.A. del PTC2, all'art. 41 c. 4, prevedono, quale Direttiva, che i progetti di tracciati in difformità da quelli indicati dalle tavole 4.1 e 4.3 siano ammessi a condizione che vengano comunque assicurate le funzioni di collegamento previste dal Piano e siano coerenti con gli indirizzi contenuti nelle Linee guida di cui al comma 3 dello stesso articolo.

Si segnala che il tratto della linea in galleria fra le stazioni Mirafiori e Beinasco Fornaci, e le opere in superficie delle stazioni Mirafiori, Anselmetti e Beinasco Fornaci intercettano il Corridoio destinato all'infrastruttura in progetto di Corso Marche, e il tratto in galleria (parte) fra le stazioni Cattaneo e Beinasco Fornaci-Biforcazione estensioni sud -Deposito sud, e le opere in superficie delle stazioni Mirafiori, Anselmetti e Beinasco Fornaci interessano l'area speciale individuata nella Tavola 4.4.3 - Misure di salvaguardia art.8 e 39 N.d.A.: Corridoio e area speciale di Corso Marche - Corridoio e Aree speciali.

Si fa presente che l'art. 8 delle N.d.A. del PTC2 definisce il Corridoio e ambito del sistema infrastrutturale di C.so Marche quale progetto strategico di scala sovraprovinciale, rispetto al quale trovano applicazione le misure di salvaguardia di cui alla legislazione statale e regionale. L'art. 39 prevede che, fatto salvo quanto disposto



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

nell'art.40, nelle aree di cui al comma 1 (corso Marche), non siano consentite trasformazioni edilizie o urbanistiche diverse dalla manutenzione ordinaria e straordinaria e l'art. 40 stesso prevede, nelle aree inserite all'interno dell'Area speciale di C.so Marche, escluse quelle di cui all'art. 39 comma 1 punto a) (opere infrastrutturali specifiche ivi indicate), l'attivazione di procedure per la valutazione della coerenza degli interventi proposti con le finalità generali del progetto.

Il tracciato della linea intercetta inoltre il Corridoio Sistema Autostradale Tangenziale Torinese nel tratto in galleria fra le Stazioni Mirafiori e Beinasco e nell'estensione della linea verso il Deposito Sud.

#### Piste ciclabili

Il tracciato della Linea 2 interessa dorsali provinciali di Piste ciclabili esistenti, normate all'art. 42 delle N.d.A. del PTC2, nel tratto in galleria fra le Stazioni Sofia e Barca/Bertolla; in corrispondenza di entrambe le sponde del fiume Stura di Lanzo; nel tratto in galleria fra le Stazioni Mole/Giardini Reali e Verona; in corrispondenza della sponda sinistra orografica del fiume Dora; nel tratto in galleria su lato ovest della stazione Stadio Olimpico/Piazza d'Armi; in Corso IV Novembre; nel tratto in galleria su lato est della stazione Mirafiori; in corrispondenza dell'incrocio fra Strada del Portone, Corsi Orbassano e Settembrini.

E' inoltre interessata la Dorsale provinciale in progetto nel tratto in galleria fra le stazioni Mirafiori e Anselmetti e l'intersezione e sovrapposizione con la pista di Corso Orbassano, nel tratto Corso Settembrini e il confine comunale con Beinasco.

Le N.d.A. del PTC2, all'articolo 42 c. 1, specificano che i tracciati delle "Dorsali provinciali" ciclabili (piste ciclabili in sede propria e ciclostrade su viabilità promiscua a basso traffico), esistenti e in progetto, rappresentati nella Tav. n. 3.1, sono inseriti nel Programma piste ciclabili 2009 della Provincia, approvato in via preliminare con DGP n. 647-13886/2009 del 12 maggio 2009.

Al comma 2 dello stesso articolo sono individuate le "Dorsali provinciali", che concorrono alla realizzazione di due differenti obiettivi: obiettivo "turistico-fruizionale" e obiettivo "strategico". In merito all'obiettivo strategico il Comune di Torino è individuato fra quelli interessati dalle maggiori concentrazioni di traffico e maggiori problemi di inquinamento, individuati con DGR n. 66-3859 del 18/9/2006 Piano stralcio per la mobilità Regionale.

Si fa presente che i Comuni possono proporre modifiche delle tratte indicate "in progetto" nella tav. n. 3.1, purché tali modifiche siano riconosciute come migliorative e rispettino i principi informativi del Programma piste ciclabili 2009 sulla base dei seguenti



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

elementi: coerenza, rettilinearità, attrattività, sicurezza, comfort, eco compatibilità. Il comma 5, inoltre, riporta, quale Direttiva, che i Comuni elencati alla lettera b) del comma 2 esercitino particolare riguardo all'integrazione e all'interscambio con i sistemi di mobilità pubblica e privata, anche dotandosi e incentivando l'utilizzo di sistemi di bike-sharing (bicicletta condivisa).

#### Componenti naturalistico – ambientali

Il PPR riconosce il sistema idrografico delle acque correnti, e individua nella Tavola P4 le zone fluviali, distinguendole in zone fluviali "allargate" e zone fluviali "interne", in considerazione della classificazione del PAI, delle aree collegate alle dinamiche idrauliche con riguardo agli aspetti paesaggistici, e alle aree tutelate dal Codice Beni Culturali.

Le N.d.A. del P.P.R., all'art. 14 prevedono:

- Indirizzi, volti a limitare gli interventi trasformativi nonché tutelare e migliorare le condizioni ambientali;

- Direttive per gli interventi con limitazioni alle trasformazioni di suolo, differenziate per le zone fluviali interne e allargate (riferimento art. 14 c. 8) e per l'adeguamento dei Piani locali al PPR;

- Prescrizioni volte a "garantire la conservazione dei complessi vegetazionali naturali caratterizzanti il corso d'acqua, anche mediante misure mitigative e compensative atte alla ricostituzione della continuità ambientale del fiume e al miglioramento delle sue caratteristiche paesaggistiche e naturalistico-ecologiche, tenendo conto altresì degli indirizzi predisposti dall'Autorità di bacino del Po in attuazione del PAI e di quelli contenuti nella Direttiva Quadro Acque e nella Direttiva Alluvioni.

Porzioni del tracciato della Linea 2 ricadono negli ambiti dei fiumi:

#### Dora:

- Fascia fluviale interna: tratto tra le vie Santa Giulia e via Cagliari

- Fascia fluviale esterna: tratto tra il cortile del Complesso della Cavallerizza e la Stazione Novara

#### Stura di Lanzo:

- Fascia fluviale interna: tratto tra le vie Enna e Lungo Stura Lazio

- Fascia fluviale esterna: tratto tra Piazza Sofia e il confine nord della Città

#### Aspetti idrogeologici



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

Sotto il profilo idrogeomorfologico, l'opera 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" 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. 14/01/2008 (sostituito dal Decreto MIT 17 gennaio 2018 "Aggiornamento delle Norme tecniche per le costruzioni");

- Sottoclasse IIIa(P): parte del tracciato, a ridosso delle aste fluviali dei Fiumi Dora e Stura di Lanzo, è compreso in questa sottoclasse che comprende aree inedificate appartenenti alle Fasce A, B e C, 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, 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.

Data la rilevanza delle prescrizioni si riportano i contenuti dell'art. 38 c. 1 delle N.d.A. del PAI:

Fatto salvo quanto previsto agli artt. 29 e 30, all'interno delle Fasce A e B è consentita la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico, riferite a servizi essenziali non altrimenti localizzabili, a condizione che non modifichino i fenomeni idraulici naturali e le caratteristiche di particolare rilevanza naturale dell'ecosistema fluviale che possano aver luogo nelle fasce, che non costituiscano significativo ostacolo al deflusso e non limitino in modo significativo la capacità di invaso, e che non concorrano ad incrementare il carico insediativo. A tal fine i progetti devono essere corredati da uno studio di compatibilità, che documenti l'assenza dei suddetti fenomeni e delle eventuali modifiche alle suddette caratteristiche, da sottoporre all'Autorità competente, così come individuata dalla direttiva di cui la comma successivo, per l'espressione di parere rispetto la pianificazione di bacino.

- Sottoclasse IIIb2(P): parte del tracciato, tra la progr. 2700 della tratta nord e il confine nord-est della Città, è inserito in questa sottoclasse che comprende aree collocate all'esterno e all'interno del perimetro del centro abitato, ai sensi dell'art. 81 della L.R. 56/77 e s.m.i., in territori ricadenti nell'ambito della fascia C e



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

delimitati con segno grafico indicato come "limite di progetto tra la fascia B e la fascia C" coincidente con le opere idrauliche programmate per la difesa del territorio.

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 nelle NUEA del PRG, Allegato B, art. 2.1.2. c. 26.

Inoltre, in base alle prescrizioni derivanti dalla variante alle Fasce Fluviali del fiume Dora Riparia, dopo la realizzazione delle opere di riassetto territoriale di tipo strutturale, sono ammessi gli interventi relativi alle Opere pubbliche e di interesse pubblico e le opere private alle condizioni previste dalle NUEA del PRG, Allegato B art. 2.1.2. c. 26 e 27.

- Sottoclasse IIIb2b(P): parte del tracciato, tra i corsi San Maurizio e Novara, tra la Stazione Sofia e la progr. 2700 della tratta nord, 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 ai sensi delle NUEA del PRG, Allegato B art. 2.1.2. c. 46, nella zona di Barca-Bertolla (ossia il settore delimitato dalla Strada di Settimo, dal limite della fascia C, dal confine con il comune di San Mauro, e dalla sponda sinistra del Po e della Stura di Lanzo) è vietato realizzare al di sotto della quota di riferimento, come definita al cap. 4 dello stesso Allegato, locali destinati a qualsiasi uso, compresi quelli senza presenza continuativa di persone (autorimesse, box ecc.), anche se ricompresi in strumenti urbanistici complessi.

#### Prescrizioni derivanti dalla variante alle Fasce Fluviali del fiume Dora Riparia

Dall'analisi dell'Allegato Tecnico n.7bis "Fasce fluviali e fasce di rispetto fluviale" del P.R.G., si rileva che parte della linea si estende su aree all'interno della "fascia di rispetto fluviale", quindi è soggetto alle disposizioni dell'art. 29 della L.R. 56/77 e s.m.i. e dell'art. 30 delle N.U.E.A. di P.R.G..

Inoltre parte del tracciato, tratto di galleria tra le stazioni Verona e Novara, compreso il pozzo Verona Novara, corre attraverso aree definite "inondabili", ai sensi dell'art. 4 Deliberazione n. 9/'07 del 19/07/2007 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del Fiume Po: Variante fasce fluviali del Fiume Dora Riparia a cui si applicano le norme richiamate al Capitolo 2 Parte Piana, paragrafo 2.1 Allegato B delle N.U.E.A. di P.R.G..

L'opera, inoltre, interseca aree dove sono presenti canali interessati dalla fascia di rispetto di inedificabilità assoluta di 5 o 10 metri dal piede dell'argine o sponda naturale



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

(comma 5, punto 1.1 dell'allegato B delle N.U.E.A.), così come indicato a titolo illustrativo nella Tavola di PRG "Individuazione dei corsi d'acqua minori".

Si ricorda che, ai sensi del comma 20 dell'art. 5 delle NUEA, gli strumenti urbanistici esecutivi e gli interventi urbanistici complessi dovranno comprendere indagini di dettaglio sulle condizioni locali della falda freatica con messa in opera di piezometri in siti sempre accessibili e le indagini specifiche di cui alla lettera H) del D.M. 11.03.1988 e di cui al D.M. 14/01/2008.

Si fa presente, infine, che nelle "aree inondabili" presenti nei territori della fascia C situati a tergo della delimitazione definita cartograficamente "Limite di progetto tra la fascia B e C", individuate con apposito segno grafico nella "Carta di Sintesi", 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 NUEA del PRG, ed 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 più restrittive (Allegato B NUEA del PRG art. 2.1. c. 6).

Si evidenzia a tal proposito che in corrispondenza della stazione Verona la quota di riferimento è di m 224,18, e l'altezza del battente d'acqua è di m 0,07 (Allegato Tecnico 3bis del PRG, Tav. 4.4-5 (1/2) - Fiume Dora Riparia: tavola particolareggiata 1).

Dovrà dunque essere verificato lo stato di attuazione delle opere di adeguamento previste dalla citata Variante al PAI di cui alle NUEA del PRG, Allegato B "Aggiornamento stato attuazione opere di difesa idraulica".

#### Direttiva Alluvioni

Si richiama il Piano di Gestione dei Rischi di Alluvione (PGRA), predisposto in attuazione del D.Lgs 49/2010 di recepimento della Direttiva Alluvioni, approvato con DPCM 27 ottobre 2016. Le relative mappe di pericolosità e rischio di alluvione costituiscono integrazione al quadro conoscitivo del PAI e quadro di riferimento per la verifica delle previsioni e prescrizioni del PAI.

Secondo le previsioni del succitato Piano il tracciato della Linea 2 intercetta sia aree con "Probabilità di alluvioni elevata (tr. 10/20)", sia aree con "Probabilità di alluvioni moderata (tr 100/200)" e aree con "Probabilità di alluvioni scarsa (tr. 500).

La Regione Piemonte, con DGR n. 25-7286 del 30 luglio 2018, ha emanato le "Disposizioni regionali riguardanti l'attuazione del Piano di gestione rischio alluvioni





## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

(PGRA) nel settore urbanistico (art. 58 Norme di Attuazione PAI, integrate dal titolo V), le attività per i comuni non ancora adeguati al PAI e l'aggiornamento del quadro del dissesto a seguito di eventi calamitosi”.

Ai sensi di tali disposizioni sono state dettate, tra le altre, al capitolo 2.5, le modalità attuative e metodologie per le verifiche da effettuare nelle aree interessate dalle fasce fluviali vigenti e dal PGRA.

#### Fasce di rispetto Cimiteriali ai sensi del R.D. 1265/34 e della LUR

Alcune porzioni dell'infrastruttura in progetto, e il complesso delle opere relative al deposito Cimitero Parco, sono collocate all'interno della fascia di rispetto cimiteriale ai sensi del R.D. 1265/34, e disciplinata dall'art. 27 della LR 56/77 e s.m.i..

In particolare il progetto interessa alcune aree ricadenti nella fascia di rispetto del Cimitero Parco, attualmente di dimensione pari a m 100 dal perimetro del suo recintato.

Si segnala inoltre, che la realizzazione del deposito relativo alla tratta centrale, previsto sulle aree oggi destinate dal PRG al Cimitero Parco, comporta la riduzione dell'area Cimiteriale alla quale andrebbe poi a realizzarsi in aderenza. Pertanto tale previsione comporta al contempo la riduzione dell'area Cimiteriale e la totale occupazione della nuova fascia di rispetto impedendo ogni possibilità di espansione futura. A tal fine si demandano i necessari approfondimenti al Servizio competente.

Si fa presente che, l'art. 27 comma 6 ter della LUR prevede che per consentire la previsione di opere pubbliche o interventi urbanistici, pubblici o privati di rilevante interesse pubblico, purché non ostino ragioni igienico-sanitarie, il Consiglio Comunale possa approvare, previo parere favorevole della competente ASL, la riduzione della fascia di rispetto dei cimiteri, purché non oltre il limite di 50 metri, tenendo conto di eventuali elementi di pregio presenti nell'area.

Inoltre ai sensi c. 6 quater, del succitato articolo della LUR, nelle fasce di rispetto dei cimiteri è consentita la realizzazione di infrastrutture, parchi, giardini, parcheggi pubblici o di uso pubblico e attrezzature di servizio all'impianto cimiteriale.

#### Vincoli derivanti da Insediamenti a Rischio di Incidente Rilevante (RIR)

Le prescrizioni in materia di Rischio di Incidente Rilevante, ai sensi dell'art. 30 comma 6 ter delle NUEA del PRG, per le “aree di osservazione” e per le “aree di esclusione” di cui agli Allegati tecnici n. 7ter e n. 7quater, sono riportate nell'allegato D alle stesse.

Secondo quanto indicato nell'Allegato Tecnico n. 7ter/1 succitato, si rileva che:



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

- l'area destinata dal progetto alla realizzazione del deposito della tratta centrale, sita in adiacenza al Cimitero Parco, ricade parzialmente nell'Area di Esclusione per pericolo Energetico (100 metri), determinato dallo stabilimento della Società GTT Groppo Torinese Trasporti SpA, classificato come attività Sottosoglia Seveso ai sensi dell'art. 19 delle N.d.A. della Variante Seveso al P.T.C.;

- l'area di attestamento Anselmetti, con relativo parcheggio, ricade parzialmente nell'area di Osservazione (500 metri) determinata dallo stabilimento della Società Air Liquide Italia Service Srl, classificata come attività Seveso di soglia inferiore;

- l'ultimo tratto della Linea in estensione verso nord, il parcheggio di attestamento e l'area per il deposito, siti in Pescarito a San Mauro Torinese, ricadono parzialmente nell'area di Osservazione (500 metri) e nell'Area di esclusione per pericolo tossico determinate dallo stabilimento della Società S.E. Special Engines Srl, sita in San Mauro, classificata come attività Seveso di soglia inferiore.

#### Aree destinate a Viabilità dal PRG

Il P.R.G. vigente prevede la realizzazione di un programma articolato di interventi infrastrutturali fra i quali la viabilità, e riguarda sia grandi opere previste anche nei Piani Sovraordinati che opere di minore entità. Fra tali opere è inserito il Corridoio infrastrutturale di Corso Marche, previsto anche dal PTC2, e i relativi collegamenti con la Tangenziale di Torino, fra i quali il raccordo autostradale di Corso Orbassano.

Nel PRG sono indicate le aree destinate a Viabilità VI, per definizione "Aree non edificate e relativo sottosuolo destinate alla viabilità, al trasporto pubblico ed alla circolazione". Le aree sono distinte in Viabilità esistente e a Viabilità di progetto (Tav. 1 Azzonamento-Aree Normative e destinazioni d'uso e Tav. 4 Viabilità); tali aree sono normate dalle NUEA vol. I art. 8 c. 17 e art. 23.

La maggior parte del tracciato ricade nelle aree destinate a Viabilità esistente; parti del tracciato ricadono invece in aree destinate alla Viabilità di progetto, quali:

- Corso Marche nel tratto Corso Orbassano-Strada del Portone:
  - per la parte della Retrostazione Anselmetti (galleria) e la parte nord-ovest del Parcheggio Anselmetti;
- il Collegamento della Tangenziale Nord, la S.P. 11 Torino-Chivasso e Corso Don Luigi Sturzo:
  - la tratta della linea in galleria dell'accesso al Deposito Pescarito interessa l'area d'intersezione con S.P. 11



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

- la tratta della linea in galleria a ridosso della Stazione Barca/Bertolla e parte della Stazione stessa, interessa il tratto stradale previsto in galleria in corrispondenza Strada San Mauro:.

Si evidenzia che altre opere, in particolare quelle che prevedono la realizzazione di opere in superficie, potrebbero interferire con la realizzazione di infrastrutture previste dal P.R.G. vigente e che, allo stato attuale, potrebbero essere confermate nella Revisione del P.R.G., con particolare riferimento al prolungamento di Corso Cosenza, nel tratto Piazza Pitagora-Corso Salvemini, per cui le opere della Linea 2 di superficie (2 accessi VV.FF. e aerazioni) potrebbero interferire sull'intersezione in caso di ampliamento dell'area veicolare.

#### Fasce di rispetto stradali, ferroviarie, elettrodotto e pozzi di captazione acquedotto

Secondo quanto indicato nell'Allegato Tecnico n. 7 al P.R.G. "Fasce di rispetto", le opere della Linea 2 ricadono in aree comprese prevalentemente all'interno, e in parte all'esterno, del perimetro del centro abitato, così come definito ai sensi dell'art. 81 della L.R. n. 56/77, e il tracciato attraversa aree interessate da:

- "fascia di rispetto stradale" ai sensi. D.M. 1404/68 e s.m.i.:

parte del Parcheggio Anselmetti, delle opere di superficie della Stazione Anselmetti e delle opere di superficie del Pozzo Anselmetti ricadono nella fascia di rispetto di corso Orbassano e del suo raccordo

il tratto in galleria fra Str. Settimo, compresa nel perimetro Centro Abitato art. 81 LUR (esclusa area del Fiume Stura di Lanzo), ricade nella fascia di rispetto di Strada Settimo e di Lungo Stura Lazio.

Si fa presente che l'articolo 30 delle N.U.E.A. di P.R.G., al comma 6, specifica che nelle fasce di rispetto stradale individuate nel relativo Allegato Tecnico n. 7 è consentita la realizzazione di parcheggi pubblici ed attrezzature al servizio della circolazione (stradale), e nell'interrato, cabine elettriche e volumi tecnici.

In merito alle fasce di rispetto all'interno del perimetro del Centro Abitato sopraccitato, si richiama quanto previsto dal Codice della Strada e dal Regolamento di Attuazione e le relative limitazioni all'edificazione aventi anche valenza urbanistica, con riferimento ad opere in superficie e a opere che non superino il livello della sede stradale.

- "fascia di rispetto ferroviario" ai sensi del D.P.R. 753/1980 prevista dal P.R.G.:
- la tratta, in parte in galleria e in parte in superficie della Linea 2, ricade nella fascia di rispetto del raccordo ferroviario FCA-scalo merci di Orbassano;



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

- “fascia di rispetto ferroviario” ai sensi del D.P.R. 753/1980 non prevista dal P.R.G., ma applicabile anche per il disposto di cui alle NUEA vol. I art. 30 comma 6bis, con riferimento sia ai tracciati delle linee ferroviarie che metropolitane (riferimento agli artt. 49 e 51 del citato D.P.R.):

- la tratta in galleria della Linea 2 e Stazione Zappata intersecano la linea ferroviaria del passante in corrispondenza della Stazione ferroviaria Zappata
- la tratta in galleria della Linea 2 interseca la linea ferroviaria in superficie fra le Stazioni M2 Pastrengo e Porta Nuova.
- la tratta in galleria fra la Stazione Rebaudengo e la Retrostazione Rebaudengo, le stesse Stazione e Retrostazione sono interessate dalla fascia di rispetto di m 30 della linea ferroviaria del passante;
- la tratta in galleria fra la Stazione Mirafiori, il raccordo vs. Deposito Cimitero Parco e il termine galleria sono interessate dalla fascia di rispetto di m 30 della linea ferroviaria FCA (collegamento stabilimento Mirafiori e scala ferroviario di Orbassano).

- “fascia di rispetto elettrodotti”, ai sensi del D.P.C.M. 23 aprile 1992;

- “fascia di rispetto pozzi di captazione acquedotto” ai sensi DPR 236/1988

### CONTRIBUTI ALLA PROGETTAZIONE DELL'OPERA

Alla luce delle analisi sopra riportate, di seguito si richiamano le possibili criticità riscontrate e si forniscono i contributi di competenza finalizzati alle azioni per la mitigazione delle eventuali esternalità dell'opera sulle componenti sopra illustrate.

#### Mobilità e funzioni di sostegno

In pendenza dell'approvazione del PUMS della Città Metropolitana e dell'aggiornamento di quello cittadino, si ritiene necessario che la progettazione dell'opera sia accompagnata da ulteriori approfondimenti relativi agli effetti derivanti dalla nuova linea di trasporto pubblico metropolitano sui flussi di traffico della rete stradale ad ampia scala territoriale, con riferimento sia alla mobilità veicolare privata che a quella pubblica, sia su gomma che su ferro (SFM e rete urbana).

Si richiede di valutare la possibilità di inserire nell'ambito delle opere a supporto della nuova Linea 2 la realizzazione di tutte le infrastrutture, anche viarie, necessarie a consentire la massima accessibilità al servizio stesso.



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

Si ritiene, inoltre, necessaria la valorizzazione e il rafforzamento dei collegamenti della tratta con le reti di mobilità ciclabile, esistenti ed in progetto.

I parcheggi di attestamento e le singole stazioni dovranno quindi essere largamente accessibili alle biciclette e disporre di attrezzature a sostegno del loro utilizzo, quali stalli coperti ed eventualmente custoditi, punti di ricarica elettrica, servizi per la manutenzione, ecc....

I parcheggi dovranno essere progettati nell'ottica del contenimento del consumo di suolo e della minimizzazione della sua impermeabilizzazione.

Agli estesi parcheggi a raso previsti nel progetto sono dunque preferibili strutture pluripiano, con ampia copertura arborea degli spazi aperti e dei piazzali di servizio, nell'ambito delle quali collocare attrezzature di servizio agli utenti (es. ricarica veicoli elettrici, custodia e manutenzione dei mezzi, piccole attività artigianali e commerciali, pubblici esercizi, somministrazione, ecc...),. Attività di servizio all'utenza dovranno essere previste anche all'interno delle singole stazioni poste lungo il tracciato della linea.

#### Criticità idrogeologiche e idrauliche

Come già precedentemente illustrato, si ritiene necessario porre massima attenzione alla vulnerabilità idrogeologica delle aree interessate dal tracciato rispetto alle eventuali interferenze della linea interrata sia con le falde profonde, sia con quelle superficiali presenti lungo il percorso.

Dovranno inoltre essere intraprese tutte le azioni necessarie al fine di mitigare il rischio derivante dai possibili allagamenti alle infrastrutture emergenti, quali stazioni, vani tecnici, camini d'areazione, ecc..., dovuti alla presenza di corsi d'acqua principali e secondari, sempre comunque nel rispetto delle norme di settore che disciplinano la possibilità di realizzazione di opere pubbliche nelle aree con elevati livelli di pericolosità idrogeologica.

Inoltre, constatato che il tracciato della linea interessa aree altamente vulnerabili dal punto di vista idrogeologico, che ne condizionano la realizzazione, si segnala l'opportunità di utilizzare quota parte delle eventuali risorse aggiuntive, stanziata per la compensazione ambientale, per il finanziamento di opere di mitigazione del rischio e relative opere compensative e mitigative.

#### Attestamento nord est in San Mauro Torinese

La scelta di estendere il tracciato della nuova Linea 2 al territorio dell'area metropolitana, può offrire l'opportunità di attuare la ricucitura dei bordi delle città che oggi si presentano frammentati e poco valorizzati.



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

In particolare si segnala che l'ambito nord est della Città di Torino, al confine con San Mauro Torinese, nel tempo è stato oggetto di studi e attività di concertazione tra le due Amministrazioni, i cui esiti sono confluiti nella sottoscrizione, a fine 2017, di un Protocollo di Intesa. Con tale documento di intenti è stata sancita la volontà di dare avvio ad un processo di riqualificazione comprendente l'ambito storico dell'Abbadia di Stura e i territori limitrofi, per la realizzazione di un parco intercomunale inserito nel più ampio progetto di Corona Verde. Tale progetto consentirebbe di recuperare e valorizzare alcune preesistenze di carattere storico ambientale, consentendo sia il potenziamento del sistema infrastrutturale del verde, sia la riqualificazione architettonica del complesso abbaziale ora circondato e "mortificato" nella sua immagine da attività produttive, per altro in via di dismissione.

Al fine di dare concretezza agli intenti sopra illustrati, si segnala dunque l'opportunità di prendere in considerazione, tra le possibili azioni di compensazione ambientale, gli interventi di riqualificazione e valorizzazione del sistema ambientale sopra descritti.

#### Area di deposito Cimitero Parco

La realizzazione del deposito in oggetto interessa aree destinate dal PRG vigente all'impianto del Cimitero Parco e materialmente comprese nel recinto, altre, comprese all'interno della sua fascia di rispetto, oggi destinate a verde pubblico.

La possibilità di realizzazione delle opere previste in tali aree è subordinata, oltre che alla modifica di destinazione d'uso urbanistica, anche all'esito favorevole della procedura prevista dalle norme vigenti per la riduzione delle fasce di rispetto cimiteriali e per la realizzazione di infrastrutture all'interno della stessa.

Inoltre, data la prossimità degli interventi previsti al futuro nuovo limite del recinto cimiteriale ridotto, considerata la sacralità del luogo, si ritiene fin d'ora opportuno suggerire che il progetto prenda in considerazione possibili azioni mitigative atte a garantirne un'efficace schermatura visiva e acustica.

Si ritiene che l'attuazione dei suddetti interventi debba comunque prediligere soluzioni progettuali atte ad evitare o minimizzare gli impatti sulla componente suolo, limitandone il più possibile la compromissione e contenendone l'impermeabilizzazione, anche attraverso l'applicazione ove possibile del criterio della Invarianza Idraulica.

Si evidenzia, inoltre, la necessità di porre attenzione ai possibili impatti del progetto sulle connessioni ecologiche e sul sistema del verde nel suo complesso.



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

Come descritto nei precedenti paragrafi, infine, poiché il deposito ricade parzialmente nell'Area di Esclusione per pericolo Energetico di uno stabilimento a Rischio d'Incidente Rilevante, di cui all'Allegato Tecnico n. 7ter al PRG, dovrà essere verificato il rispetto delle norme riportate nell'Allegato D alle NUEA.

#### Area di attestamento e parcheggio Anselmetti

Il parcheggio in oggetto ricade per la maggior parte in zona di PRG con destinazione coerente, mentre una porzione ricade in area oggi destinata a viabilità, ed in particolare finalizzata a garantire il necessario corridoio per la realizzazione di Corso Marche.

Si ritiene dunque opportuno valutare d'intesa con la Città Metropolitana, che la soluzione progettuale dell'opera in oggetto non interferisca con le previsioni in atto.

Richiamata, anche in questo caso, la necessità di limitare il più possibile la compromissione del suolo, al fine di contenerne l'impermeabilizzazione, si richiede di valutare la possibilità di concentrare la funzione di parcheggio in strutture pluripiano. Tale soluzione consentirebbe il contenimento della formazione di eventuali isole di calore, l'aumento della dotazione di verde e, al contempo, la possibilità di integrazione in una sola costruzione di più funzioni.

Inoltre, per evitare il possibile degrado urbano che aree isolate e prive di servizi potrebbero generare, si ritiene opportuno ammettere, nelle stazioni e nelle aree di attestamento e di interscambio, una serie di interventi finalizzati all'insediamento di attività economiche al servizio dell'utenza (bar, edicole, artigianato di servizio, commercio al dettaglio, ecc...). Per la migliore fruizione di tali servizi dovrà essere garantita piena accessibilità e sicurezza agli utenti, e la progettazione e/o riqualificazione dello spazio pubblico dovrà porre particolare attenzione al superamento delle barriere infrastrutturali e la massima connessione con gli ambiti urbani circostanti, con particolare riferimento ai collegamenti con i percorsi ciclabili.

Si ricorda che il tratto della linea che collega la fermata Anselmetti con il deposito Cimitero Parco, oltre ad essere collocato in fascia di rispetto cimiteriale, per cui si richiama quanto già osservato nel punto precedente, corre parallelo ad un tracciato ferroviario esistente, la cui fascia di rispetto dovrà essere tenuta in considerazione nello sviluppo del progetto.

Si segnala, inoltre, che la fermata Anselmetti interessa direttamente l'ambito interessato nel PTCP2 dalla cd Piazza Mirafiori, al cui contorno e in coerenza con essa, sono previste e in corso rilevanti trasformazioni di aree produttive dismesse. In



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

particolare, le aree di proprietà Torino Nuova Economia TNE (ex aree FIAT di c.Settembrini angolo c. Orbassano) oggetto di un Accordo di Programma vigente, e la riqualificazione del sito produttivo ex Bertolamet sito in Strada del Portone, approvata con Permesso in Deroga, DC del 26.11.2018, ai sensi della Legge n. 106 del 12/07/2011, che interessa anche il collegamento tra Strada del Portone e Corso Orbassano, nell'ambito del corridoio di Corso Marche.

In ultimo si fa presente, come descritto nei precedenti paragrafi, che poiché l'area in oggetto, con il relativo parcheggio, ricade parzialmente nell'area di Osservazione di uno stabilimento a Rischio di Incidente Rilevante, cui all'Allegato Tecnico n. 7ter, dovrà essere verificato il rispetto delle norme riportate nell'Allegato D alle NUEA.

#### Interferenze dell'opera con l'attuazione di interventi di ristrutturazione edilizia e urbanistica previsti dal PRG vigente

Oltre a ribadire la necessità di porre particolare attenzione, soprattutto nella fase di cantierizzazione dell'opera, alla salvaguardia del tessuto edilizio storico oggetto di tutela, delle aree di pregio naturalistico-ambientale e dei filari alberati lungo i viali storici interessati dal tracciato, si ritiene opportuno evidenziare che parti dell'infrastruttura in progetto interferiscono con le previsioni in atto in alcune zone di trasformazione urbanistica, ed in modo più consistente con le seguenti:

#### Area della Cavallerizza

Si evidenzia che il progetto approvato prevede la presenza di un vano tecnico, emergente dal suolo e di importanti dimensioni, all'interno della corte di ingresso del Complesso della Cavallerizza, sito UNESCO, e area oggetto di un Progetto Unitario di Riqualificazione.

Considerata la valenza storico-culturale ed ambientale del complesso edilizio, e tenuto conto delle interlocuzioni in atto con la Soprintendenza, si ritiene opportuno prendere in considerazione la possibilità di ricollocazione del manufatto in una posizione meno impattante e non confligente con le previsioni progettuali in atto.

#### Zona Urbana di Trasformazione - Spina 4

Come già illustrato nel presente documento, il progetto della Linea 2 prevede l'inserimento della stazione Rebaudengo, e delle infrastrutture ad essa collegate, nell'ambito di un'area di complesso riordino urbanistico per la quale il PRG vigente non prevede aree ad essa specificamente dedicate. Al fine di rendere compatibile la realizzazione dell'opera in oggetto, ed al contempo consentire l'integrazione funzionale





## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

delle diverse destinazioni d'uso previste dal PRG vigente, sarà necessario adeguare le previsioni urbanistiche.

Si ricorda, inoltre, l'esistenza di vincoli determinati da altre infrastrutture interessanti l'area che dovranno essere presi in considerazione nelle successive fasi progettuali dell'opera.

#### Piazza Mirafiori

Come detto, la fermata stazione Mirafiori interessa un'area di ristrutturazione urbanistica oggetto di progettazione a cura della Città Metropolitana, nell'ambito della quale è prevista la realizzazione di una grande piazza quadrangolare posta tra Corso Settembrini, Corso Orbassano, Strada del Portone e il futuro innesto di Corso Marche. Si ricorda che la progettazione della stazione in oggetto dovrà garantire la coerenza con le trasformazioni previste e in precedenza sinteticamente richiamate delle aree TNE ed ex Bertolamet.

#### COMPATIBILITÀ URBANISTICA

Tutto ciò premesso, dal punto di vista della compatibilità urbanistica, si ritiene che:

- nei tratti in cui la posizione dell'infrastruttura in progetto, comprese le stazioni e i collegamenti in soprasuolo, corrisponda con la viabilità pubblica individuata dal P.R.G., il progetto sia da ritenersi compatibile con le previsioni urbanistiche vigenti;

- nei tratti in cui la posizione dell'infrastruttura in progetto, comprese le stazioni e i collegamenti, sia in sottosuolo che in soprasuolo, interessi aree destinate a servizi pubblici, il progetto sia da ritenersi compatibile con le previsioni urbanistiche vigenti esclusivamente qualora non interferisca con la possibilità di attuazione delle previsioni del P.R.G.;

- nei tratti in cui la posizione dell'infrastruttura in progetto, comprese le stazioni e i collegamenti, sia in sottosuolo che in soprasuolo, interessi aree ad altre destinazioni rispetto a quelle elencate nei punti precedenti, il progetto sia da ritenersi non conforme con il P.R.G.

Alla luce di quanto illustrato, nel suo complesso l'opera risulta non conforme alle previsioni del P.R.G. vigente, pertanto al fine di assicurare la piena conformità urbanistica al progetto approvato, si rende necessario l'avvio della procedura di approvazione di Variante al P.R.G., integrata alla Valutazione Ambientale Strategica.



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

Rispetto alla proposta avanzata nella prima Conferenza, di approvare il progetto dell'infrastruttura nell'ambito dell'istituto dell'Accordo di Programma, ai sensi dell'articolo 34 del T.U. degli Enti Locali, si esprime parere favorevole per quanto di competenza; in tal caso sarà avviato percorso di Variante urbanistica previsto dall'articolo 17bis, comma 2 della LR 56/77 e s.m.i..

Si ricorda che, affinché possa comportare l'approvazione della variante, l'Accordo di Programma, sottoscritto dagli enti interessati, dovrà essere ratificato entro i successivi trenta giorni dal Consiglio dei Comuni interessati, pena la decadenza. La variante sarà efficace in seguito alla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione dell'atto formale del legale rappresentante dell'amministrazione competente, recante l'approvazione dell'accordo.

Si chiede pertanto che i partecipanti alla prossima Conferenza dei Servizi comunichino formalmente l'intento dei rispettivi Enti rispetto alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma.

Si coglie inoltre l'occasione di far presente che, per la redazione della succitata variante urbanistica, risulta necessario acquisire dai progettisti dell'opera precise indicazioni grafiche al fine di definire il limite di ingombro dell'intero tracciato, sia in riferimento alle porzioni in sotterraneo sia a quelle in superficie, con relative pertinenze.

A tal proposito si richiederà, con successiva specifica nota, di acquisire approfondimenti in riferimento ai seguenti temi:

- identificazione chiara e puntuale, di tutte le opere in soprasuolo (stazioni, manufatti accessori, ecc...), con indicazioni dei relativi ingombri, anche in altezza, e delle superfici eventualmente destinate ad usi accessori e/o complementari a quelli principali;
- definizione delle dimensioni delle aree desinate ad ospitare i depositi e i parcheggi di interscambio con quantificazione delle superfici e delle destinazioni d'uso dei fabbricati principali, pertinenze, locali accessori e/o tecnici;
- individuazione delle aree interessate esclusivamente durante la fase di cantierizzazione dell'opera, senza modifica permanente del suolo.

### PROCEDURE ESPROPRIATIVE

Si ricorda che l'opera interessa alcune aree di proprietà privata che dovranno essere oggetto di esproprio, o di asservimento, ai sensi del T.U. espropri.



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

A tal fine con nota n. prot. 957 del 31/3/2020 si è demandato agli Uffici del Patrimonio della Città la verifica del piano particellare redatto dal raggruppamento guidato dalla capogruppo Systra S.A.; in particolare al fine di esaminare le situazioni catastali per le quali sono emersi dubbi riguardo alla effettiva titolarità e per confermare le “ditte” intestatarie “Comune di Torino; al contempo, si è richiesto ai predetti Uffici, al fine di valutare eventuali previsioni di variante al P.R.G. necessarie per l’attuazione dell’opera, di verificare se vi fossero porzioni di aree di proprietà privata o di altri Enti pubblici diversi dalla Città, anche destinate dal P.R.G. a viabilità, sulle quali il progetto della Linea 2 necessiti di esproprio o la costituzione di apposito asservimento.

Alla predetta richiesta, l’Ufficio Inventario ha risposto con nota n. prot. 2419 del 10 aprile 2020, chiarendo i dubbi inerenti la proprietà di alcune particelle ed evidenziando che alcuni mappali di proprietà privata ricadono, in parte, su aree destinate da P.R.G. a viabilità.

In sede di variante urbanistica da approvarsi in sede di Accordo di Programma ai sensi dell’art. 34 del D.Lgs. n. 267/2000, si potrà quindi procedere all’apposizione/reiterazione del vincolo di esproprio.

In caso di apposizione di vincolo ablativo, prima dell’adozione della variante urbanistica, sarà necessario inviare l’avvio del procedimento ai soggetti interessati ai sensi dell’art. 11 del D.P.R. 327/2001 e s.m.i.. A tal fine, il piano particellare redatto da Sistra dovrà essere integrato con la precisa indicazione dei soggetti interessati da decreto di esproprio e di quelli interessati da decreto di asservimento, nonché con l’indicazione delle aree oggetto di occupazione temporanea per l’allestimento del cantiere.

La reiterazione del vincolo espropriativo comporterà l’obbligo per la Pubblica Amministrazione precedente di indennizzare il proprietario sulla base del danno effettivamente prodotto. Gli importi di tale indennità dovranno essere presuntivamente quantificati e inseriti nel quadro economico dell’opera sin dall’approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica.

La liquidazione di tale indennità avverrà a seguito di documentata istanza dell’interessato sul quale grava l’onere di dimostrare l’entità del danno di cui sopra.

La dichiarazione di pubblica utilità dovrà essere assunta in sede di approvazione del progetto definitivo-esecutivo relativo ai singoli Lotti, ai sensi dell’art. 27, comma 2 del Decreto Legislativo n. 50/2016 e s.m.i..

Riguardo l’iter ablativo, la Città ritiene necessario delegare il potere espropriativo per l’acquisizione/asservimento delle aree necessarie, ad esclusione della dichiarazione di pubblica utilità, dell’emissione dell’eventuale decreto d’occupazione d’urgenza e temporanea e del decreto di esproprio/asservimento, ai sensi dell’art. 6, comma 8 del D.P.R. 327/2001 e s.m.i., che così dispone: “Se l’opera pubblica o di pubblica utilità va



## CITTA' DI TORINO

### DIVISIONE URBANISTICA E TERRITORIO

Via Meucci, 4

realizzata da un concessionario o contraente generale, l'amministrazione titolare del potere espropriativo può delegare, in tutto o in parte, l'esercizio dei propri poteri espropriativi, determinando chiaramente l'ambito della delega nella concessione o nell'atto di affidamento, i cui estremi vanno specificati in ogni atto del procedimento espropriativo. A questo scopo i soggetti privati cui sono attribuiti per legge o per delega poteri espropriativi, possono avvalersi di società controllata. I soggetti privati possono altresì avvalersi di società di servizi ai fini delle attività preparatorie”.

Per disciplinare compiutamente la delega di esercizio del predetto potere espropriativo, si dovrà successivamente approvare apposita Convenzione, auspicabilmente in seno all'Accordo di Programma in concerto con gli altri Comuni coinvolti, nella quale sarà altresì regolamentata la legittimazione passiva relativamente ad eventuali contenziosi giudiziari inerenti la procedura ablativa, così come il pagamento delle relative spese legali.

Si resta a disposizione per eventuali chiarimenti e si porgono i migliori saluti.

LA DIRIGENTE IN STAFF SUPPORTO  
AREA URBANISTICA E QUALITÀ  
DELL'AMBIENTE COSTRUITO  
arch. E. CANEVARO

LA DIRIGENTE DI AREA  
URBANISTICA E QUALITÀ  
DELL'AMBIENTE COSTRUITO

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

arch. Rosa GILARDI

IL DIRETTORE DIVISIONE  
URBANISTICA E TERRITORIO

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

Per dott. Sandro GOLZIO

F.to arch. Rosa GILARDI