

COMUNE DI TORINO



TRANVIE DI TORINO - LINEA 4

**MODIFICA DEL CAPOLINEA DI FALCHERA CON LA REALIZZAZIONE
DI UN ANELLO DI RITORNO**

**PROGETTO DI FATTIBILITA'
TECNICO ECONOMICA**



IL PROGETTISTA

STAZIONE
APPALTANTE

Ing. F. Calamusa
Ordine degli Ingegneri
della Provincia di Torino
n. B131

R.U.P. GTT
Geom. A. Bazzan

ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA

ELABORATO

REV.
int. est.

SCALA

DATA

TT04FAC0FAMBGENR006

0

0

07/06/2024

AGGIORNAMENTI

REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	CONTROL.	APPROV.	VISTO
00	EMISSIONE	06/2024	PMe	Faz/FRI	FCa	ABa

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

CSP

Infr. tranviaria e computi: Geom. P. Massaglia
Impianti di trazione: P.I. I. Giammo'
Rilievi: Geom. P. Massaglia; Geom. G. Macri

Geologia e archeologia: Dott. S. Strippoli
Ambiente: Dott.ssa P. Merafina
Sicurezza e cantieri: Ing. F. Cocito; Arch. L. Rizzo
Strutture: Ing. E. Cadamauro; Ing. P. DeMartini
Sis. Superficiali: Arch. D. Lamberti

Ing. F. Cocito

SOMMARIO

1	PREMESSA.....	3
2	INQUADRAMENTO TERRITORIALE	3
3	VINCOLI E STRUMENTI URBANISTICI.....	5
	3.1 Pianificazione a livello regionale.....	5
	3.1.1 <i>Il Piano territoriale regionale – Il PTR.....</i>	<i>5</i>
	3.1.2 <i>Il Piano Paesaggistico regionale – Il PPR.....</i>	<i>9</i>
	3.2 Pianificazione a livello provinciale	15
	3.2.1 <i>Piano Territoriale di Coordinamento della città metropolitana (PTC2).....</i>	<i>15</i>
	3.2.2 <i>Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS).....</i>	<i>15</i>
	3.2.3 <i>Piano Territoriale Generale Metropolitano (PTGM).....</i>	<i>16</i>
	3.3 Pianificazione a livello comunale	16
	3.3.1 <i>Piano regolatore generale della Città di Torino (PRG)</i>	<i>16</i>
	3.3.2 <i>Piano di Classificazione Acustica Comunale</i>	<i>18</i>
	3.3.3 <i>Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino.....</i>	<i>19</i>
	3.4 Pianificazione settoriale.....	20
	3.4.1 <i>Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti</i>	<i>20</i>
	3.4.2 <i>Piano Assetto Idrogeologico (PAI), Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF) e Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA).....</i>	<i>20</i>
	3.4.3 <i>Piano Tutela Acque (PTA).....</i>	<i>20</i>
	3.4.4 <i>Piano Regionale di Qualità dell’Aria (PRQA).....</i>	<i>20</i>
4	IL SISTEMA DEI VINCOLI AMBIENTALE – PAESAGGISTICI	20
	4.1 Vincolo Idrogeologico	20
	4.2 Vincoli paesaggistici.....	21
	4.2.1 <i>Corpi idrici e Fasce di rispetto fluviali (D.Lgs. 42/2004 Comma I, ex art. 142, lettera C).....</i>	<i>21</i>
	4.2.2 <i>Beni ex L. 1497/39 "Protezione delle bellezze naturali" (D.Lgs. 42/2004 Comma I, ex art. 136)</i>	<i>21</i>
	21	
	4.2.3 <i>Beni Culturali (Ex D. Lgs 42/04. Art. 10).....</i>	<i>21</i>
	4.3 Vincoli ambientali	21
	4.3.1 <i>Rete Natura 2000 e sistema delle aree protette</i>	<i>21</i>

	<p style="text-align: center;">TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA</p>	Pag. 2 di 24
		REV. 00

4.3.2 *Siti contaminati e potenzialmente contaminati*22

5 SINTESI ANALISI VINCOLISTICA **24**

	TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	Pag. 3 di 24
		REV. 00

1 PREMESSA

L'intero progetto della Linea 4 è localizzato in un ambito fortemente urbanizzato del comune di Torino. Esso è stato assoggettato a procedimento di VIA concluso e approvato con Delibera della Giunta Comunale n. mecc. 2002/04333/21 del 11/06/2002. Tra gli obiettivi del progetto vi è quello di aumentare la sostenibilità del trasporto pubblico cittadino attraverso il potenziamento della rete tranviaria della Città di Torino. Tutto ciò premesso, la modifica progettuale che prevede la realizzazione di un anello di ritorno al capolinea nord Falchera non presenta nuovi/diversi/ulteriori impatti ambientali significativi se non quelli già valutati nell'ambito della procedura VIA conclusasi con esito positivo.

La modifica apportata è legata alla necessità di utilizzo dei nuovi motrici tranviarie monodirezionali, che andranno ad integrare quelle già presenti nel parco mezzi dell'esercizio della linea 4.

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'opera in progetto ricade nel territorio della Regione Piemonte, Provincia di Torino e, complessivamente interessa il solo Comune di Torino, come riportato nella successiva figura.

L'intervento è localizzato a nord del comune di Torino in aree limitrofe al quartiere Falchera che riveste un'importanza storica dell'evoluzione della città. Tale quartiere è stato realizzato tra gli anni '50 e '70 sotto la spinta di una forte tensione abitativa determinata dall'espansione industriale della città, ciò nonostante, Falchera è, allora come oggi, ancora caratterizzato da una posizione di isolamento rispetto al tessuto urbano consolidato, da potenzialità ambientali e paesaggistiche ma anche da alti livelli di degrado e marginalità sociale. L'intervento sul capolinea Falchera mira a migliorare l'accessibilità del quartiere attraverso l'ottimizzazione del TPL.

Nella presente Relazione si effettua una ricognizione e analisi del territorio, sia in termini di inquadramento pianificatorio (vincoli e tutele) che ambientale in cui ricade l'intervento previsto.

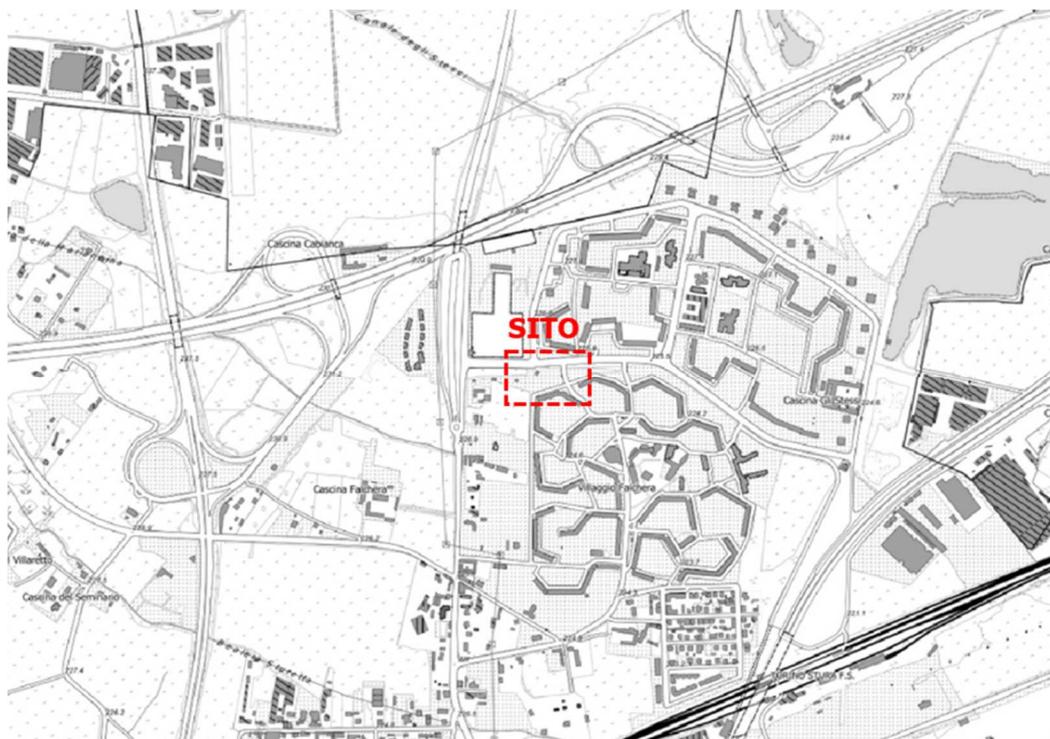


Figura 1. Estratto della BDTRE Regione Piemonte scala 1:10.000 - Allestimento 2023 (non in scala) con indicata l'ubicazione del sito.

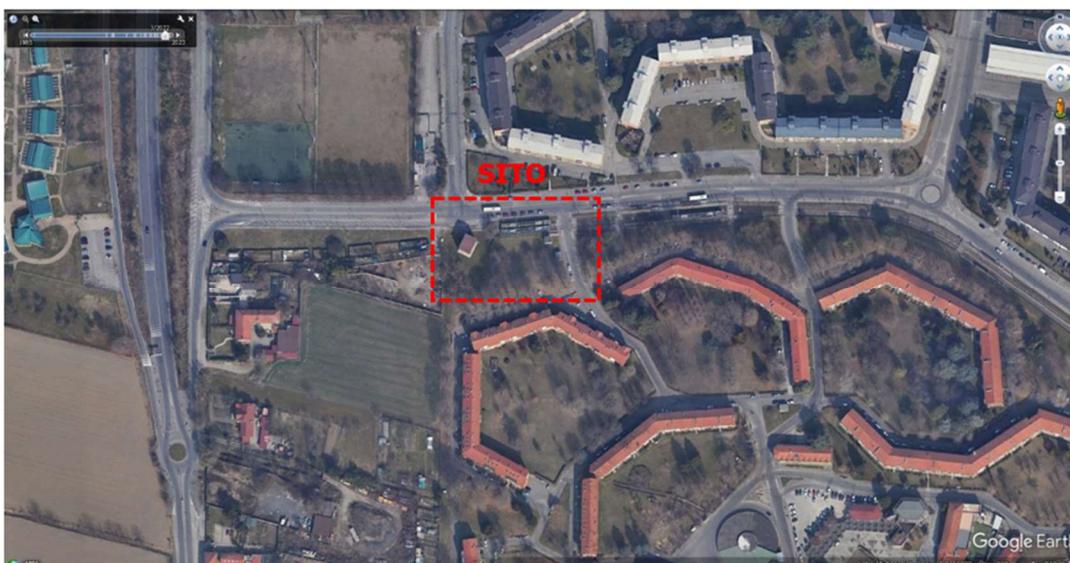


Figura 2. Foto aerea aerea Google Earth con indicata l'ubicazione indicativa del sito.

Nell'ottica di sviluppare una valutazione circa la compatibilità ambientale dell'intervento proposto, è opportuno innanzitutto fornire un quadro generale degli strumenti pianificatori che regolano lo sviluppo della città per cui di seguito si riporta la disamina dei principali vincoli di carattere ambientale che insistono sul territorio interessato dal progetto del Capolinea nord Falchera della Linea 4.

	TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	Pag. 5 di 24
		REV. 00

3 VINCOLI E STRUMENTI URBANISTICI

Per la ricognizione dei vincoli derivanti dai documenti di pianificazione sono stati consultati:

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Estremi approvazione</i>
Regionale	Piano Territoriale Regionale	DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011
	Piano Paesaggistico Regionale	D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017
Città Metropolitana	Piano Territoriale di coordinamento provinciale	D.C.R. n. 121-29759 del 21 luglio 2011
	Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)	D.C.M. di Torino n. 42 del 20 luglio 2022
	Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM)	DCRS-35-2021 del 2 aprile 2021 (pubblicazione)
Comunale	Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC)	D.G.R. n. 3-45091 del 21 aprile 1995
	Variante 100 al P.R.G.	D.G.R. n. 21-9903 del 27/10/2008
	Piano di Classificazione Acustica	Deliberazione 20 dicembre 2010, n. mecc. 2010 06483/126
	Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino	Deliberazione 26 ottobre 2020 mecc. 2020 01814/046
Settoriali	Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti	D.C.R. n. 256-2458 del 16 gennaio 2018
	Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF)	
	Piano Assetto Idrogeologico (PAI)	Comitato Istituzionale, deliberazione n. 18 del 2001
	Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)	Conferenza Istituzionale Permanente Deliberazione n.3 del 29 dicembre 2020
	Piano Tutela Acque (PTA)	D.G.R. n. 8-3089 del 16 aprile 2021
	Piano Regionale della qualità dell'aria (PRQA)	D.C.R. n. 364-6854 del 25 marzo 2019

3.1 Pianificazione a livello regionale

3.1.1 Il Piano territoriale regionale – Il PTR

Il PTR rappresenta uno strumento fondamentale per la complessiva azione regionale in materia territoriale definendo le strategie e gli obiettivi, affidandone l'attuazione, attraverso momenti di verifica e di confronto, agli enti che operano a scala provinciale e locale; stabilendo le azioni da intraprendere da parte dei diversi soggetti della pianificazione, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e competenza, per dare attuazione alle finalità del PTR stesso. Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è stato approvato dal Consiglio regionale della Regione Piemonte con D. C. R. n. 122-29783 del 21 luglio 2011.

IL PTR si articola nelle diverse seguenti sezioni che interagiscono tra loro:

- un quadro di riferimento (la componente conoscitivo-strutturale del piano), avente per oggetto la lettura critica del territorio regionale (aspetti insediativi, socio-economici, morfologici, paesistico-ambientali ed ecologici), la trama delle reti e dei sistemi locali territoriali che struttura il Piemonte;
- una parte strategica (la componente di coordinamento delle politiche e dei progetti di diverso livello istituzionale, di diversa scala spaziale, di diverso settore), sulla base della quale individuare gli interessi da tutelare a priori e i grandi assi strategici di sviluppo;

	TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	Pag. 6 di 24 <hr/> REV. 00
---	--	-------------------------------

- una parte statutaria (la componente regolamentare del piano), volta a definire ruoli e funzioni dei diversi ambiti di governo del territorio sulla base dei principi di autonomia locale e sussidiarietà.

L'analisi del sistema regionale si è basata sulla individuazione di alcune precondizioni strutturali del territorio per la definizione di politiche di pianificazione strategica regionale, definite con riferimento a cinque strategie, comuni a PTR e Ppr, ossia:

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

L'estratto della tavola A Strategia 1 "Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio" (Figura 3) inserisce l'area interessata dal progetto all'interno del sistema policentrico regionale e lo colloca nel livello gerarchico urbano "metropolitano", dotato di un centro storico di "maggiore rilievo" all'interno dell'ambito di integrazione territoriale AIT n. 9 appartenente per morfologia e caratteristiche del territorio in parte ai territori urbanizzati.

La Tavola B "Strategia 2 sostenibilità ambientale, efficienza energetica" (Figura 3) definisce, anche sotto l'aspetto progettuale, gli interventi che si ritengono necessari sotto l'aspetto strategico per l'intera collettività regionale. In essa sono individuati i principali interventi sulle infrastrutture, gli indirizzi per le attività, le priorità per le risorse idriche, le direttive per le aree urbane e le indicazioni per le azioni di grande strategia.

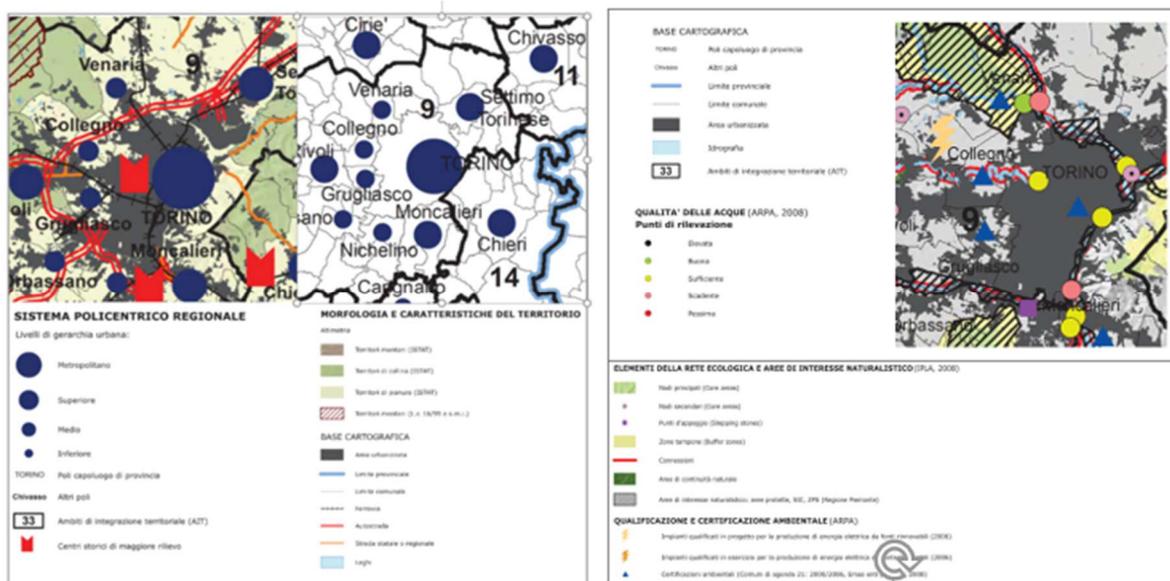


Figura 3. Estratto Tavola A: Strategia 1 “Riqualficazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio” (sx) e Estratto Tavola B: Strategia 2 “Sostenibilità ambientale, efficienza energetica” (dx).

La Tavola C relativa alla Strategia 3 “Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica” evidenzia i temi finalizzati a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord-ovest all’ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione Europea.

La Tavola D individua le localizzazioni e le condizioni di contesto territoriale più adatte a rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso l’incremento della sua capacità di produrre ricerca ed innovazione, ad assorbire e trasferire nuove tecnologie, anche in riferimento a tematiche di frontiera, alle innovazioni in campo ambientale ed allo sviluppo della società dell’informazione.

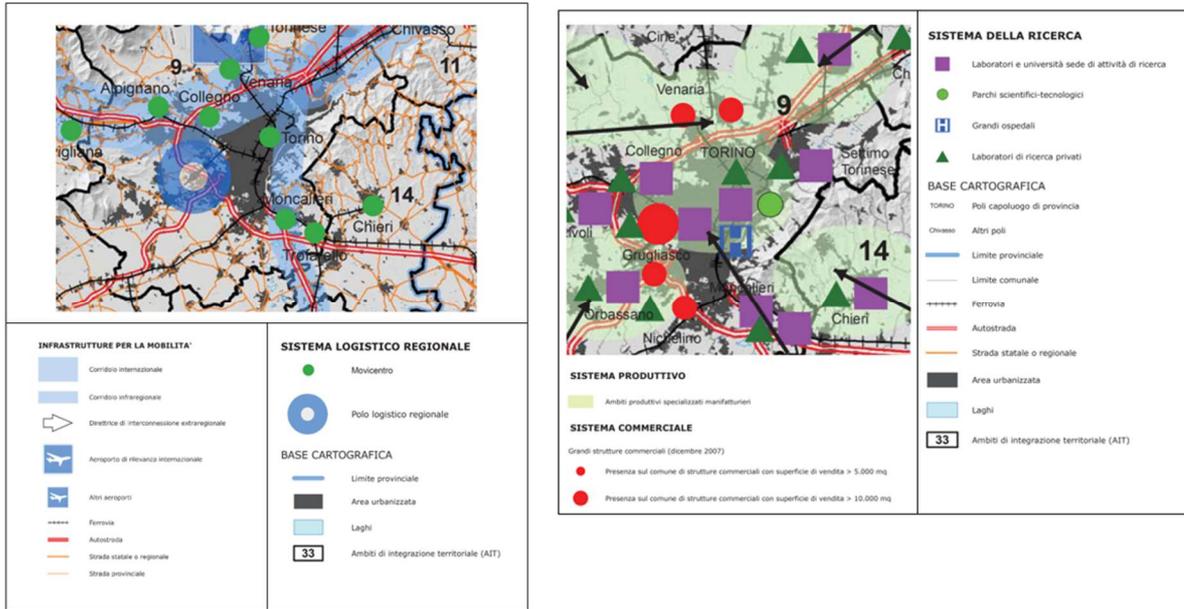


Figura 4. P.T. R. – Estratto Tavola C: Strategia 3 –“Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica” (sx) e – Estratto Tavola D: Strategia 4 –“ Ricerca, innovazione e transizione produttiva” (dx)

Infine la Tavola E rappresenta i tematismi contenuti nella strategia 5 che evidenziano le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati alla programmazione/pianificazione attraverso il processo di governance.

Il progetto non presenta elementi di incoerenza rispetto ai contenuti dell'elaborato.

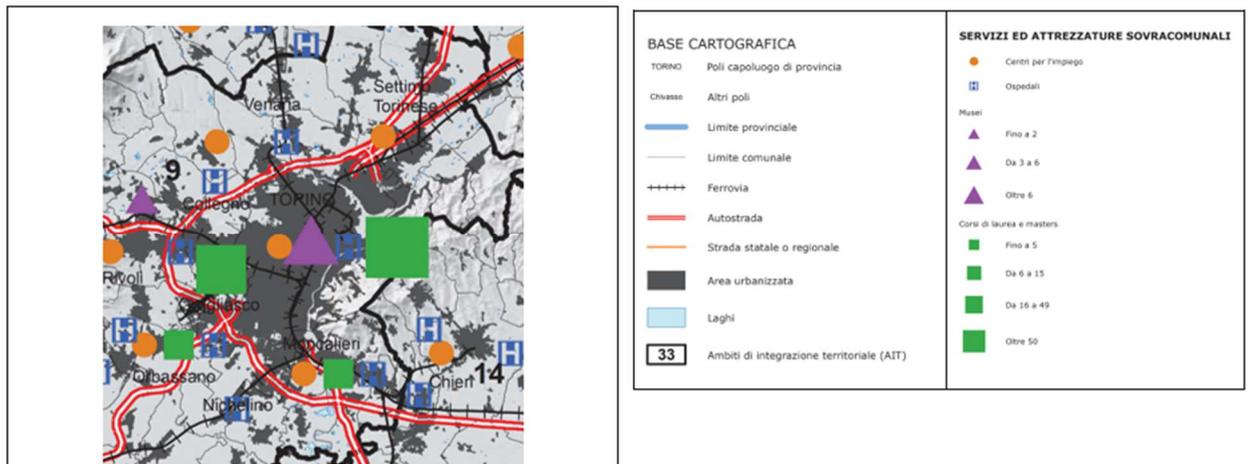


Figura 5. P.T. R. – Estratto Tavola E: Strategia 5 –“ Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali”

	TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	Pag. 9 di 24
		REV. 00

Come riportato nella scheda TO/09 dell'Allegato 3 al PTR che indica quali orientamenti strategici, relativi allo sviluppo dei trasporti, lo sviluppo del sistema tramviario di Torino, motivo per cui il progetto in esame risulta coerente con le indicazioni contenute nel PTR.

3.1.2 *Il Piano Paesaggistico regionale – Il PPR*

Il PPR individua i criteri e gli indirizzi per la pianificazione spettante agli enti locali e individua in tal senso anche ambiti unitari di particolare attenzione da sottoporre a studi più approfonditi; definisce una procedura di esame paesistico degli interventi sul territorio; individua le azioni di programmazione e le politiche regionali da promuovere al fine della migliore tutela del paesaggio e della diffusione di una maggiore consapevolezza rispetto alle problematiche connesse alla tutela stessa.

A livello regionale, il Piano Paesaggistico Regionale (Ppr), approvato con D.C.R. 233-35836 del 3 ottobre 2017, è uno strumento di pianificazione complementare che riassume in sé gli apporti derivanti da tutti gli attori coinvolti nella pianificazione territoriale.

A delinearne i contenuti e gli ambiti di competenza è stata la legge regionale n.56/1977, modificata nel 2013; a sua volta il Ppr, nello stabilire le linee per la conservazione e valorizzazione del paesaggio, indirizza tutti gli altri strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale.

La città di Torino ricade nell'ambito 36, *Torinese*. L'ambito racchiude, oltre al capoluogo, numerosi territori comunali: *"con quest'attenzione alle sovrapposizioni, si sono comunque riconosciute numerose identità locali, radicate nonostante lo storico effetto "ombra" esercitato dalla capitale, articolando l'ambito in 23 unità di paesaggio, caratterizzate comunque dalla più o meno determinante influenza dei processi trasformativi metropolitani, prevalente rispetto alle dinamiche locali di trasformazione endogena"*.

La scheda d'ambito tratta gli aspetti naturali, le emergenze fisico-naturalistiche e le caratteristiche storico-culturali del territorio considerato; relativamente a quest'ultimo punto richiama gli strumenti di salvaguardia paesaggistico-ambientale messi in atto e delinea indirizzi e orientamenti strategici non solo per la salvaguardia, ma anche per la promozione del patrimonio esistente.

Si analizzano di seguito gli elaborati di piano.

Il "Quadro strutturale", sintetizzato nella Tavola P1 del PPR (Figura 6), è una prima risposta all'esigenza di fondare un apparato informativo e interpretativo degli aspetti territoriali e paesaggistici, riassumendo in un quadro di insieme i fattori idrogeomorfologici, naturalistici e storici della regione, ritenuti strutturali per la funzionalità dell'ecosistema e per la continuità nel tempo del patrimonio storico-culturale, fondato sulle tracce del passato e sulla progressiva strutturazione dell'assetto insediativo. Tali fattori costituiscono, nelle loro relazioni, non solo la parte più preziosa della struttura territoriale ma anche la base materiale soggiacente al paesaggio, quella a cui si appoggiano in buona misura (anche se con una certa autonomia) la percezione diffusa e il riconoscimento identitario degli abitanti e dei visitatori. Quindi nella carta sono sottolineati particolarmente i luoghi in cui si è accumulata la memoria identitaria, quasi ovunque collimanti con i fattori e le relazioni

emergenti del paesaggio percepito, di ulteriore importanza perché su di essi si fonda anche la riconoscibilità e la notorietà delle diverse parti del territorio.

Il territorio sul quale insiste il progetto si inserisce all'interno della zona periferica nord del comune di Torino.

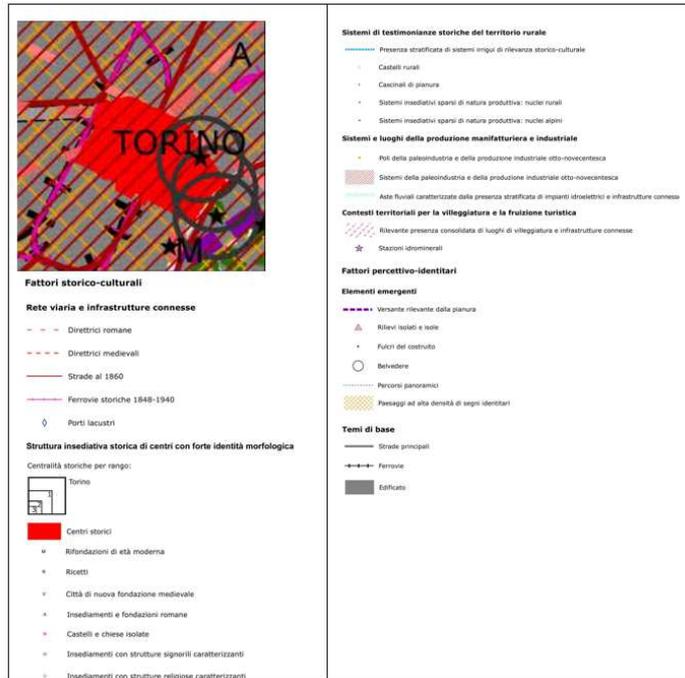


Figura 6. **P.P. R. – Estratto Tavola P1: "Quadro strutturale" e relativa legenda**

I beni paesaggistici tutelati ai sensi degli articoli 136, 142 e 157 del Codice dei beni culturali e del paesaggio presenti sul territorio regionale sono riportati nella Tavola P2 del PPR. Il progetto in esame non interferisce con alcun bene paesaggistico della Tavola P2.4 del PPR, come riscontrabile nell'estratto della Figura 7.

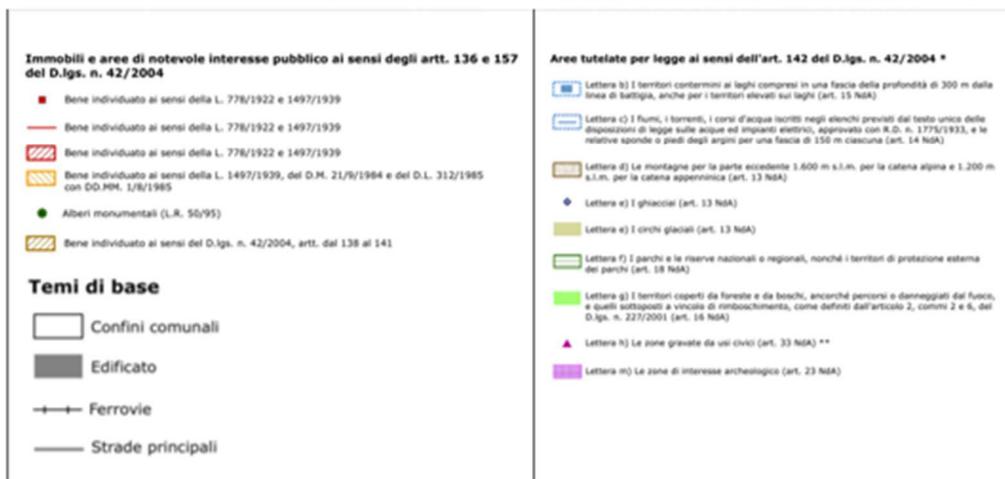
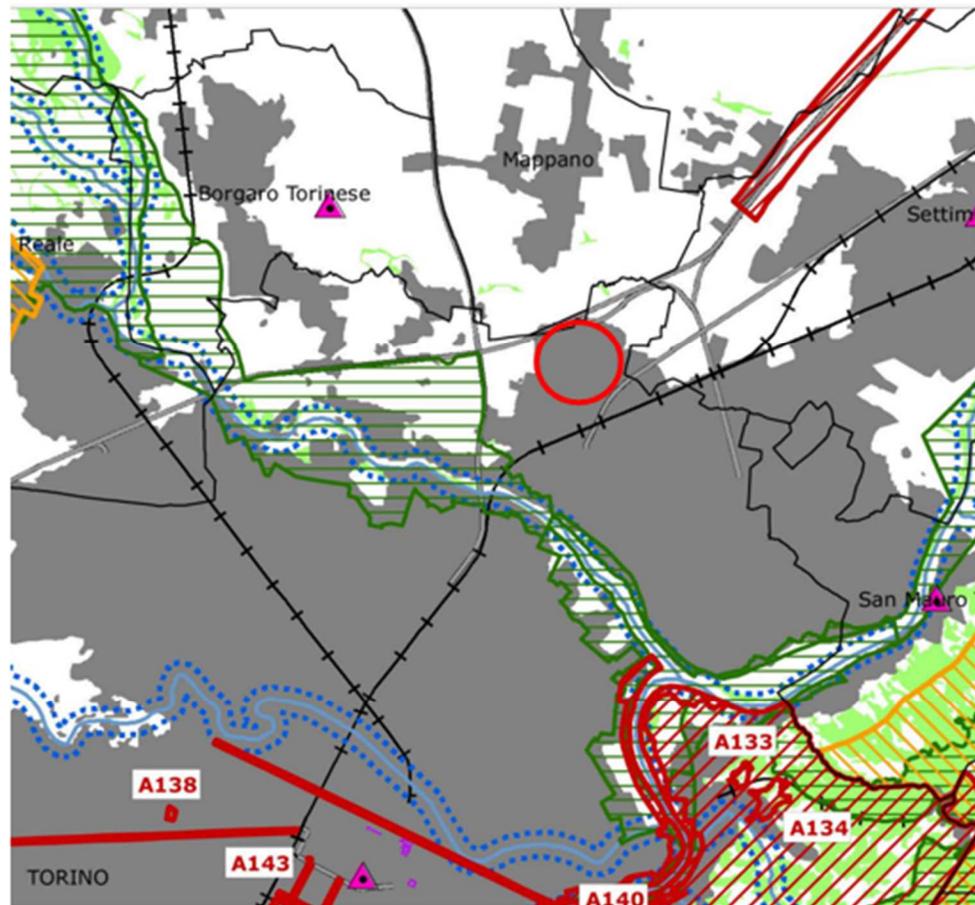


Figura 7. **P.P. R. – Estratto Tavola P2.4: “Beni Paesaggistici” e relativa legenda**

La Tavola P3 “Ambiti e unità di paesaggio” (Figura 8) riporta la suddetta suddivisione del territorio regionale nei 76 ambiti e nelle 535 unità di paesaggio, articolate in 9 tipologie in relazione alla rilevanza, all'integrità e alle dinamiche trasformative dei caratteri paesaggistici prevalenti.

Come anticipato in precedenza la zona che interessa il progetto dell’anello di ritorno del capolinea Linea 4 Falchera ricade all’interno dell’Ambito di Paesaggio 36 (Torinese) e delle Unità di Paesaggio V “Urbano rilevante alterato” (cod 3601).

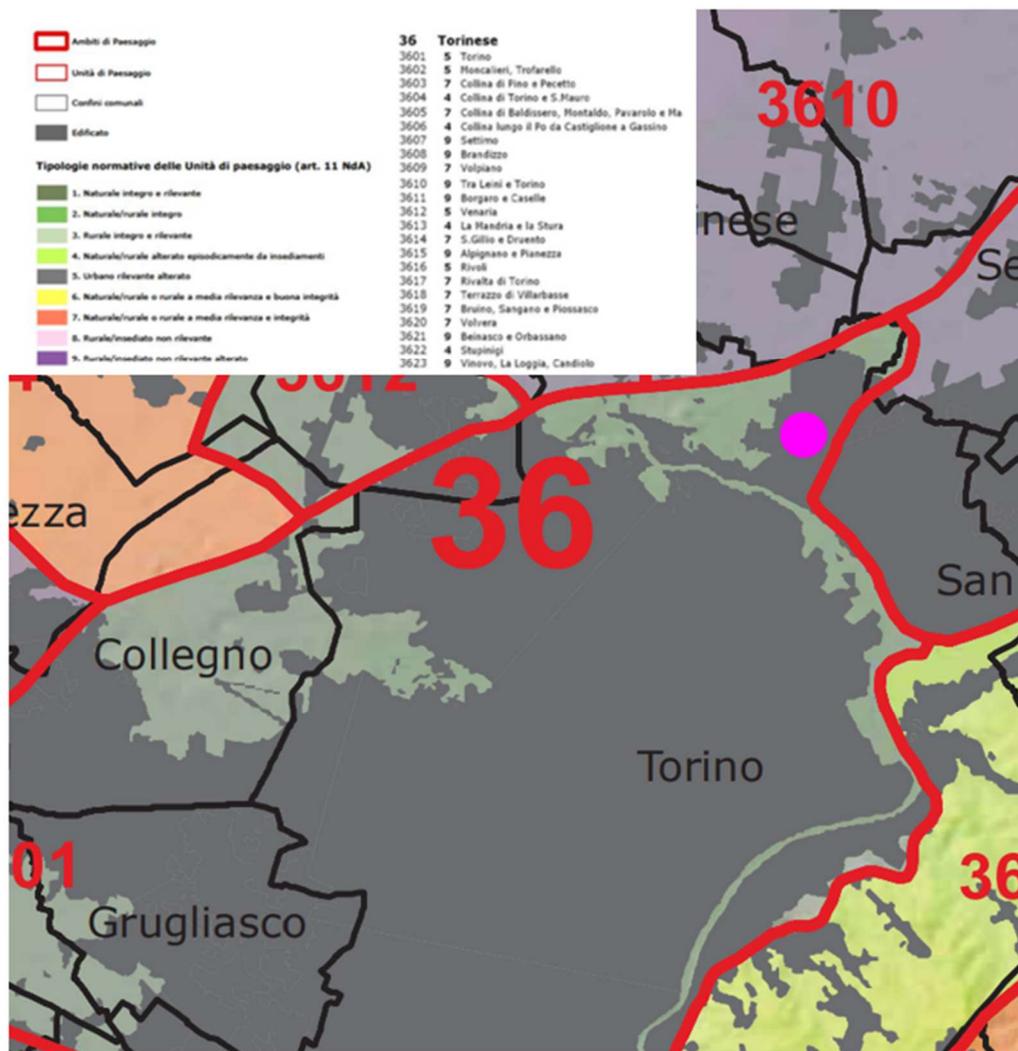


Figura 8. **P.P. R. – Estratto Tavola P3: “Ambiti e unità di paesaggio”**

La Tavola P4 “Componenti paesaggistiche” rappresenta l’insieme delle componenti paesaggistiche suddivise negli aspetti naturalistico-ambientali, storico-culturali, percettivo-identitari e morfologico-insediativi; a ciascuna componente è associata una specifica disciplina, dettagliata nelle Norme di attuazione, finalizzata ad assicurare la salvaguardia e la valorizzazione del paesaggio regionale.

Relativamente alle componenti storico-culturali non si rileva la presenza di alcun elemento interferente con l’area in progetto.

Il progetto risulta coerente rispetto alle indicazioni espresse Tavola P4 “Componenti paesaggistiche”.

	TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	Pag. 13 di 24
		REV. 00

La Tavola P5 “Rete di connessione paesaggistica”: rappresenta i principali elementi funzionali alla realizzazione delle Rete di connessione paesaggistica che è costituita dall’integrazione di elementi della rete ecologica, della rete storico-culturale e di quella fruitiva.

La prima costituisce un sistema integrato di risorse naturali interconnesse e individua quali elementi di base i nodi, le connessioni ecologiche, le aree di progetto e le aree di riqualificazione ambientale; la seconda è costituita dall’insieme dei sistemi di valorizzazione del patrimonio culturale, (inclusi ecomusei, sacri monti, residenze sabaude, ecc.); la terza si fonda su un insieme di mete storico-culturali e naturali di diverso interesse e capacità attrattiva, collegate tra loro da itinerari rappresentativi del paesaggio regionale. L’integrazione delle tre reti, a partire dagli elementi individuati in Tavola P5, rappresenta uno dei progetti strategici da sviluppare nelle pianificazioni settoriali e provinciali.

L’anello di ritorno del capolinea della Linea tranviaria 4 non interferisce con connessioni ecologiche.

In sintesi il progetto risulta coerente rispetto alle indicazioni espresse nella Tavola P5 “Rete di connessione paesaggistica”.

La Tavola P6 “Strategie e politiche per il paesaggio”: costituisce la Tavola di sintesi del PPR e si basa sul sistema delle strategie e degli obiettivi del Piano.

Vi sono rappresentati i 12 macroambiti territoriali (aggregazione dei 76 ambiti in cui è stato suddiviso il Piemonte) che costituiscono una mappa dei paesaggi identitari della regione. All’interno della legenda ogni strategia si articola nei rispettivi obiettivi generali, descritti mediante la sintesi degli obiettivi specifici in essi contenuti; per ogni obiettivo generale sono riportati i temi di riferimento rappresentabili cartograficamente e le azioni da attuare per il perseguimento dello stesso.

La Tavola P6 fornisce esclusivamente un’indicazione riassuntiva dei temi rappresentati nel Piano, mentre l’individuazione puntuale degli stessi è contenuta nelle altre tavole.

Il progetto del capolinea Falchera risulta coerente rispetto alle indicazioni espresse nella Tavola P6 “Strategie e politiche per il paesaggio”.

	TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	Pag. 15 di 24
		REV. 00

3.2 Pianificazione a livello provinciale

3.2.1 Piano Territoriale di Coordinamento della città metropolitana (PTC2)

Con delibera n. 121-29759 del 21 luglio 2011, la Regione Piemonte ha approvato la Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTC2, che ha assunto efficacia in seguito alla pubblicazione sul B.U.R. n. 32 in data 11 agosto 2011. Le politiche del PTC2 riprendono i principi di base del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP 1) e ribadiscono la strategicità della messa in campo di azioni efficaci poste in solido equilibrio tra il principio di sostenibilità ambientale e gli orizzonti di sviluppo socio-economico del territorio.

Il PTC2 è costituito da una componente strutturale (riconoscimento ed interpretazione condivisa di caratteri, risorse, potenzialità e vulnerabilità del territorio, e definizione delle scelte fondamentali di conservazione, valorizzazione, riqualificazione, trasformazione e organizzazione, caratterizzate da lunga durabilità nel tempo, e le cui regole di uso, salvaguardia e tutela, hanno limitati margini di negoziabilità).

Il Piano organizza obiettivi, politiche, strategie e azioni in alcuni macrosistemi di riferimento, ossia:

- Sistema insediativo (funzioni residenziali; funzioni economiche: agroforestali, energetiche, commerciali, culturali; funzioni specializzate e progetti strategici di trasformazione territoriale);
- Sistema infrastrutturale (infrastrutture materiali e immateriali);
- Sistema naturale e seminaturale (aree verdi, aree periurbane, paesaggio);
- Pressioni ambientali e rischio idrogeologico (atmosfera, risorse idriche, infrastrutture e impianti, salute pubblica, suolo);
- Sostenibilità ambientale (principi generali e trasversali al Piano e Valutazione ambientale strategica).

L'anello di ritorno del capolinea Falchera contribuendo al miglioramento del sistema del TPL risulta essere coerente con la pianificazione infrastrutturale definita dal PTC2.

3.2.2 Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione strategica della mobilità, previsto dal D.M. n.397 del 4/09/17, che ha l'obiettivo di programmare azioni e interventi sul territorio metropolitano, al fine di sviluppare una visione del sistema di mobilità e dei trasporti più accessibile, sicura e meno inquinante, orientata a migliorare la qualità della vita delle persone. Il PUMS della città metropolitana di Torino è stato approvato dal Consiglio metropolitano il 20 luglio 2022 (Delibera n.42).

Il Piano ha un orizzonte temporale decennale ed è aggiornato con cadenza almeno quinquennale, coerentemente con la pianificazione territoriale e gli obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica. Prevede tre sottopiani di settore: il Biciplan, il Piano dell'accessibilità e dell'intermodalità, il Piano della logistica.

Attraverso uno sviluppo equilibrato di tutte le modalità di trasporto con preferenza per quelle più sostenibili e grazie a un approccio trasparente e partecipativo, il PUMS propone di migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema di mobilità delle persone e delle merci, e di raggiungere obiettivi di sostenibilità

	TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	Pag. 16 di 24
		REV. 00

ambientale, economica e sociale. Il progetto del capolinea Falchera risulta essere coerente con i suddetti obiettivi definiti dal PUMS.

3.2.3 Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM)

Il Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM), in conformità alle indicazioni contenute nel PTR e nel PPR e in coerenza con gli altri strumenti di pianificazione regionale a valenza territoriale, delinea l'assetto strutturale del territorio e fissa i criteri per la disciplina delle trasformazioni come azione prioritaria all'interno dell'Agenda Operativa del Piano Strategico della Città Metropolitana e redatto secondo quanto definito dalla Legge regionale 56/77 smi..

La Legge 7 aprile 2014, n. 56 Disposizioni sulle città metropolitane, sulle provincie, sulle unioni e fusioni di comuni, assegna alle città metropolitane la funzione fondamentale di pianificazione territoriale generale. Il Piano territoriale generale metropolitano (PTGM), una volta approvato, assume anche efficacia a tutti gli effetti di Piano territoriale di coordinamento.

Il PTGM è stato adottato con deliberazione del Consiglio metropolitano n.66 del 22.12.2022 ed attualmente è in fase di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Nell'attuale proposta di PTGM uno degli obiettivi è il miglioramento della qualità ambientale, adattamento ai cambiamenti climatici, passaggio a forme di mobilità più sostenibili per cui la realizzazione dell'anello di ritorno del capolinea Nord della Linea tranviaria 4 risulta essere coerente al PTGM ed idoneo a perseguire suddetto obiettivo.

3.3 Pianificazione a livello comunale

3.3.1 Piano regolatore generale della Città di Torino (PRG)

Tra tutti gli strumenti di pianificazione territoriale, quello che certamente più di ogni altro costituisce l'ossatura portante su cui fondare il progetto della linea metropolitana è il Piano Regolatore Generale (PRG).

Il PRG, infatti, definisce prioritaria l'opera non solo per lo sviluppo del territorio comunale, ma anche per la riqualificazione delle aree più periferiche rispetto a quelle centrali.

Il Piano Regolatore Generale (PRG) del Comune Torino approvato con deliberazione Giunta Regionale n. 3 – 45091 del 21 aprile 1995 è stato modificato, relativamente al quartiere Falchera, dalla Variante Parziale: n.101, approvata con Deliberazione n. 112 del Consiglio comunale del 28/07/2008, e dalla Variante Parziale n. 288 con deliberazione n. 56 del Consiglio Comunale del 29/06/2015.

Si rileva che il progetto in esame insiste su porzioni di territorio destinate dal Piano Regolatore prevalentemente a viabilità pubblica e area verde.

Come riscontrabile dalla Figura 10, il capolinea della tranvia 4 lambisce via delle Querce per poi ripercorrere in parte via dei Tigli e rientrare su via delle Querce insistendo su un'area verde prospiciente le aree residenziali.

Tale area verde sarà nella parte interclusa dalla configurazione infrastrutturale di progetto non più disponibile in quanto non accessibile per la presenza dell'infrastruttura stessa. Su tale area insiste attualmente anche una sottostazione elettrica dismessa.

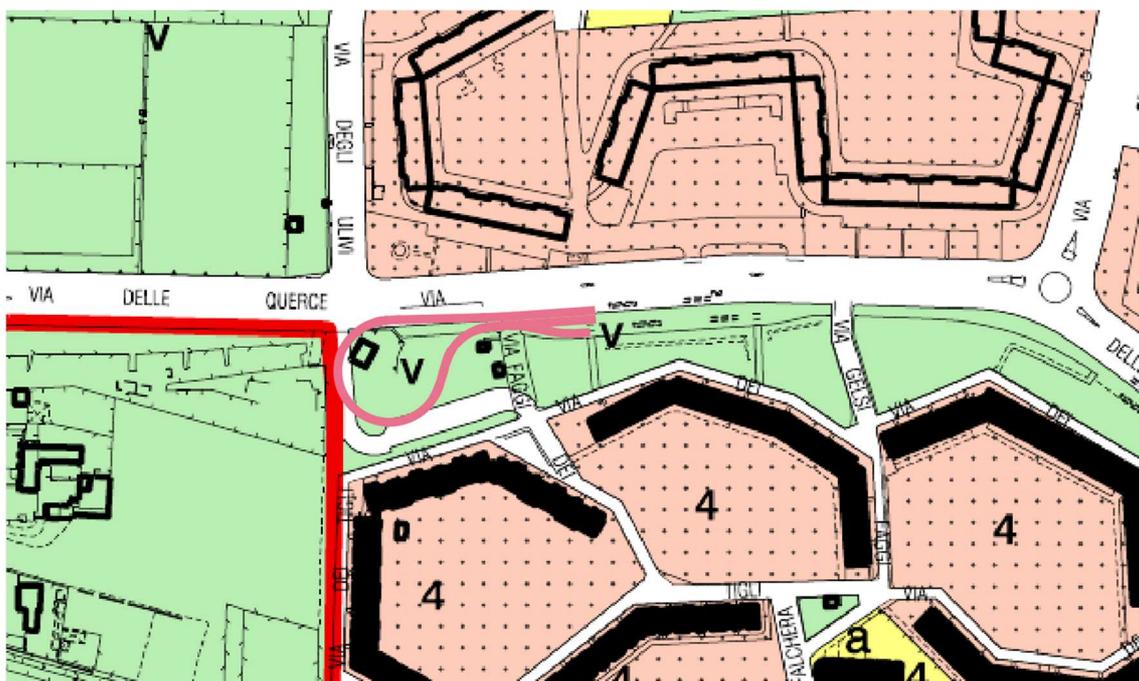


Figura 10. **P.P. R. – Estratto PRG della Città di Torino**

Relativamente alla risoluzione del vincolo riportato nella "Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'idoneità all'utilizzazione urbanistica" (Figura 11) allegata al vigente PRGC della Città di Torino si precisa che l'area sede degli interventi in progetto interferisce con un processo di dissesto lineare indicato come riscontrabile nella figura seguente. La risoluzione del suddetto vincolo si basa sull'introduzione di sistemi che consentano una corretta gestione delle acque meteoriche come riportato nel dettaglio nella Relazione idrologica ed idraulica a cui si rimanda.

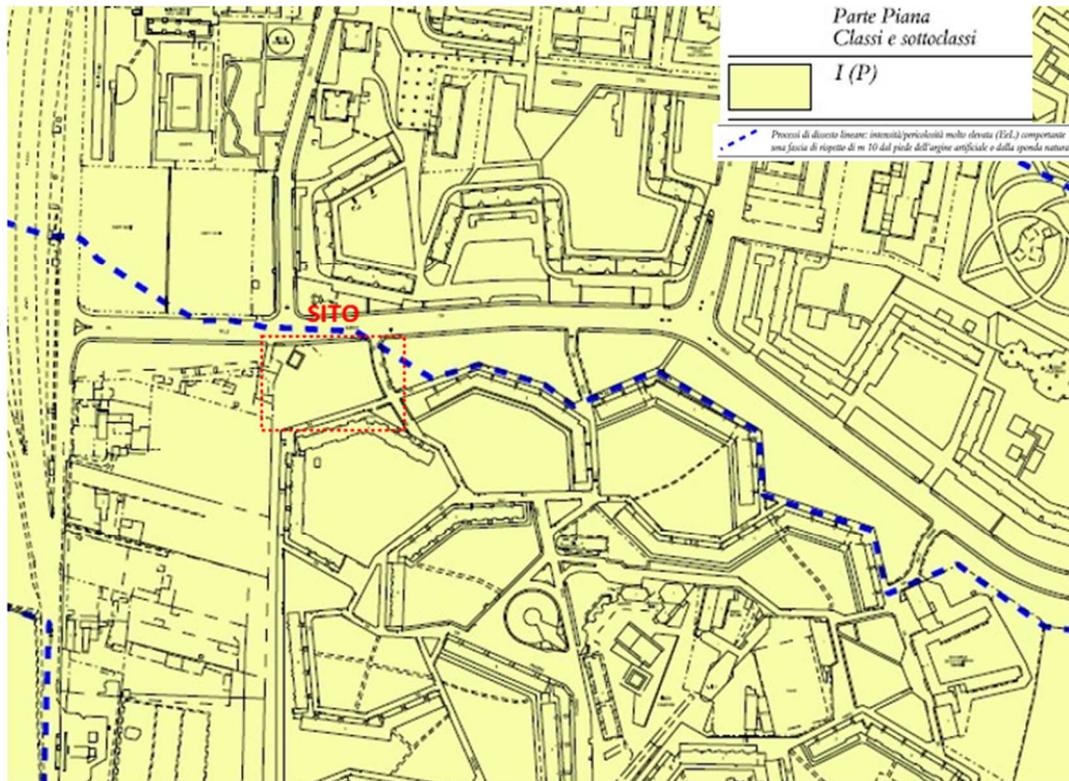


Figura 11. Estratto della Tavola n. 3 Foglio n 2B "Carta di sintesi della pericolosità geomorfologica e dell'ideoneità all'utilizzazione urbanistica" (non in scala) allegata al vigente PRGC della Città di Torino con riportata l'ubicazione del sito in esame.

3.3.2 Piano di Classificazione Acustica Comunale

Il Piano di Classificazione Acustica (PCA) del Comune di Torino è stato approvato con Deliberazione 20 dicembre 2010, n. mecc. 2010 06483/126 (Consiglio comunale di Torino 2010).

Il progetto attraversa principalmente aree ascritte alla classe III (aree di tipo misto). Non sono presenti in prossimità dell'intervento ricettori sensibili.

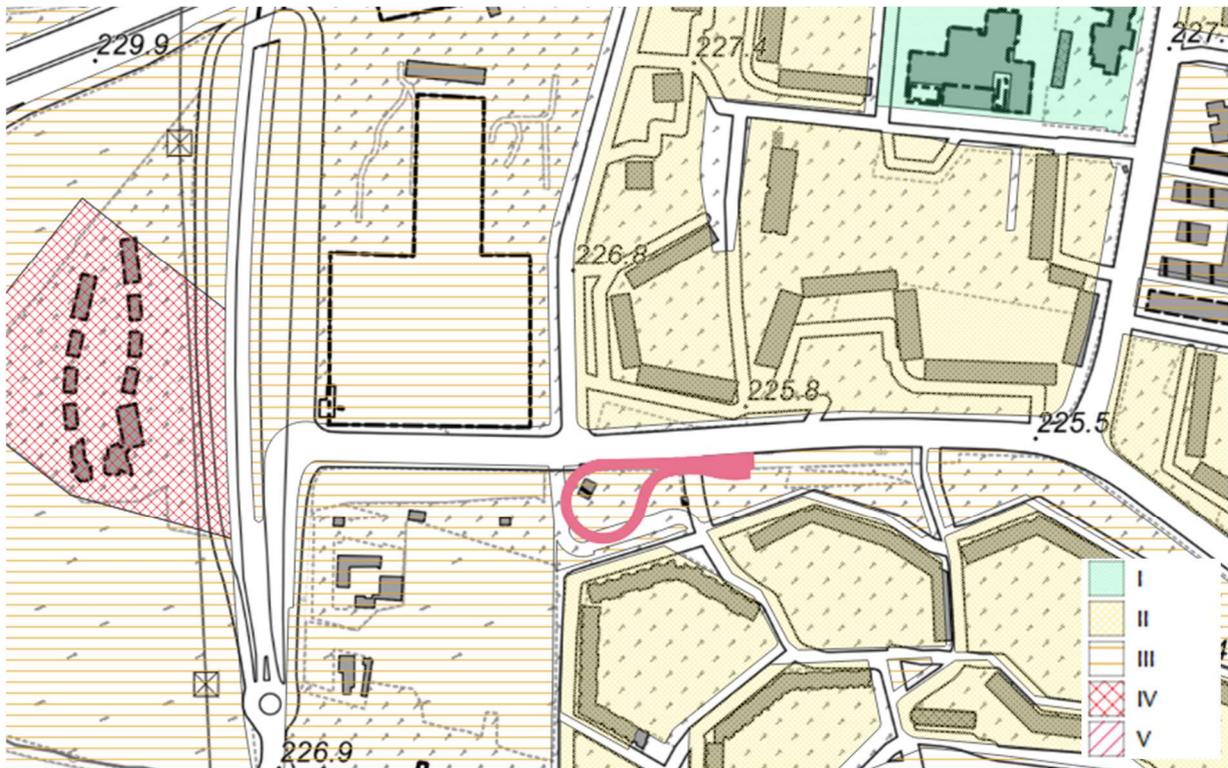


Figura 12. **Estratto Piano di zonizzazione acustica Città di Torino.**

3.3.3 Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino

Il Comune di Torino è dotato di "Regolamento del verde pubblico e privato" approvato con D.C.C in data 6 marzo 2006 (mecc. 2005 10310/046) e s.m.i. L'ultima revisione del Piano è quella del 26 ottobre 2020 (mecc. 2020 01814/046).

Nella Premessa al Regolamento è evidenziato che "la progettazione delle aree verdi, la loro gestione e gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, ma soprattutto tutti gli altri interventi che incidono in qualche misura su aree verdi o alberate, devono essere attuati nel rispetto del patrimonio naturale esistente in città e in conformità alle condizioni ambientali in cui questa si sviluppa".

Le disposizioni previste dal Regolamento disciplinano (art. 1 comma 4) "sia gli interventi da effettuare sul patrimonio verde di proprietà pubblica che su quello di proprietà privata e fissano norme relative alle modalità dell'impianto, manutenzione e difesa di aree verdi, alberate e singoli esemplari, indicano criteri da seguire per la progettazione di nuove aree, tutelano parchi e giardini pubblici, aree di pregio ambientale storico-paesaggistico, aree destinate a parco dagli strumenti urbanistici vigenti ecc., onde garantire la protezione ed una razionale gestione degli spazi verdi della città".

Il progetto interferisce in parte con il patrimonio arboreo della Città di Torino, pertanto del Regolamento sono significativi i seguenti punti:

	TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	Pag. 20 di 24
		REV. 00

- Capitolo Terzo “Norme di carattere speciale: interventi sul verde”, in particolare il TITOLO II “Norme per la difesa delle piante in aree di cantiere” e il TITOLO III “Abbattimenti” quest’ultimo con l’art. 37 riguardante la “Compensazione Ambientale”.
- Capitolo Quarto relativo alla “*Progettazione del Verde*”.

3.4 Pianificazione settoriale

Oltre alle pianificazioni regionali e subregionali vi sono specifici Piani Regionali Settoriali che di seguito vengono descritti.

3.4.1 Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti

Il progetto promuovendo l’ottimizzazione della gestione del trasporto pubblico è in linea con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti.

3.4.2 Piano Assetto Idrogeologico (PAI), Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF) e Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)

Il progetto non interferisce con alcuno dei piani indicati che sono relativi al sistema idrico superficiale e fasce di esondazione con relativa gestione. Per i dettagli si rimanda alla Relazione geologica, geomorfologica, idrogeologica e sismica.

3.4.3 Piano Tutela Acque (PTA)

In generale il progetto, per le ridotte profondità di scavo, non interferisce con la qualità delle acque superficiali e sotterranee.

3.4.4 Piano Regionale di Qualità dell’Aria (PRQA)

Il capolinea Falchera della Linea 4 insiste sull’area appartenente all’Agglomerato di Torino con codice zona IT0118 che viene considerata area critica per i seguenti inquinanti gassosi: NO₂, CO, SO₂ e polveri totali.

Nell’Allegato A del PRQA del Piano regionale della qualità dell’aria tra le 22 misure prevede dell’Ambito trasporti è prevista la ridefinizione della logistica in ambito urbano (TR02) che è l’obiettivo che si propone di perseguire tale intervento.

4 IL SISTEMA DEI VINCOLI AMBIENTALE – PAESAGGISTICI

Di seguito, sono riportati i principali vincoli di carattere paesaggistico - ambientale analizzati e l’eventuale sussistenza sul territorio interessato dall’intervento

4.1 *Vincolo Idrogeologico*

Con specifico riferimento al vincolo idrogeologico, si rileva che gli interventi in oggetto non ricadono in aree sottoposte a tale tipologia di vincolo.

	TRANVIE DI TORINO – LINEA 4 Modifica capolinea Falchera con anello di ritorno ANALISI TERRITORIALE E VINCOLISTICA	Pag. 21 di 24
		REV. 00

4.2 Vincoli paesaggistici

4.2.1 Corpi idrici e Fasce di rispetto fluviali (D.Lgs. 42/2004 Comma I, ex art. 142, lettera C)

Il progetto non interferisce con alcun corpo idrico né fasce fluviali.

4.2.2 Beni ex L. 1497/39 "Protezione delle bellezze naturali" (D.Lgs. 42/2004 Comma I, ex art. 136)

L'intervento non interferisce con alberi monumentali né con bellezze naturali classificate ai sensi del D.Lgs. 42/2004 Comma I, ex art. 136.

4.2.3 Beni Culturali (Ex D. Lgs 42/04. Art. 10)

All'interno dell'area di progetto non si individua alcun elemento classificato di interesse archeologico e sottoposto a tutela ai sensi dell'art. 142, comma 1, lettera m) del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i..

4.3 Vincoli ambientali

4.3.1 Rete Natura 2000 e sistema delle aree protette

L'area oggetto di intervento non interferisce direttamente con nessuna area di particolare pregio naturalistico, e nella fattispecie non interferisce con:

- Rete natura 2000.
- Aree Protette EUAP.
- Zone umide di importanza internazionale (Ramsar).
- Zone di protezione ecologica.
- Aree di interesse per l'Avifauna.

Dall'analisi territoriale si segnala la presenza di due aree appartenenti alla Z6- Zona naturale di Salvaguardia Tangenziale verde e laghetti Falchera (L.R. 16 del 03/08/2011), localizzate rispettivamente a circa 410 m verso nord e ad oltre 750 m in direzione est dall'area di intervento (Figura 13).

Tali zone naturali di salvaguardia sono fraposte nel primo caso da un'infrastruttura stradale molto importante quale la tangenziale di Torino Nord e nel secondo da un ambito molto urbanizzato.

Inoltre, ad una distanza di circa 850m in direzione ovest, si evidenzia la presenza dell'Area contigua della fascia Fluviale del Po piemontese (Figura 13), anch'essa inframezzata da n. 2 infrastrutture viarie importanti quali il Raccordo Autostradale Torino - Caselle e la Strada Provinciale di Lombardore.

Completa il quadro sulle aree protette la presenza del Parco naturale del Po piemontese ad una distanza di 1,8 km.



Figura 13. **Stralcio della mappatura dei siti afferenti a Rete Natura 2000 (scala 1:10.000)**

La distanza dell'intervento e la tipologia di intervento portano ad escludere qualsiasi implicazione ambientale sulla Rete Natura 2000 e sistema delle aree protette.

4.3.2 *Siti contaminati e potenzialmente contaminati*

Le aree di intervento non interferiscono direttamente con alcun sito soggetto a procedimento di bonifica. Nella figura seguente in giallo sono indicati i siti sottoposti a procedimento di bonifica ai sensi del previgente Decreto Ministeriale n. 471 del 25/10/1999 e del vigente D. Lgs. n. N. N. 152 del 3/04/2006 e smi più prossimi all'intervento.

Le due aree riportate nella figura seguente, distanti oltre 500m dall'area di intervento, sono codificate 316 LOCALITA' FALCHERA - AREA PE12 (C.A. 2516) e 288 LAGHETTI FALCHERA - BORSETTO (C.A. 2367). Entrambi i siti hanno un procedimento di bonifica concluso certificato.



Figura 14. **Stralcio della mappatura dei siti soggetti a procedimento di bonifica (scala 1:5.000)**

5 SINTESI ANALISI VINCOLISTICA

Di seguito si riporta in forma tabellare il livello di coerenza sia con gli strumenti di pianificazione analizzati sia con i vincoli paesaggistico ambientali valutati:

Figura 15. **Quadro di coerenza del progetto con gli strumenti di pianificazione analizzati**

<i>Ambito</i>	<i>Strumento</i>	<i>Coerenza</i>
Regionale	Piano Territoriale Regionale	coerente
	Piano Paesaggistico Regionale	coerente
Città Metropolitana	Piano Territoriale di coordinamento provinciale	coerente
	Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS)	coerente
	Piano Territoriale Generale Metropolitan (PTGM)	coerente
Comunale	Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC)	Da verificare
	Piano di Classificazione Acustica	coerente
	Regolamento del verde pubblico e privato della Città di Torino	interferente
Settoriali	Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti	piena
	Piano Tutela Acque	piena
	Piano della qualità dell'aria	piena
	Piano Stralcio delle Fasce Fluviali (PSFF)	Non interferente
	Piano Assetto Idrogeologico (PAI)	Non interferente
	Piano Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)	Non interferente

Figura 16. **Quadro di coerenza del progetto con i vincoli paesaggistico ambientali**

vincolo	non interferito	prossimo non interferito	interferito
Idrogeologico	✓		
Beni paesaggistici ex art. 136 del D.lgs. 42/2004	✓		
Beni ex L. 1497/39	✓		
Beni culturali	✓		
Aree naturali protette/ Aree Rete Natura 2000		✓	
Siti contaminati	✓		