



CITTA' DI TORINO

**CIRCOSCRIZIONE VI**

CONS. CIRC.LE N. 60/09

N. MECC. 200903486/89

**PROVVEDIMENTO DEL CONSIGLIO CIRCOSCRIZIONALE VI  
IL GIORNO 4 GIUGNO 2009**

nella sala delle adunanze consiliari del Centro Civico di Via S. Benigno, 22, con convocazione ordinaria, avvenuta nelle prescritte forme, si è riunito il Consiglio della Circoscrizione Amministrativa 6, del quale sono membri i Signori:

AGLIANO  
BATTAGLIA A.  
BATTAGLIA V.  
BORIO  
CATIZONE  
CONTICELLI  
COSTAMAGNA  
CRESCIMANNO

DEL VENTO  
GARCEA  
GROSSO  
LICARI  
LOVITO  
MAROCCO  
MAZZEI  
MOIOLI

NICOLA  
PACHI'  
PIARULLI  
POGGI  
SATURNINO  
SCAGLIOTTI  
SCAVELLO

Il Presidente Luigi MALARODA e il Consigliere Anziano Vincenzo MISURACA  
Risulta assente il Consigliere: GROSSO  
In totale n. 24 Consiglieri presenti.

con l'assistenza del Segretario Dott. Paolo CAPOLONGO per discutere in

**SEDUTA PUBBLICA**

il seguente provvedimento così indicato all'Ordine del Giorno:

**PARERE AI SENSI DELL'ART. 43 COMMA 5 DEL REGOLAMENTO SUL  
DECENTRAMENTO IN MERITO A: VARIANTE 200 AL PRG "VIGENTE LINEA 2  
QUADRANTE NORD-EST DI TORINO" – APPROVAZIONE DOCUMENTO  
PROGRAMMATICO DELLA VARIANTE STRUTTURALE AI SENSI DELLA LEGGE  
REGIONALE 1/2007.**

## CITTÀ DI TORINO

CIRC.6 BARR.MILANO-FALCHERA-R.PARCO-BARCA-BERTOLLA-REBAUDENGO-  
VILLARETTO

## DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI CIRCOSCRIZIONE

OGGETTO: PARERE AI SENSI DELL'ART. 43 COMMA 6 DEL REGOLAMENTO SUL DECENTRAMENTO IN MERITO A: VARIANTE 200 AL PRG "VIGENTE LINEA 2 QUADRANTE NORD-EST DI TORINO" - APPROVAZIONE DOCUMENTO PROGRAMMATICO DELLA VARIANTE STRUTTURALE AI SENSI DELLA LEGGE REGIONALE N.1/2007.

Il Presidente, Luigi Malaroda, riferisce:

In merito alla discussione in corso sulla “variante 200”, in considerazione del forte rilievo che gli interventi previsti avranno nei processi di trasformazione del nostro territorio, venti consiglieri circoscrizionali hanno richiesto al Presidente Del Consiglio Comunale di attivare consultazione obbligatoria, ai sensi dell’art. 43 comma 5 del Regolamento sul Decentramento, per l’espressione di parere in merito. Il 27 maggio è pervenuta nota con la quale l’organo interpellato ha comunicato che la Conferenza Capigruppo ha preso atto dell’applicabilità dell’art. 43 comma 6 del Regolamento del Decentramento per l’espressione del parere sul provvedimento deliberativo mecc.n. 200809659/009 – “ Documento programmatico della variante strutturale 200” prima della seduta del Consiglio Comunale.

Il territorio di Torino Nord, ed in specifico quello della VI Circoscrizione, lamentano da tempo una condizione di marginalità in cui è stato lasciato per la mancanza di investimenti, in particolare pubblici, per la sua riqualificazione e per migliorare la sua vivibilità. Le ipotesi d'intervento di “Urban 3” ed ora le potenzialità rappresentate dalla programmazione dell'attraversamento della Linea 2 della metropolitana risvegliano quindi un enorme interesse, anche in considerazione della possibilità, finalmente concreta, di dare soluzione ad una problematica presenza del “trincerone ferroviario”, che divide artificialmente in due parti il territorio.

Per questo la discussione che è ora in corso è di grande importanza e si ritiene che vada condotta con estrema attenzione e senza accelerazioni incomprensibili: l'urgenza degli interventi non giustifica infatti, dopo decenni d'incuria, l'accelerazione dei processi decisionali quando questi rischiano di escludere la popolazione locale e chi è stato eletto per rappresentarne bisogni ed interessi.

L’ audizione nella II Commissione Comunale di “Urban Center”, che ha avuto un ruolo determinante nella progettazione degli interventi urbanistici, ha sottolineato che, sia per le condizioni di marginalità strutturale del territorio che per il profondo impatto che da essi deriverebbero, è fondamentale seguire dei tempi non affrettati, per consentire lo sviluppo di un reale processo di partecipazione democratica della popolazione residente; a tal fine la

Circoscrizione ha messo a disposizione uno spazio nel proprio Centro d'interpretazione Ecomuseale quale sede per realizzare un'attività di informazione e confronto con la popolazione locale.

Legittima è la preoccupazione in merito ai tempi di attuazione del programma di intervento: uno, prioritario, in cui gli interessi privati troverebbero soddisfazione immediata; l'altro, più lontano, in cui si realizzerebbero gli obiettivi di interesse pubblico, quale l'attuazione della linea metropolitana. Si tratta quindi della previsione di “anticipazioni” per gli interventi in Scalo Vanchiglia e Spina 4. Tale tempistica non risulta comprensibile, anche perché non dà sufficiente garanzia per la contestuale realizzazione di quanto al territorio interessa maggiormente.

Per il notevole interesse che il progetto di trasformazione riveste nel territorio circoscrizionale, si ritiene opportuno esprimere un parere FAVOREVOLE a condizione che:

- risulti assicurato come prevalente il ruolo pubblico, prevedendo come in ogni grande opera un investimento in senso economico e una funzione di regia a garanzia che non prevalgano interessi privati e speculativi e tale ruolo caratterizzi l'azione della Società di Trasformazione Urbana (STU), nella quale si ritiene utile il diretto coinvolgimento della Circoscrizione;
- sia mantenuto un costante rapporto di coinvolgimento informato e partecipazione nei confronti della popolazione residente, oltre che naturalmente della Circoscrizione, dal momento che viva è la preoccupazione in merito alla prevalenza di interessi privati, nella realizzazione e potenzialmente addirittura nella gestione degli interventi attuativi, compresa la linea metropolitana, e da questo punto di vista, risulterebbe certamente importante sapere quali vincoli di ecocompatibilità si prevede di dare ai costruttori;
- venga fugato il timore che le “anticipazioni” che consentirebbero l'avvio di ampi interventi di edificazione, attraverso la modifica della pianificazione urbanistica, consentano il prevalere di interessi privati su quelli pubblici, quali appunto la costruzione della linea metropolitana;
- vada precisato in che modo le risorse derivanti dalla realizzazione delle modifiche urbanistiche -che devono comunque rispettare le esigenze di equilibrio ambientale – andrebbero a ricadere sul territorio e tra queste gli oneri di urbanizzazione a scomputo. In questi anni sul nostro territorio, a partire da Villaretto e dalla realizzazione dei primi interventi su Spina 4, si è quotidianamente constatato quando sia sfibrante per i residenti la sconnessione temporale tra insediamenti abitativi e strutturazione dei servizi sul territorio, indebolendo la fiducia dei cittadini nei confronti delle istituzioni pubbliche;
- venga definito in modo preciso a tal fine che i servizi sul territorio siano attentamente programmati e realizzati in tempi precedenti agli insediamenti abitativi, anche in considerazione che il notevole aumento della densità abitativa – da ridiscutere attentamente – produrrebbe un notevole aumento della popolazione residente;
- data l'evidente interconnessione tra passaggio della linea metropolitana e presenza nell'area della ex Manifattura Tabacchi/ex Fimit dell'insediamento di facoltà universitarie ed in

particolare della SUISM e dei relativi servizi, che potrebbero avere anche un utilizzo da parte dei residenti, venga finalmente assicurata la realizzazione di questo progetto, ricavando le risorse necessarie anche attraverso le risorse derivate dalle modifiche urbanistiche;

- vada attentamente considerata la previsione di una biforcazione della linea 2, nel tratto finale, all'altezza delle fermate Zanella o Manifattura, che intercetti utenze da aree altrimenti marginalizzate come Barca e Bertolla, ma sopra tutto consenta, con un attestamento per esempio a Pescarito, un'alternativa credibile ad un parcheggio d'interscambio attualmente previsto in scalo Vanchiglia a seguito di una complessa opera di attraversamento del Po. Ciò consentirebbe di ridurre fortemente il carico di attraversamento del traffico privato sul territorio circoscrizionale ed assicurerebbe una valida soluzione ambientale, evitando il rischio che si ripeta la costruzione di parcheggi d'interscambio semi deserti;
- venga definito un progetto di sostegno e rafforzamento del tessuto artigianale presente, dal momento che le zone di maggior investimento edilizio andrebbero a toccare le principali aree di residua attività produttiva ed artigianale del territorio circoscrizionale, con ricadute preoccupanti sul piano occupazionale.

L'argomento è stato trattato nel corso della II Commissione Straordinaria svoltasi il giorno 3 giugno 2009.

Tutto ciò premesso

#### LA GIUNTA CIRCOSCRIZIONALE

- Visto il Regolamento del Decentramento, approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. mecc. 9600980/49 del 13 maggio 1996 e n. mecc. 9604113/49 del 27 giugno 1996 e successive modificazioni (n. mecc. 9606025/49 e n. mecc. 0601389/002), il quale fra l'altro all'art. 43 elenca i provvedimenti per i quali è obbligatorio l'acquisizione del parere da parte dei Consigli Circoscrizionali ed all'art. 44 ne stabilisce i termini e le modalità;
- Dato atto che il parere di cui all'art. 49 del T.U. delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali, approvato con D.Lgs. n. 267 del 18/8/2000 è favorevole sulla regolarità tecnica;
- Vista la nota del 27/5/2009 del Presidente del Consiglio Comunale;

#### PROPONE AL CONSIGLIO CIRCOSCRIZIONALE

Di esprimere, per le considerazioni svolte in premessa, parere FAVOREVOLE a condizione che:

- risulti assicurato come prevalente il ruolo pubblico, prevedendo come in ogni grande opera un investimento in senso economico e una funzione di regia a garanzia che non prevalgano interessi privati e speculativi e tale ruolo caratterizzi l'azione della Società di Trasformazione Urbana (STU), nella quale si ritiene utile il diretto coinvolgimento della Circoscrizione;
- sia mantenuto un costante rapporto di coinvolgimento informato e partecipazione nei confronti della popolazione residente, oltre che naturalmente della Circoscrizione, dal momento che viva è la preoccupazione in merito alla prevalenza di interessi privati, nella realizzazione e potenzialmente addirittura nella gestione degli interventi attuativi, compresa la linea metropolitana, e da questo punto di vista, risulterebbe certamente importante sapere

- quali vincoli di ecocompatibilità si prevede di dare ai costruttori;
- venga fugato il timore che le “anticipazioni” che consentirebbero l'avvio di ampi interventi di edificazione, attraverso la modifica della pianificazione urbanistica, consentano il prevalere di interessi privati su quelli pubblici, quali appunto la costruzione della linea metropolitana;
  - vada precisato in che modo le risorse derivanti dalla realizzazione delle modifiche urbanistiche -che devono comunque rispettare le esigenze di equilibrio ambientale – andrebbero a ricadere sul territorio e tra queste gli oneri di urbanizzazione a scemuto. In questi anni sul nostro territorio, a partire da Villaretto e dalla realizzazione dei primi interventi su Spina 4, si è quotidianamente constatato quando sia sfibrante per i residenti la sconnessione temporale tra insediamenti abitativi e strutturazione dei servizi sul territorio, indebolendo la fiducia dei cittadini nei confronti delle istituzioni pubbliche;
  - venga definito in modo preciso a tal fine che i servizi sul territorio siano attentamente programmati e realizzati in tempi precedenti agli insediamenti abitativi, anche in considerazione che il notevole aumento della densità abitativa – da ridiscutere attentamente – produrrebbe un notevole aumento della popolazione residente;
  - data l'evidente interconnessione tra passaggio della linea metropolitana e presenza nell'area della ex Manifattura Tabacchi/ex Fimit dell'insediamento di facoltà universitarie ed in particolare della SUISM e dei relativi servizi, che potrebbero avere anche un utilizzo da parte dei residenti, venga finalmente assicurata la realizzazione di questo progetto, ricavando le risorse necessarie anche attraverso le risorse derivate dalle modifiche urbanistiche;
  - vada attentamente considerata la previsione di una biforcazione della linea 2, nel tratto finale, all'altezza delle fermate Zanella o Manifattura, che intercetti utenze da aree altrimenti marginalizzate come Barca e Bertolla, ma sopra tutto consenta, con un attestamento per esempio a Pescarito, un'alternativa credibile ad un parcheggio d'interscambio attualmente previsto in scalo Vanchiglia a seguito di una complessa opera di attraversamento del Po. Ciò consentirebbe di ridurre fortemente il carico di attraversamento del traffico privato sul territorio circoscrizionale ed assicurerebbe una valida soluzione ambientale, evitando il rischio che si ripeta la costruzione di parcheggi d'interscambio semi deserti;
  - venga definito un progetto di sostegno e rafforzamento del tessuto artigianale presente, dal momento che le zone di maggior investimento edilizio andrebbero a toccare le principali aree di residua attività produttiva ed artigianale del territorio circoscrizionale, con ricadute preoccupanti sul piano occupazionale.

Risultano fuori dall'aula i Consiglieri: BATTAGLIA A. – BORIO – CATIZONE – COSTAMAGNA – CRESCIMANNO – MAROCCO – MAZZEI – PIARULLI – SCAGLIOTTI.

Il Consiglio, con distinta e palese votazione:

PRESENTI	15
VOTANTI	15
FAVOREVOLI	15
CONTRARI	/
ASTENUTI	/

DELIBERA

Di esprimere, per le considerazioni svolte in premessa, parere FAVOREVOLE a condizione

che:

- risulti assicurato come prevalente il ruolo pubblico, prevedendo come in ogni grande opera un investimento in senso economico e una funzione di regia a garanzia che non prevalgano interessi privati e speculativi e tale ruolo caratterizzi l'azione della Società di Trasformazione Urbana (STU), nella quale si ritiene utile il diretto coinvolgimento della Circoscrizione;
- sia mantenuto un costante rapporto di coinvolgimento informato e partecipazione nei confronti della popolazione residente, oltre che naturalmente della Circoscrizione, dal momento che viva è la preoccupazione in merito alla prevalenza di interessi privati, nella realizzazione e potenzialmente addirittura nella gestione degli interventi attuativi, compresa la linea metropolitana, e da questo punto di vista, risulterebbe certamente importante sapere quali vincoli di ecocompatibilità si prevede di dare ai costruttori;
- venga fugato il timore che le “anticipazioni” che consentirebbero l'avvio di ampi interventi di edificazione, attraverso la modifica della pianificazione urbanistica, consentano il prevalere di interessi privati su quelli pubblici, quali appunto la costruzione della linea metropolitana;
- vada precisato in che modo le risorse derivanti dalla realizzazione delle modifiche urbanistiche -che devono comunque rispettare le esigenze di equilibrio ambientale - andrebbero a ricadere sul territorio e tra queste gli oneri di urbanizzazione a scempero. In questi anni sul nostro territorio, a partire da Villaretto e dalla realizzazione dei primi interventi su Spina 4, si è quotidianamente constatato quando sia sfiante per i residenti la sconnessione temporale tra insediamenti abitativi e strutturazione dei servizi sul territorio, indebolendo la fiducia dei cittadini nei confronti delle istituzioni pubbliche;
- venga definito in modo preciso a tal fine che i servizi sul territorio siano attentamente programmati e realizzati in tempi precedenti agli insediamenti abitativi, anche in considerazione che il notevole aumento della densità abitativa - da ridiscutere attentamente - produrrebbe un notevole aumento della popolazione residente;
- data l'evidente interconnessione tra passaggio della linea metropolitana e presenza nell'area della ex Manifattura Tabacchi/ex Fimit dell'insediamento di facoltà universitarie ed in particolare della SUISM e dei relativi servizi, che potrebbero avere anche un utilizzo da parte dei residenti, venga finalmente assicurata la realizzazione di questo progetto, ricavando le risorse necessarie anche attraverso le risorse derivate dalle modifiche urbanistiche;
- vada attentamente considerata la previsione di una biforcazione della linea 2, nel tratto finale, all'altezza delle fermate Zanella o Manifattura, che intercetti utenze da aree altrimenti marginalizzate come Barca e Bertolla, ma sopra tutto consenta, con un attestamento per esempio a Pescarito, un'alternativa credibile ad un parcheggio d'interscambio attualmente previsto in scalo Vanchiglia a seguito di una complessa opera di attraversamento del Po. Ciò consentirebbe di ridurre fortemente il carico di attraversamento del traffico privato sul territorio circoscrizionale ed assicurerebbe una valida soluzione ambientale, evitando il rischio che si ripeta la costruzione di parcheggi d'interscambio semi deserti;
- venga definito un progetto di sostegno e rafforzamento del tessuto artigianale presente, dal momento che le zone di maggior investimento edilizio andrebbero a toccare le principali aree di residua attività produttiva ed artigianale del territorio circoscrizionale, con ricadute preoccupanti sul piano occupazionale.