

CITTÀ DI TORINO

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE

(proposta dalla G.C. 22 giugno 2010)

OGGETTO: PROGETTO PRELIMINARE DI PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE PTC2. OSSERVAZIONI E PROPOSTE.

Proposta dell'Assessore Viano,  
di concerto con gli Assessori Altamura e Sestero.

Con deliberazione n. 644-49411/2009 del 29 dicembre 2009, la Giunta Provinciale ha predisposto gli elaborati preliminari della variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2), ai sensi dell'articolo 7, comma 2, della Legge Regionale n. 56/1977 e s.m.i..

In considerazione della complessità della documentazione da analizzare e dei tempi necessari per procedere alla discussione in Consiglio Comunale delle osservazioni da sottoporre alla Provincia, la Città ha richiesto (con nota prot. 373 del 22 aprile 2010) una proroga per la trasmissione della deliberazione consiliare delle osservazioni anticipando, con nota dell'Assessore all'Urbanistica (prot. 457 del 18 maggio 2010), i principali contenuti delle medesime osservazioni.

All'esito dell'analisi della Relazione Illustrativa, delle Norme di Attuazione, della Valutazione Ambientale Strategica e delle Tavole allegate al PTC2, con il presente provvedimento si esaminano le sei aree tematiche nelle quali si procede ad articolare in modo puntuale le relative osservazioni.

**1- Area Nord**

- Quadrante Nord Est. Come noto, questa area è oggetto di uno specifico Tavolo Tecnico organizzato dalla Regione, al quale partecipano la Provincia ed i Comuni di Torino, Settimo Torinese, San Mauro e Borgaro. Le principali osservazioni formulate dalla Città di Torino riguardano la configurazione del nodo viabilistico della tratta terminale della A4, dallo svincolo alla rotonda su corso Giulio Cesare e sono finalizzate a superarne il carattere autostradale. Tale tratto, infatti, dotato di opportuni controviali e di rotonde che consentano la distribuzione locale e le inversioni del senso di marcia, non costituirebbe più una cesura sul territorio. Le aree a destinazione industriale ivi localizzate, in fase di riconversione urbanistica, potrebbero così costituire, assieme alla stazione Stura, in interscambio con la Linea 4, un'importante "porta" di accesso alla

città, in grado di ospitare attività di servizio e nuove polarità terziarie, caratterizzate da un quadro ambientale di qualità e da una elevata accessibilità sia con mezzo pubblico che privato.

Analogo il tema relativo alla revisione dello svincolo autostradale, per il quale la Città ha richiesto a SITI l'elaborazione di soluzioni viabili alternative, in funzione dello sviluppo dell'area di confine tra Torino e Settimo, alla luce dei nuovi scenari di riconfigurazione di corso Romania.

Al fine di favorire la realizzazione delle trasformazioni in quest'area, caratterizzata dalla presenza di siti industriali dismessi o in fase di dismissione e nell'ottica di uno sviluppo territoriale di qualità e della perequazione territoriale, si propone, ai sensi dell'articolo 6.1 delle Norme, l'istituzione di un "Comparto urbanistico" di carattere sovracomunale, che realizzi la perequazione territoriale e riconduca ad un disegno unitario, ferme restando le quantità generate dalle singole aree poste nei diversi Comuni.

- Mancata individuazione del canale Regio Parco a fronte dell'individuazione di altri minori. Tale rilievo riveste particolare interesse in quanto si tratta del maggiore canale esistente in Città, l'unico di rango demaniale e fortemente caratterizzante la trasformazione dell'area dell'ex Scalo Vanchiglia, principale comparto della Variante 200 al P.R.G.. Come ampiamente richiamato nel relativo Documento Programmatico della stessa Variante 200, il canale costituisce un elemento di unicità ed identità - anche storica - dell'area, che si intende mantenere e valorizzare con la sua riqualificazione e riattivazione. Costituendo cerniera tra i fiumi Dora e Po, risulta indispensabile che tale indirizzo venga assunto, quale condivisione, anche a livello di pianificazione generale provinciale.
- Nella Tav. 2.1 non è indicato il Polo Universitario Manifattura Tabacchi.
- Nella Tav. 2.2, sul Lungo Dora è indicata un'"Area industriale". Si propone di eliminare tale indicazione, in quanto identificata come produttiva dal P.R.G., ma, di fatto, collocata in area impropria, ovvero sul lungo fiume ed in un contesto a verde e a parco. Pertanto si propone di indicarla come "Area critica/dismessa", al fine di non consolidare ulteriormente tale orientamento pianificatorio.
- Nella Tav. 2.2, l'area Rockwood è definita solo come "Azienda leader". Si propone di individuarla anche come "Area critica/dismessa", poiché l'azienda suddetta è classificata tra le Aziende a rischio di incidente rilevante (articolo 8).
- Indicazione del "Tunnel sotto il Po". Le grandi complessità tecniche e l'elevato impatto ambientale (falda sotterranea, attraversamento di aree centrali sensibili) dell'opera, inducono forti riserve sulla sostenibilità economica della stessa e fanno ritenere più opportuno adottare, per la mobilità nelle aree urbane attraversate, politiche volte a favorire l'uso del trasporto pubblico, accanto ad interventi meno impattanti di fluidificazione dell'asse Moncalieri-Casale, con la realizzazione di 4 mini tunnel, nei nodi Isabella, Fiume, Gran Madre e Borromini.

Potrebbe essere accettata una previsione di "salvaguardia" che consenta di condurre tutti i necessari e più puntuali approfondimenti.

- Nel breve termine l'attraversamento nord - sud della città, considerato prioritario, è rappresentato dal "Viale della Spina Centrale", posto in posizione baricentrica al territorio cittadino e facilmente raggiungibile dai due estremi periferici. L'integrazione del sistema tangenziale con la "corda" di corso Marche e la tangenziale est, dovrebbe inoltre consentire di adeguare pienamente il sistema alle esigenze di mobilità lungo tale direttrice.
- In coerenza con il Documento Programmatico della Variante 200, in zona Pescarito, si propone una dislocazione più esterna del parcheggio di interscambio, con la realizzazione di una diramazione, in direzione nord-est, della Linea Metropolitana in attestamento sull'attuale tracciato della ex Statale 11.  
Questa soluzione, approfondita in sede di analisi del citato Documento Programmatico in Consiglio Comunale, prevede un nodo d'interscambio in corrispondenza della SP11. Conseguentemente non pare più opportuno prevedere un asse viabile d'ingresso in città dalla SP11 alla Manifattura Tabacchi, ma si ritiene, invece, di limitare il collegamento viabile all'altezza del ponte diga, privilegiando la mobilità urbana su trasporto pubblico anziché su mezzo privato.
- In riferimento alla relazione illustrativa, pag. 157 - L'innesto nel nodo di Torino della linea ferroviaria Torino - Ceres, si fa presente che fra i quattro tracciati dello studio condotto dal gruppo di lavoro composto dalla Città di Torino, Provincia, Regione e Agenzia per la Mobilità metropolitana, è stato prescelto quello sotto il corso Grosseto: il tracciato si snoda da largo Grosseto, percorre in sotterraneo il corso Grosseto e si immette nel Passante Ferroviario in corrispondenza della nuova stazione Rebaudengo. In sostituzione dell'attuale fermata di Madonna di Campagna è prevista la realizzazione di una nuova stazione sotterranea (stazione Grosseto) posizionata in asse al corso in prossimità del nodo Potenza - Grosseto. L'opera consentirà il collegamento dall'Aeroporto Torino Caselle con il sistema di trasporto ferroviario e rappresenta un obiettivo prioritario e vincolante per il completamento del nodo ferroviario di Torino e l'avvio del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM).
- L'ipotesi dell'attivazione di una nuova linea in sede fissa sul vecchio percorso dismesso della linea Torino - Ceres (che diventerà proprietà della Città, a seguito del nuovo tracciato ferroviario sotto corso Grosseto), non si ritiene perseguibile, in quanto di difficile realizzazione per l'attraversamento della galleria del passante ferroviario e del nuovo sottopasso veicolare Mortara-Vigevano e per i costi non sostenibili dalla Città. E', invece, allo studio il riutilizzo della galleria ferroviaria tra Stazione Dora (piazza Baldissera) e stazione Madonna di Campagna (largo Grosseto) per la realizzazione di una diramazione della linea tramviaria 10, che potrebbe proseguire fino a Venaria in prossimità della Reggia.

- Nell'ambito del Tavolo Tecnico Area Nord, alcune aree vicine all'autostrada Torino-Milano ricadono nella I e II Classe di Capacità d'Uso dei Suoli (rif. Tav. 3.1). Fatte salve le previsioni del P.R.G., all'articolo 16, comma 5 si richiama la volontà di contrastare "l'edificazione in terreni di eccellente e buona fertilità e ad alta vocazione agricola, ad eccezione di dimostrate esigenze di tipo ambientale, viabilistico, economico, sociale che perseguano l'interesse collettivo." ed all'articolo 18.1, comma 3, "E' fatto divieto di utilizzare i suoli ad eccellente e buona produttività ...". Si osserva, pertanto, l'opportunità di modificare la parte normativa e/o grafica relativamente alle aree sopra indicate, rendendole coerenti con lo stato dei luoghi.

## **2 - Corso Marche**

Preliminarmente si richiama la necessità di riavviare i lavori del Tavolo Tecnico Provinciale di corso Marche, a partire dalla condivisione delle schede normative contenenti gli indirizzi progettuali, l'individuazione delle aree da variare ed il nuovo assetto proposto del P.R.G. comunale e si solleva l'eccezione sull'applicazione normativa dell'articolo 58 della Legge Regionale n. 56/1977 e s.m.i.. Non pare applicabile la salvaguardia, in quanto le schede urbanistiche che determinano la vocazione delle aree interessate (sviluppate nel suddetto tavolo) non sono state approvate, e la sospensiva di legge riguarda le "trasformazioni del territorio" che siano in contrasto con i Piani adottati e con le norme specificatamente contenute. A tal proposito, pur condividendo la necessità di salvaguardare dette aree, si propone di proseguire l'attività urbanistica con gli approfondimenti necessari nella sede del Tavolo Tecnico Provinciale e, nell'attesa della definizione di quanto sopra, si propone che su queste aree si possa lavorare per Accordi di Programma con Provincia e Regione, viste le trasformazioni in previsione già approvate o in itinere (PRIN Pronda, Alenia, Piazza Mirafiori, dove la società TNE ha già avviato intese con Regione e Comune per la trasformazione, ecc.).

## **3 - Commercio**

In via generale, pare opportuno rilevare che l'individuazione di grandi aree piastre commerciali, deve avvenire in un'ottica di integrazione con il tessuto commerciale esistente in modo che si possano innescare meccanismi di valorizzazione reciproca. Per tale ragione sono da privilegiare interventi all'interno del tessuto urbano consolidato, in particolare con il recupero di manufatti edilizi esistenti, piuttosto che attraverso la nuova costruzione di contenitori con scarsa identità architettonica. Conseguentemente si ritiene di osservare che il nuovo sviluppo innescato dalla realizzazione della Linea 2 della metropolitana permette di individuare anche lo scalo Vanchiglia come area idonea per la realizzazione di un punto di ancoraggio del sistema commerciale.

La variante al P.R.G. n. 160, di adeguamento ai criteri regionali è attualmente in fase di approvazione, a seguito della conclusione della fase di Valutazione Ambientale Strategica.

Dall'esame delle Tavole 2.1 e 2.2, è emersa una carenza relativa alle indicazioni delle localizzazioni "L2". La Città di Torino ha indicato con tale variante cinque "L2", ossia: 1)

Grandi Motori; 2) Stadio delle Alpi; 3) Auchan; 4) corso Traiano; 5) via Botticelli. Di questi risultano mancanti Auchan; corso Traiano; via Botticelli (per la quale è in corso di definizione la valutazione ex-ante).

Ciò premesso, si ritiene che il PTC2 debba riferirsi, quale idoneo livello di pianificazione, alle localizzazioni periferiche (L2), in quanto di rango provinciale; mentre le localizzazioni urbane L1 sembrano piuttosto da collegare alla pianificazione locale.

#### **4 - Aree verdi e salvaguardia ambientale**

- Nella Tavola 3.1 sono indicati i corridoi fluviali di connessione ecologica, che concorrono a formare il Sistema del verde provinciale. Si osserva che all'interno del territorio di Torino esistono due aree già urbanizzate e consolidate comprese tra i corridoi ecologici, una compresa tra il fiume Dora e corso Regina Margherita, completamente e storicamente consolidata ed al confine con il Centro storico, l'altra lungo strada Castello di Mirafiori (ex Tecumseh) sulla quale è in corso una variante al P.R.G., estesa anche ad una limitrofa porzione posta all'interno del Piano d'Area - Sistema delle aree protette della fascia fluviale del Po, tra le "Zone urbanizzate - U1". Si rileva, inoltre, che lungo la stessa strada è stata individuata, anche nel Protocollo di Intesa Nichelino 2010, una porzione di territorio destinata alla realizzazione di un campeggio, precisamente nell'area sulla sinistra orografica del Sangone, all'incrocio tra corso Unione Sovietica e via Castello di Mirafiori.
- In strada del Francese, il P.R.G. vigente prevede l'ampliamento dell'area industriale esistente, mentre nel PTC2 viene indicata come "Area di particolare pregio" in proposta.

#### **5 - Ulteriori osservazioni sulla Viabilità**

- Considerati i recenti sviluppi in merito alla realizzazione della Cittadella della Salute lungo corso Marche e non ritenendo più prioritaria la direttrice d'ingresso lungo i corsi Cosenza Salvemini, non si ritiene necessaria la realizzazione del proposto intervento di prolungamento di corso Cosenza, anche nell'ottica di minimizzare lo spreco di territorio e l'impatto sul paesaggio, come affermato nella Relazione Illustrativa. Lo stesso intervento, inoltre, non è ritenuto prioritario in quanto di difficile realizzazione, essendo l'area occupata da edifici residenziali. Il previsto svincolo di corso Marche all'altezza di corso Salvemini, avrà quindi un carattere di distribuzione locale (via Guido Reni).
- Parcheggi di interscambio: l'esistente parcheggio Vittorio non è da considerare parcheggio di interscambio bensì di attestamento all'area centrale.
- Si segnala che la Città di Torino ha completato la redazione del Nuovo Piano Urbano della Mobilità Sostenibile che verrà trasmesso alla Provincia in seguito all'adozione da parte del Consiglio Comunale. Dall'analisi di tale documento si potranno rilevare le nuove infrastrutture previste nel territorio cittadino ed i nuovi scenari del trasporto pubblico.

#### **6 - Segnalazione errori materiali**

Si segnalano alcune incongruità, probabilmente riconducibili a meri errori materiali.

- Nella Tavola 2.2, area ex Fiat Avio: poiché l'area è destinata ad ospitare la nuova sede regionale, si propone di eliminare l'indicazione di area industriale.
- Nella Tavola 2.3, non si ritengono riconducibili alle aree produttive alcune indicazioni relative, ad esempio, all'area "ex OGR", al Politecnico, alle aree di Spina 1, le aree OSIGHIA, Lingotto.
- Nella Tavola 4.1, si rileva che la stazione di Porta Nuova non è indicata come stazione ferroviaria esistente.
- Alle pagine 121 e 122 della Relazione (figure n. 61 e n. 62), le tavole non sembrano coerenti. Nella figura n. 61 la Città di Torino non è indicata tra i comuni che hanno recepito ed adeguato gli strumenti urbanistici alla D.C.R. 24 marzo 2006 n. 59-10831, mentre nella figura n. 62 rientra tra quelli che sono adeguati alla D.C.R. 59-10831. La variante al P.R.G. n. 160 di adeguamento ai criteri regionali è attualmente in fase di approvazione, avendo concluso la fase di Valutazione Ambientale Strategica.  
Tutto ciò premesso,

#### LA GIUNTA COMUNALE

Visto il Testo Unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267, nel quale, fra l'altro, all'art. 42 sono indicati gli atti rientranti nella competenza dei Consigli Comunali;

Vista la Legge Regionale 5 dicembre 1977 n. 56 e s.m.i.;

Dato atto che i pareri di cui all'articolo 49 del suddetto Testo Unico sono:  
favorevole sulla regolarità tecnica;

Con voti unanimi, espressi in forma palese;

#### PROPONE AL CONSIGLIO COMUNALE

per i motivi espressi in premessa che qui integralmente si richiamano:

- 1) di approvare le osservazioni e proposte alla variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2) puntualmente illustrate in narrativa;
- 2) di trasmettere alla Provincia di Torino la presente deliberazione.  
Viene dato atto che non è richiesto il parere di regolarità contabile, in quanto il presente atto non comporta effetti diretti o indiretti sul bilancio;
- 3) di dichiarare, attesa l'urgenza, in conformità del distinto voto palese ed unanime, il presente provvedimento immediatamente eseguibile ai sensi dell'articolo 134, comma 4 del Testo Unico approvato con D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267.

L'ASSESSORE ALL'URBANISTICA,  
EDILIZIA PRIVATA E AL PATRIMONIO  
(Mario VIANO)

L'ASSESSORA ALLA VIABILITA'E  
TRASPORTI  
(Maria Grazia SESTERO)

L'ASSESSORE AL COMMERCIO,  
TURISMO, ATTIVITA' PRODUTTIVE  
E MARKETING URBANO  
(Alessandro ALTAMURA)  
IL VICEDIRETTORE GENERALE  
SERVIZI AMMINISTRATIVI E LEGALI  
(Dott. Giuseppe FERRARI)

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE  
URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA  
(Dott.ssa Paola VIRANO)

IL DIRETTORE DIVISIONE  
INFRASTRUTTURE E MOBILITA'  
(Ing. Biagio BURDIZZO)

IL DIRETTORE  
SUOLO PUBBLICO E ARREDO URBANO  
(Dott. Paolo LUBBIA)

Si esprime parere favorevole sulla regolarità tecnica.

IL DIRIGENTE COORDINATORE  
PIANIFICAZIONE URBANISTICA  
(Arch. Rosa GILARDI)

IL DIRIGENTE SETTORE  
MOBILITA'  
(Arch. Bruna CAVAGLIA')

IL DIRETTORE DELLA DIVISIONE  
URBANISTICA ED EDILIZIA PRIVATA  
(Dott.ssa Paola VIRANO)

IL DIRIGENTE ARREDO URBANO  
E URBANISTICA COMMERCIALE  
(Arch. Valter CAVALLARO)

---