

CITTA' DI TORINO

Aree ex Gondrand/ex Carlini

Via Cigna/Via Lauro Rossi/Viale della Spina/Parco Sempione

Richiesta Parere su Progetto Unitario di Riqualficazione Urbanistica/art. 5 lg. 106/2011

Relazione Illustrativa



1a) Descrizione dell'Intervento - Area di Progetto/Stato di Fatto

L'Area di Progetto è compresa tra il Viale della Spina, via Lauro Rossi, via Cigna, il Parco Sempione e la Sede di Spazio 211, in Proprietà della Città di Torino, ed è caratterizzata dalla presenza di fabbricati ex Produttivi/Terziari dismessi, privi di interesse storico documentario, localizzati su Aree in declivio tra il Viale della Spina e via Cigna, con ampia dotazione di piazzali, prevalentemente funzionali ad Attività di Logistica e Produzione pregresse.

L'Area di Progetto è in parte di proprietà All Building 1 srl (Ex Gondrand), con Superficie Territoriale di 33.733 mq, con sovrastanti Fabbricati Esistenti prevalentemente a 1 p.f.t. salvo la palazzina per Uffici, a 7 p.f.t., con SLP legittima asseverata di 13.274 mq, e in parte di Proprietà Iniziative Industriali spa (Ex Carlini), con Superficie Territoriale di 4.735 mq, con sovrastanti Fabbricati Esistenti prevalentemente a 1 p.f.t., salvo la palazzina a Uffici a 2 p.f.t., con SLP legittima Esistente di 4.172 mq.

Le Aree di cui sopra sono interessate dal Progetto della Stazione ipogea della Linea 2 della Metropolitana - a cura di InfraTO - unitamente alla Galleria sotterranea di transito dei convogli della suddetta Linea 2.

La Linea 2 della Metropolitana, per il primo Lotto di Intervento, collegherà il Nuovo Deposito convogli in Progetto presso la Stazione Rebaudengo, scendendo lungo la trincea ferroviaria dismessa dell'Ex Scalo Vanchiglia, in prossimità dell'Area della Manifattura Tabacchi (fulcro di Progetto di Riqualificazione Urbanistica in itinere) e poi lungo Via Bologna, Corso Novara, per poi proseguire verso il Centro Storico (a Sud Est) e il Corso Orbassano/Via Settembrini (a Sud Ovest).

Il Progetto Definitivo della Stazione della Linea 2 della Metropolitana prefigura anche la sistemazione in soprasuolo degli accessi, griglie di ventilazione/impianti proprie della Stazione, comprensiva della qualificazione dello lo Spazio Pubblico, l'Arredo Urbano, delle Sistemazioni a raso di raccordo con le piste ciclabili esistenti e in Progetto.

Esistono 2 gallerie pedonali, sottostanti al Viale della Spina, che connettono la Stazione Rebaudengo del Servizio Ferroviario Metropolitano, con la futura Stazione e soprattutto con la sovrastante Piazza in Progetto, essendo ivi già realizzate le scale mobili e fisse emergenti dalle predette gallerie.

L'Area di Progetto, con il recente completamento del Viale della Spina, la presenza, sul lato opposto della Stazione del Servizio Ferroviario Metropolitano, il Progetto della Stazione Autobus con la correlata Struttura Ricettiva, la prossimità della Cascina Fossata e l'ormai stretta relazione e prossimità con la Stazione Ferroviaria di Porta Susa, in un Ambito di grande Rigenerazione Urbana, può diventare occasione di Riqualificazione complessiva del Quadrante Nord della Città, qualificandosi anche come Porta Urbana.

1b) Descrizione dell'Intervento - Area di Progetto/Progetto Unitario

La compresenza di due diverse Proprietà, l'insostenibilità di attuare le previsioni ordinarie di PRG con Programmi prevalentemente di Edilizia Residenziale, il mutare delle “occasioni” di riprogettazione delle Aree adiacenti/viciniori al Viale della Spina e al tracciato della Metropolitana, in progetto, hanno generato l'intendimento delle due Proprietà per la presentazione di un Progetto Unitario che “regoli”, sia sotto il profilo Urbanistico che sotto il profilo Architettonico, l'Attuazione delle Capacità Edificatorie proprie della Ex Gondrand e della Ex Carlini, in Applicazione dell'Art. 5 della Lg. 106/2011, in Deroga al PRG che prevedeva la trasformazione urbanistica delle aree in attuazione alla ZUT 5.10 "Gondrand".

Il Progetto Unitario, prevede la realizzazione di Strutture Commerciali e di Somministrazione a 1 p.f.t., con relativi parcheggi a raso, sul sito della Ex Gondrand, per 11.300 mq circa di SLP, nonché la realizzazione di Struttura Commerciale e di Somministrazione, con parcheggi interrati, sul sito della Ex Carlini, oltre a Fabbricato pluripiano destinato ad Attività Terziarie, verso il Viale della Spina, per complessivi 4.460 mq di SLP.

Il Progetto Unitario prevede quindi l'ampliamento della Via Lauro Rossi a 3 corsie , nel tratto compreso tra il Viale della Spina e via Cigna, in funzione dei volumi di traffico rilevati - con Riqualificazione dello Spazio Pubblico e la localizzazione di una rotonda - che riduca la velocità del traffico veicolare - la Riqualificazione parziale della Via Cigna con localizzazione di altra rotonda - che riduca anch'essa la velocità del traffico veicolare - e "connetta" la Via Cigna sia con le Aree di Progetto della Ex Gondrand ed Ex Carlini con il contesto preesistente verso Est, caratterizzato da situazioni di degrado anche sociale.

Nel Progetto è stato possibile coniugare l'esigenza di accessibilità pedonale e veicolare di autovetture e mezzi per carico/scarico merci, in coerenza alle esigenze funzionali delle piastre Commerciali/Terziarie, anche nell'Interesse Pubblico di qualificazione Urbanistica/Architettonica del Progetto, che sarà attuato in 2 Fasi (temporalmente differite) in quanto una parte dell'area ex Gondrand e una parte più consistente dell'area ex Carlini non potranno essere ultimate/realizzate fino al completamento delle opere in sottosuolo e in soprasuolo correlate al progetto della Stazione della Linea 2 della Metropolitana, del "tube" sotterraneo di transito dei convogli e della sovrastante piazza pubblica, la cui qualificazione architettonico-ambientale potrebbe anche essere coeva al completamento dei fabbricati previsti in progetto sull'area della ex Carlini.

Il Progetto infatti prevede la demolizione integrale di tutti i Fabbricati dismessi Esistenti e prefigura il raccordo tra le Aree comprese nel Progetto Unitario, il Parco Sempione, la copertura della trincea ex Ferroviaria per realizzare un nuovo Viale Urbano in "forma" di parco lineare che si sviluppa lungo tutto il Viale della Spina - Variante 333 al PRG - e la formazione della nuova Piazza sovrastante la Stazione Ferroviaria della Linea 2 della Metropolitana, qualificata anche dall'affaccio verso la stessa delle Attività Commerciali e Terziarie in Progetto.

La Piazza urbana sovrastante la Stazione ipogea della Linea 2 dovrà ospitare gli accessi già realizzati ed ultimati da RFI al di sotto del Viale della Spina, che collegheranno la Stazione Rebaudengo, la Stazione Rebaudengo del Servizio Ferroviario Metropolitano e la Stazione delle autolinee in costruzione con la piazza stessa, la suddetta Stazione della Linea 2, il parcheggio a raso in

Progetto - localizzato sull'area ex Gondrand - che fungerà da Interscambio tra mezzi di trasporto privato e il mezzi di trasporto pubblico.

L'interscambio sarà reso possibile dalla realizzazione di stalli di sosta per autovetture insistenti su aree private assoggettate ad uso pubblico.

Il Progetto è caratterizzato da un porticato pedonale coperto che collega la futura "Piazza della Stazione" con gli Spazi destinati ad Attività Commerciali/Terziarie e con parcheggi Privati/Assoggettati ad Uso Pubblico, localizzati in prevalenza a raso sulla Ex Gondrand, fino all'innesto del porticato con la via Lauro Rossi, in prossimità dell'innesto con viabilità interna della via Fossata, in adiacenza ad Attività di somministrazione in Progetto.

Il progetto dello spazio pubblico di connessione tra il Viale della Spina, il Parco lineare verde, la piazza della Stazione, la piscina Sempione e il parco Sempione dovrà tenere conto anche dell'attuale dislivello variabile da 1,50 a 2 metri, tra i marciapiedi del Viale della Spina e il "piano finito" della piazza della Stazione vincolato dalla presenza degli "sbarchi" di ascensori e scale mobili già realizzati da RFI e recentemente ultimati, in prossimità degli accessi ai sottopassi del Viale della Spina di cui sopra.

Il Progetto Unitario dell'Area ex Gondrand e quello dell'Area ex Carlini, assume come necessaria la qualificazione architettonica, come “facciate principali”, di tutti i Prospetti dei Corpi di Fabbrica commerciali rivolti verso lo Spazio Pubblico o verso spazi privati “aperti”, con la realizzazione di porticati e Strutture orizzontali/verticali atte a far dialogare ulteriormente lo spazio pubblico in progetto con i fronti dei nuovi Fabbricati Commerciali, di Somministrazione e per Attività Terziarie.

La Riqualificazione urbanistica dei Compendi Immobiliari della ex Gondrand ed ex Carlini, rispetto ad una Superficie Lorda di Pavimento esistente complessiva di 17.446 mq, con possibile premialità ai sensi dell'art. 5 della Legge 106/2011 del 10% della Superficie Coperta, consentirebbe una nuova SLP in Progetto di 19.255 mq, ma, viceversa, la SLP in Progetto complessiva è pari a 15.759 mq, nettamente inferiore a quella possibile in applicazione dell'art.5 della Legge 106/2011.

All'interno dell'Area Ex Gondrand è prevista la realizzazione di complessivi 10.340 mq SLP circa, destinati a Medie Strutture di Vendita Alimentari e non Alimentari, di cui 3.580 mq SLP circa per Media Struttura di Vendita Alimentare (con SV di 2.100 mq) e tre Medie Strutture di Vendita non Alimentari con SLP complessiva di 6.800 mq circa e SV complessiva di 4.800 mq circa.

Oltre alle quattro Medie Strutture di Vendita sopracitate il Progetto prevede la realizzazione di 2 Corpi di Fabbrica destinati a Somministrazione, con complessiva Superficie di Somministrazione di 590 mq circa.

In funzione della SLP complessiva aggregata delle MSV e delle Attività di Somministrazione pari a 11.300 mq circa, sono stati reperiti Aree e Servizi per circa 18.110 mq, di cui 11.050 mq circa a parcheggio assoggettato ad uso pubblico e 455 mq ceduti gratuitamente alla Città per Servizi. All'interno delle Aree private assoggettate ad uso pubblico è prevista la realizzazione di 3.600 mq circa destinati a Verde pubblico, in relazione al Regolamento del Verde della Città di Torino. Con riferimento alla Normativa del Commercio, oltre ai Parcheggi necessari per rispetto della Legge 122/89, non computati negli Standards urbanistici in quanto Superficie Fondiaria, i Parcheggi integralmente a raso assommano complessivamente a circa 11.130 mq, come indicato nella tabella dedicata alle destinazioni/computi/verifiche.

La localizzazione e la quantificazione finale della dotazione di parcheggi/servizi sarà effettuata all'atto del rilascio dei PdC e delle Autorizzazioni Commerciali.

Con riferimento alle Autorizzazioni Commerciali, in fase di presentazione della prima Istanza di Autorizzazione commerciale sarà presentata contestuale Istanza di Riconoscimento della Localizzazione Commerciale Urbana non addensata L1, ai sensi del c.3, art.14 della DCR 563-13414/1999 e s.m.i

All'interno dell'Area Ex Carlini è prevista la realizzazione di un Fabbricato ad 1 PFT, di cui 1.580 mq SLP destinati a Media Struttura di Vendita (con SV di 1.200 mq) e 200 mq SLP destinati a Somministrazione. In sovrapposizione al Fabbricato con 1 PFT è prevista una Torre a 8 PFT, destinata a Terziario, per una SLP totale di 2.680 mq, per una SLP complessiva di 4.460 mq.

In funzione della SLP complessiva aggregata delle MSV, delle Attività di Somministrazione e del Terziario, pari a 4.460 mq, saranno reperiti Standards urbanistici ai sensi dell'art. 21 della LUR 56/77 e s.m.i. pari a 2.375 mq in superficie, e la restante quota parte di servizi in progetto, necessari per soddisfare i 3.568 mq di servizi minimi richiesti (80% della SLP in progetto), sarà reperita con l'assoggettamento ad uso pubblico di parte dell'autorimessa interrata prevista in progetto, le cui verifiche da Variante 160 al PRG e da legge 122/89 saranno approfondite nell'Istanza di Permesso di Costruire.

I parcheggi che saranno realizzati, con accessibilità "autonoma" in entrata e uscita dalla viabilità pubblica, da All Building 1 srl, ammontano complessivamente a 457, integralmente a raso.

I parcheggi che saranno realizzati, con accessibilità "autonoma" in entrata e uscita dalla viabilità pubblica, da Iniziative Industriali srl, ammonteranno a circa 100 posti auto.
Sia per Allbuilding 1 srl sia per Iniziative Immobiliari srl, la localizzazione e la quantificazione finale della dotazione di parcheggi/servizi sarà effettuata all'atto del rilascio dei PdC e delle Autorizzazioni Commerciali.

2) Dimostrazione delle Proprietà

All Building 1 srl e Iniziative Industriali srl sono proprietarie delle aree - con sovrastanti fabbricati produttivi dismessi - rispettivamente ex Gondrand ed ex Carlini, in forza di Atti pubblici.
All Building 1 srl ha acquistato la proprietà ex Gondrand con Atto rogito Notaio Monica Tardivo rep. n. 29.451 Racc. n. 7611 del 18/09/2022.
Iniziative Industriali srl ha acquistato la proprietà ex Carlini con Atto del 20/06/2019 Pubblico ufficiale Tribunale di Torino sede Torino (TO) Rep. n. 1142 - Decreto di trasferimento immobili, trascrizione n. 19710 in data 28/06/2019.

3) Coerenza del Progetto con le norme sui Permessi in Deroga

Il Progetto Unitario comprende, come richiamato al punto 2, i compendi immobiliari ex Gondrand ed ex Carlini, ora di Proprietà di All Building 1 srl e di Iniziative Industriali srl, e la sua presentazione/proposta progettuale alla Città di Torino è coerente con il Quadro normativo afferente ai Permessi di Costruire in Deroga, come "generato" dall'art. 5 commi 9 - 14 del DL 70/2011 convertito con legge 106/2011 e art.14 DPR 380/01 e smi.
Il fondamento del quadro normativo sopra richiamato è "l'incentivazione alla razionalizzazione del patrimonio edilizio esistente e la promozione/agevolazione della riqualificazione di aree urbane degradate con presenza di funzioni eterogenee, tessuti edilizi disorganici o incompiuti nonché di edifici a destinazione non residenziale dismessi, tenuto conto anche della necessità di favorire lo sviluppo dell'efficienza energetica delle fonti rinnovabili anche con interventi di demolizione e ricostruzione che prevedano tra l'altro la modifica delle destinazioni d'uso, purchè si tratti di destinazioni tra loro compatibili o complementari".
Il Progetto Unitario e il contestuale Progetto di Permesso di Costruire Convenzionato di All Building 1 srl, che sarà presentato e attuato in Fase 1, e il successivo Progetto di Permesso di Costruire Convenzionato che sarà presentato e attuato in Fase 2 - vedi punto 5 - sono localizzati in un contesto urbanistico e ambientale che è afferente ai contenuti normativi del sopracitato art. 5 della legge 106/2011.
Il quadrante urbanistico perimetrato dalla Via Lauro Rossi/Via Cigna/Viale della Spina/Parco Sempione, parte della Zona Urbana di Trasformazione 5.10 del PRG, comprende fabbricati produttivi/logistici da tempo dismessi e in condizioni di degrado aggravato dalle problematiche ambientali e sociali che da tempo caratterizzano la parte del quartiere "barriera di Milano", con presenza di micro criminalità diffusa, abitazione irregolare di soggetti fragili che si "rifugiano" nei fabbricati dismessi, inaccessibilità notturna dei Siti per la pericolosità della frequentazione anche causata dall'assenza di Polarità urbane che qualifichino l'Area di Progetto.
Il completamento del Viale della Spina, successivo al parziale completamento della Stazione Rebaudengo del Servizio Ferroviario Metropolitano, l'avvio della progettazione definitiva e la futura realizzazione della Linea 2 della Metropolitana con la Stazione ipogeica prevista al di sotto delle Aree ex Gondrand/ex Carlini nonché il progetto già in fase di realizzazione della Stazione di Autolinee lungo la Via Fossata, genereranno invece una forte dinamica di Rigenerazione urbana di tutta la zona a ovest e ad est del Viale della Spina, determinando l'accelerazione dei processi di riqualificazione urbanistica con nuove polarità attrattive tra cui anche il progetto di trasformazione urbana delle aree ex Gondrand ed ex Carlini, preso atto che il PRIN 2011 non ha più i presupposti per la sua attuazione relativamente all'area di progetto.
In relazione ai contenuti dell'art. 5 della legge 106/2011 il Progetto Unitario e i PdC Convenzionati non prevedono riconoscimenti di volumetrie aggiuntive rispetto a quella preesistente nè delocalizzazione delle volumetrie esistenti in aree diverse ma, invece, la realizzazione di volumetrie/SLP largamente inferiori all'esistente, con destinazioni d'uso, terziarie e commerciali.

4) Esplicitazione dell'interesse pubblico alla Deroga al PRG

L'Area del Progetto Unitario, che comprende gli immobili produttivi dismessi della ex Gondrand -ormai prevalentemente demoliti con SCIA - e della ex Carlini, fino a qualche tempo fa considerata periferica e degradata, con il completamento del Viale della Spina, le azioni di recupero avviate nell'ambito del progetto "AxTO", l'attivazione del programma di realizzazione della Linea 2 della Metropolitana, di costruzione della nuova Stazione di Autolinee urbane, delle riqualificazioni *in itinere* della Piscina Sempione e della Cascina Fossata - già completata - costituisce grande opportunità di Rigenerazione Urbana come "tassello" di innesco anche della riqualificazione sociale, con approccio olistico, delle Zone Rebaudengo e Fossata.
La Riqualificazione Urbanistica /Rigenerazione Urbana dell' Area di Progetto, con l'applicazione della legge 106/2011, ha rilevante interesse pubblico in quanto la realizzazione di nuove polarità urbane nel quadrante nord di Torino consentirà di intervenire positivamente anche sui suoi aspetti/problemi sociali, economici ed ambientali creando una parte di Città più accessibile, vivibile, sostenibile ed inclusiva.

Il Progetto Unitario sulle aree ex Gondrand ed ex Carlini, reso "praticabile" dall'Accordo tra le due proprietà, che lo hanno proposto alla Città, favorirà anche la realizzazione dell'infrastruttura interrata, con stazione ipogeica della Linea 2 della Metropolitana torinese e della sovrastante "Nuova Piazza della Stazione", nonché le seguenti azioni di Rigenerazione Urbana:

- La connessione urbanistica tra il Viale della Spina e la parte di Città, a est, compresa tra la via Cigna, il Corso Vercelli, il Corso Giulio Cesare, il Corso Grosseto e la via Lauro Rossi estendendo la Riqualificazione Urbana avviata con il Progetto "Spina 4", di cui faceva parte anche l' Ambito del Progetto attraverso il Programma Integrato "Gondrand-Metallurgica Piemontese"

- L'eliminazione del degrado sociale ed urbano che si è "radicato" sugli Immobili dismessi da oltre 15 anni, con l'occupazione illegale dei siti.

- La riqualificazione ambientale e viabilistica delle vie Lauro Rossi e Cigna, con la formazione di rotonde che ridurranno, in particolare sulla via Cigna, la velocità del traffico incrementandone la sicurezza anche degli attraversamenti ciclo-pedonali.

- La realizzazione del Parcheggio per 465 posti auto, che fungerà da "luogo" di attestamento/interscambio utile a consentire la sosta temporanea delle auto in arrivo dalla "rete tangenziale" dell'Area Metropolitana torinese verso la Zona nord della Città nel grande piazzale alberato con parcheggi a raso in progetto incrementando la fruibilità del Servizio Ferroviario Metropolitano - Stazione RFI Rebaudengo - , della stessa Linea 2 della Metropolitana in progetto e della Nuova Stazione di Autolinee, in fase di realizzazione.

- La localizzazione di Attività commerciali, terziarie di somministrazione, prospettanti sia sulla Nuova Piazza della Stazione e sul Parcheggio di attestamento/interscambio, di cui sopra, fruirà di un "connettivo" di percorsi pedonali, prevalentemente porticati, che collegheranno la Piazza della Stazione con la via Lauro Rossi, "diramandosi" altresì verso le Piastre commerciali stesse e i luoghi di Somministrazione.
I percorsi pedonali consentiranno la permeabilità visuale e l'accessibilità di tutta l'Area di Progetto, incrementandone la "trasparenza" e "visibilità" delle funzioni che saranno ivi insediate, con "presidio" continuo della stessa Area di Progetto.

- L'attuazione del Progetto Unitario consentirà di migliorare la qualità ambientale del Sito con la formazione di nuovo Viale pedonale alberato continuo lungo la via Lauro Rossi e l'estensione del Parco Lineare Verde lungo il Viale della Spina, con demolizione degli "impattanti" muri di sostegno esistenti e residuali dell'ormai demolito sovrappasso della ferrovia, che collegava la via Lauro Rossi con la via Breglio, prima dell'interramento dei binari ferroviari della linea Torino-Milano.

Il Progetto consentirà anche la realizzazione di rilevanti aree verdi di "mitigazione" ambientale degli stalli del parcheggio a raso, nonché la realizzazione di "tetti verdi" sulla copertura delle Piastre commerciali e di Somministrazione e la localizzazione, sulle stesse, di un Parco Fotovoltaico. Metri quadri, che costituirà parte integrante e sostanziale della sostenibilità energetica ed ambientale del Progetto stesso.

5) Coordinamento del Progetto tra All Building 1 srl e Iniziative Industriali srl

Il Progetto Unitario prevede che All Building 1 srl/ex Gondrand presenti il Permesso di Costruire Convenzionato contestualmente o in Fase temporale - definita Fase 1 - immediatamente successiva all'approvazione e conferma da parte del Consiglio Comunale dell'interesse pubblico alla trasformazione in deroga al PRG contenuto nel presente Progetto Unitario (considerato che le opere di demolizione dei fabbricati logistici/produttivi dismessi è in corso di ultimazione a seguito della presentazione di SCIA) e Iniziative Industriali srl (che sta predisponendo la presentazione della SCIA di demolizione dei fabbricati esistenti) intende realizzare il Progetto - definito Fase 2 - in concertazione con la Città relativamente alle opere di realizzazione della Stazione ipogeica della Linea 2 della Metropolitana e del "tube" interrato, appena tecnicamente sarà possibile.
La realizzazione dell'autorimessa interrata afferente al Progetto che sarà successivamente presentato da Iniziative Industriali Srl potrebbe anche essere anticipata o contestuale o con lieve differimento temporale rispetto al Progetto della All Building 1 srl anche in relazione alla pianificazione di cantiere delle Opere pubbliche sopracitate.
La realizzazione degli interventi dovrà essere coordinata con le tempistiche del cantiere della Linea 2 Metropolitana.

6) Il Progetto Unitario in rapporto alla Deliberazione di Indirizzo del CC n. 86/2024/"Deroga" Parcheggi a raso

Il Progetto Unitario, con riferimento specifico all'Area "ex Gondrand" e alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 86 del 26-02-2024, ne accoglie in termini generali gli Indirizzi e i Criteri, ma relativamente alla localizzazione dei parcheggi prevalentemente in sottosuolo o in struttura, il progetto privilegia invece la localizzazione integrale di parcheggi alberati a raso, di maggiore accessibilità per gli Utenti che li vorranno utilizzare come parcheggi di Interscambio con i Mezzi Pubblici, essendo gli stessi infatti prevalentemente localizzati su aree private assoggettate ad uso pubblico.
Il parcheggio di Interscambio per circa 450 posti auto, localizzato sull'area ex Gondrand, servirà ai suddetti utenti dei mezzi pubblici a utilizzare la Linea 2 della Metropolitana, gli accessi alla Stazione Rebaudengo del Servizio Ferroviario Metropolitano e il Servizio di Autolinee private e private convenzionate con Enti pubblici, questi ultimi posti lungo la Via Fossata e tra loro adiacenti e raggiungibili pedonalmente con i sottopassi del Viale della Spina.
Il parcheggio di interscambio risponde positivamente sia alle esigenze funzionali delle Attività Commerciali/Terziarie in Progetto che hanno la massima affluenza nei fine settimana non lavorativi rispetto alle esigenze dei fruitori dei parcheggi nei giorni feriali.
I posti auto afferenti alle Strutture per Attività terziarie in Progetto sull'Area ex Carlini, saranno invece localizzati prevalentemente in interrato, considerando che la fruizione degli stessi non ha relazione con la dinamica occupativa dei posti auto per il Commercio, ad eccezione di alcuni posti auto riservati a Mezzi di soccorso e Taxi ubicati nell'Area di Progetto.
I posti auto per la Somministrazione, integralmente a raso, tengono anche conto che i Soggetti Economici, cui sono vocati, hanno anche attività di Drive-in, in integrazione con la Viabilità pubblica posta al perimetro, sulla Via Lauro Rossi e la Via Cigna.
Il Progetto prevede che parte dei parcheggi a raso, oltre a rispettare i disposti del Regolamento del Verde, siano “coperti” con pergolati verdi atti a mitigarne l'impatto ambientale e a generare aree ombrose contrastanti le "Isole di calore". Il Progetto Unitario prevede altresì che tutti gli stalli di parcheggio a raso siano in asfalto drenante.

Gli Edifici in Progetto raggiungono un livello di Sostenibilità energetica e ambientale, come da Relazione specifica che sarà allegata ai Progetti Municipali, con Punteggio superiore al valore minimo di 2,5 di cui al Protocollo Itaca.

7) Obbligazioni All Building 1 srl verso Iniziative Industriali srl/Città di Torino/Spazio 211 - altre Obbligazioni

Si precisa che All Building 1 Srl è proprietaria di parte del Sedime recintato concesso dalla Città di Torino all'Associazione Culturale Spazio 211 e che, nell'ambito del processo approvativo del Permesso di Costruire Convenzionato, All Bulding1 Srl si impegna a cedere gratuitamente alla Città, onde consentire la conferma anche geometrico /patrimoniale dell'area ad oggi utilizzata da Spazio 211, con l'accesso dalla Via Cigna.

Con riferimento agli impegni convenzionali assunti dai sottoscrittori del PRIN "Gondrand-Metallurgica Piemontese", Allbuilding 1 srl (ex Gondrand) dichiara che non intende più effettuare la demolizione del Condominio esistente in Via Cigna 173 per dislocarne la quota di SLP all'interno delle Unità Minime di Coordinamento Progettuale 2 e 3 del PRIN. In considerazione della mancata demolizione del Condominio sopracitato non sarà possibile la realizzazione dell'allargamento della Via Cigna all'intersezione con la Via Lauro Rossi, come da originario progetto delle opere di urbanizzazione.

8) Cessioni da Allbuilding 1 srl e Iniziative Industriali srl di Aree per Servizi alla Città di Torino funzionali alla realizzazione della Stazione della Linea Metropolitana 2 e alla sovrastante piazza pubblica

Con riferimento alla tavola "Aree fondiarie" All Building 1 srl e Iniziative Industriali srl si impegnano a cedere le aree come ivi evidenziate, rispettivamente per 455 mq e 2.240 mq, per un totale di 2.695 mq.

9) Indicazioni di eventuali servitù

In Fase 1 del Progetto Unitario, per la viabilità temporanea di accesso dei mezzi dal controviale del Viale della Spina alle Aree ex Gondrand/ex Carlini, dovrà essere formalizzata una Servitù temporanea a favore di All Building 1 srl con la Città di Torino e RFI, proprietarie delle aree interessate dalla suddetta viabilità temporanea.

10) Descrizione Urbanizzazioni previste

La riqualificazione della Via Lauro Rossi e della Via Cigna prevede la formazione sulla Via Lauro Rossi di un Viale alberato atto a mitigare l'impatto acustico dell'ampliamento del sedime viabile e la realizzazione di rotonda veicolare, nonché lungo la via Cigna l'estensione verso Nord delle aree a parcheggio pubblico esistenti, fino all'intersezione con il futuro Viale alberato sopracitato.

Onde migliorare la fluidità del traffico dalla Via Cigna verso il Viale della Spina il Progetto Unitario prefigura la realizzazione di corsie veicolari come evidenziato nelle Tavole allegate. L'Amministrazione per quanto di propria competenza, si impegna a garantire il rispetto e la coerenza degli accessi temporanei e/o definitivi previsti nell'ambito dei Procedimenti e delle interlocuzioni propedeutiche all'iter di Progetto intercorse con i vari Enti coinvolti.

Il Progetto prevede la realizzazione di Viale alberato sul lato della Via Lauro Rossi verso cui sono anche prospettanti edifici residenziali alti in cortina edilizia, penalizzati dall'impatto acustico del traffico conseguente all'ampliamento della Via Lauro Rossi.

Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica delle Opere di Urbanizzazione prevederà la riqualificazione del fronte verso Via Cigna con la rimessa in pristino dei Parcheggi a raso esistenti, la loro estensione fino al futuro Viale alberato in progetto al di sopra della Galleria della Metro 2 e della trincea ex collegamento Merci RFI tra la Stazione “Rebaudengo” e lo Scalo Vanchiglia.

Il Progetto di cui sopra prevede la qualificazione, come Opera di Urbanizzazione, anche del fronte rivolto verso la Via Cigna, dell'Istituto Comprensivo Scolastico “Corso Vercelli”, e la realizzazione del porticato “continuo” che si sviluppa dalla Nuova Piazza Urbana e si conclude all'incrocio tra la Via Lauro Rossi e la Via Fossata, attraversando il Parcheggio privato assoggettato ad uso pubblico - che funge anche da Parcheggio di Interscambio - antistante le Piastre commerciali e di Somministrazione, vedi tavola in allegato.
Il Progetto è integrato altresì dalla rete delle Piste ciclabili esistenti a margine degli interventi di trasformazione urbana. Sempre in riferimento all'Area ex Gondrand, 520 mq circa saranno ceduti alla Città per Viabilità (ampliamento via Lauro Rossi e viabilità via Cigna) e 18.110 mq saranno Assoggettati ad uso pubblico, prevalentemente per parcheggi a raso e viabilità interna, 3.607 mq saranno destinati a Verde.
Complessivamente le Aree destinate a parcheggi privati e parcheggi privati assoggettati ad uso pubblico costituiscono la quantità minima per il Rilascio delle Autorizzazioni Commerciali delle Medie Strutture di Vendita alimentare, non alimentari e di Somministrazione, come meglio esplicitato negli Elaborati grafici del progetto Unitario e nel Progetto Municipale/PdC Convenzionato della AllBuilding1 Srl.

Sempre in riferimento alla ex Carlini 2.240 mq saranno ceduti alla Città.

Le aree destinate a parcheggio ai sensi della Legge 122/89 saranno a realizzarsi in interrato. Complessivamente le Aree destinate a parcheggi privati - posti al Piano 2° interrato - e parcheggi privati assoggettati ad uso pubblico, costituiscono la quantità minima per il rilascio delle Autorizzazioni Commerciali delle Medie Strutture di Vendita non Alimentari, di Somministrazione e Terziario, come saranno meglio esplicitate negli elaborati grafici del Progetto Municipale/PdC Convenzionato che sarà presentato da Iniziative Industriali Srl.

La qualificazione dello spazio pubblico che si estende dalla Piazza Urbana (posto all'estradosso della Stazione ipogea della Linea 2 della Metrololitana) verso il Parco Sempione, la Piscina Sempione ed il futuro Viale alberato che dovrebbe raccordare la stessa Piazza Urbana all'ex Scalo Vanchiglia, è oggetto di progettazione da parte della Città di Torino, nella consapevolezza che parte rilevante del Parco Sempione sarà occupata per alcuni anni dal cantiere della Stazione della galleria della Linea 2 della Metropolitana.

La configurazione planivolumetrica delle Strutture Commerciali e di Somministrazione localizzate sull'Area della ex Gondrand privilegia infatti, il raccordo funzionale con i parcheggi a raso che serviranno anche da Parcheggio di Interscambio (utile alla Stazione della Linea 2 della Metropolitana, alla Stazione “Rebaudengo” di RFI e alla Stazione degli autobus in corso di realizzazione posta accanto alla suddetta Stazione “Rebaudengo”).

La configurazione planivolumetrica dell'Edificio ad ASPI localizzata sull'Area ex Carlini privilegia il fronte verso la Piazza Urbana in Progetto e le aree porticate - indicate nella Tavola allegata- (collegate anche con i sottopassi del Viale della Spina) conetteranno tra loro tutte le funzioni/attività sopracitate. L'edificio terziario a 8 PFT costituirà “emergenza” visuale che apporterà ulteriore elemento di riconoscibilità urbanistica ed architettonica all'Area di Progetto.

Il Progetto Unitario non prevede accessi veicolari dalla Via Cigna, a Nord di Spazio 211, onde rimuovere le criticità ambientali conseguenti, ma soltanto accessibilità pedonale.

Come si è evidenziato ai punti precedenti, il raccordo dei percorsi pedonali e ciclabili lungo il Corso Venezia con l'Area di Progetto fruisce del sistema di accesso con scale e rampe pedonali e ciclabili, in parte già realizzato nell'ambito del progetto del Viale della Spina, anche in considerazione delle differenze di quota tra la carreggiata e i marciapiedi del Corso Venezia e la quota di estradosso della Piazza Urbana, già vincolata dalla presenza degli accessi esistenti (con relative pensiline di protezione) realizzati da RFI nell'ambito del progetto realizzato della Stazione “Rebaudengo” del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Come evidenziato nel Progetto Unitario i fabbricati commerciali/ASPI a 1 / 2 PFT hanno coperture verdi limitate dalla necessità/opportunità di localizzazione degli elementi di captazione fotovoltaica e degli Impianti di climatizzazione/GTA.

Il Progetto Unitario ha tenuto conto degli obiettivi del Piano di Resilienza della Città di Torino, del Piano del Verde e del suo Regolamento attuativo, nonché del PAESC-Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima- con le seguenti “misure” (nella compatibilità possibile con la stessa sostenibilità economica del progetto delle Piastre commerciali per le quali la localizzazione dei parcheggi a raso antistanti le Medie Strutture di Vendita e di Somministrazione costituisce elemento fondamentale di funzionalità ed attrazione degli Spazi Commerciali/Terziari, specificamente richiesti come indirizzo progettuale dai Proponenti del Progetto Unitario):

- Localizzazione di aiuole lineari continue che costituiscono diaframma tra gli stalli dei parcheggi a raso con larghezza di 3 m, all'interno delle quali saranno posizionate alberature di media grandezza, come da specifica Relazione in allegato al Progetto Unitario, atte anche a mitigare l'effetto isola di calore proprio dei parcheggi a raso di rilevante dimensione.
- Localizzazione di pergolati verdi di copertura parziale degli stalli di sosta delle autovetture atti all'ombreggiamento al fine di ridurre le condizioni di disagio indoor estivo.
- Utilizzazione di materiali innovativi drenanti che consentano anche il raffreddamento della pavimentazione del parcheggio limitatamente agli stalli di sosta.
- Progetto infrastrutturale che prevede il recupero delle acque piovane, la de impermeabilizzazione parziale delle aree di transito degli autoveicoli/corselli.
- Tetti “verdi” limitatamente agli spazi in copertura non occupati dagli Impianti fotovoltaici ed altri impianti tecnologici.
- Ombreggiamento delle vetrine/aree di esposizione commerciale con porticati continui che costituiscono connettivo pedonale esteso a tutta l'Area di Progetto.
- Materiali di rivestimento con albedo elevato quali pannelli in ca di cromia e texture atti alla riflessione della radiazione luminosa.
- Localizzazione di alberature continue sia lungo le aree perimetrali che nelle aiuole diffuse, come contrasto alle isole di calore.

Il Progetto Unitario e il Permesso di Costruire Convenzionato/PFTE OOUU sull'area ex Gondrand prevede la demolizione integrale, lato nord e lato sud, dei muraglioni strutturali che fungevano da sostegni al sovrappasso che collegava la Via Lauro Rossi con la Via Breglio poi demolito negli anni '80.

Quanto sopra è anche funzionale all'ampliamento della Via Lauro Rossi.

11) Rapporto tra le Aree ex Gondrand/ex Carlini e le obbligazioni pregresse del PRIN - Spina 4 del PRG

Le Aree ex Gondrand ed ex Carlini/già Immobiliare Sirio di Carlini Ettore e c. S.N.C sono ricomprese nel Programma Integrato relativo all'Ambito 5.10/5 - Spina 4 del PRG, tutt'ora vigente. A seguito di Verifica degli impegni convenzionali assunti reciprocamente dai Sottoscrittori proponenti il Programma Integrato, si evidenzia quanto segue:

La Metallurgica Piemontese Srl ora Gruppo Ferrero Spa ha attuato, con alienazione della Capacità Edificatoria a Lidl Italia, la UMI 1, con destinazione ASPI.

La UMI 2, con destinazione residenziale, non è stata attuata e qualora non fosse individuato dallo stesso Gruppo Ferrero Soggetto interessato all'acquisizione della relativa Capacità Edificatoria, la UMI 2 non sarà mai attuata come previsto dal PRIN e si procederà con la sistemazione a raso dell'Area di Concentrazione dell'Edificato.

La UMI 3, che corrisponde alla proprietà del Condominio di Via Cigna 173, non è stata attuata e, al momento, non

esistono presupposti per la sua attuazione che prevedeva la demolizione del fabbricato residenziale esistente e la ricollocazione della SLP propria per 1.465 mq sull'Area ex Gondrand.

L'accordo di cui sopra, correlato alla rilocalizzazione della SLP Residenziale era, comunque non vincolante per lo sviluppo ed attuazione del PRIN.

Non esistono quindi obbligazioni attive cogenti tra i Soggetti Proponenti del PRIN che evidenzino la necessità di un “accordo trasversale” tra loro né risulta necessario un inquadramento territoriale/urbanistico con rappresentazione grafica che dimostri la Fattibilità attuativa delle Previsioni del PRIN sulle porzioni/aree non interessate dal presente Progetto Unitario che comprende la ex Gondrand e la ex Carlini.

12) Adempimenti ambientali

La Variante n. 160 al PRGC approvata il 31/01/2011, mecc. 1004889/009 così come adeguata con dalla Variante 325 al PRGC, approvata con Deliberazione del Consiglio Comunale 626 / 2021 del 19/07/2021, ha definito misure atte a ridurre e compensare gli eventuali impatti significativi sullo stato dell'Ambiente (suddivise per componenti ambientali ovvero per aria e clima, acque, suolo, paesaggio/tessuto urbano, agenti fisici, produzione di rifiuti, consumi energetici e salute umana/traffico veicolare).

Si riporta comunque, di seguito, descrizione sommaria delle misure che saranno adottate nei Progetti di PdC in Deroga al PRG, in relazione a quanto prescritto dalla Variante 325 al PRG, come anche integrate dalla Variante Semplificata n. 333 al PRG relativa alla Linea 2 della Metropolitana Torinese -Tratta Rebaudengo-Politecnico:

	MISURE ATTE A RIDURRE E COMPENSARE GLI IMPATTI PREVISTI NEL PRGC VIGENTE	RECEPIMENTO NEL PROGETTO
ARIA E CLIMA	per le medie strutture di vendita con superficie maggiore di 900 mq di Sv e per le grandi strutture di vendita, prevedere: a) l'adozione di soluzioni tecnologiche che minimizzino le emissioni di inquinanti atmosferici; b) l'adozione di azioni di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici.	Nel Progetto, come da Elaborati specifici allegati al PdC, sono previste soluzioni tecnologiche atte a minimizzare le emissioni di inquinanti atmosferici. Adottando anche azioni di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici, soprattutto in relazione alle precipitazioni di tipo tropicale.
ACQUA	per le medie strutture di vendita con superficie maggiore di 900 mq di Sv e per le grandi strutture di vendita, prevedere: a) l'adozione di accorgimenti tecnologici atti ad evitare inutili sprechi di acqua; b) l'adozione di sistemi di separazione di grassi animali e vegetali derivanti da attività di ristorazione e preparazione di alimenti in genere; c) la realizzazione di sistemi di collettamento separati delle acque meteoriche derivanti da coperture da quelle derivanti da piazzali; d) le acque derivanti da dilavamento di prima pioggia delle infrastrutture stradali e dei piazzali dovranno essere raccolte mediante canaline e caditoie afferenti a vasche di raccolta dotate di sistemi di depurazione quali sfangatori (per fanghi e sabbie) e disoleatori (per idrocarburi, oli); la nuova costruzione di medie e grandi strutture di vendita deve inoltre prevedere: e) un sistema di riutilizzo per usi compatibili delle acque di dilavamento delle superfici non interessate da calpestio (tetti, coperture).	Si ottempera, in termini di previsione, a quanto previsto/richiesto, come evidenziato negli specifici Elaborati allegati al PdC.

SUOLO	per le medie strutture di vendita con superficie maggiore di 900 mq di Sv e per le grandi strutture di vendita, prevedere: a) le azioni di riduzione, mitigazione e compensazione delle quote di suolo consumato secondo i criteri definiti dalla Città e la realizzazione di opere finalizzate ad evitare un'eccessiva impermeabilizzazione del territorio; b) la realizzazione di bacini di raccolta per acque meteoriche al fine di evitare fenomeni di ruscellamento delle acque superficiali nei corsi d'acqua presenti o possibili criticità nei tratti di fognatura esistenti.	Relativamente al consumo di Suolo, il suolo consumato di Progetto è inferiore a quello ad oggi consumato. Le Aree destinate a parcheggio a raso hanno stalli in asfalto drenante; sono realizzate vasche di laminazione relativamente a possibili criticità di raccolta di acque meteoriche in relazione a sistema fognario esistente
PAESAGGIO TESSUTO URBANO	per le medie strutture di vendita con superficie maggiore di 900 mq di Sv e per le grandi strutture di vendita, prevedere: a) l'integrazione architettonica tra gli edifici presenti e quelli in progetto in modo da mantenere una continuità in termini di paesaggio urbano; b) la riqualificazione e valorizzazione degli eventuali elementi caratterizzanti il paesaggio; c) gli accorgimenti progettuali finalizzati allo sviluppo di edifici "estroversi" con affacci commerciali e vetrine rivolte verso lo spazio pubblico; d) interventi finalizzati alla prevenzione e lotta all'inquinamento luminoso e per il corretto impiego delle risorse energetiche.	Il Progetto prevede la localizzazione delle Medie Strutture di Vendita/Somministrazione sulla “giacitura” urbanistica/edilizia storicamente consolidata dalle attività pregresse sia della ex Gondrand che della ex Carlini. Gli edifici hanno fronti “estroversi” verso lo spazio pubblico con continuità di affacci commerciali e vetrine rivolti verso aree porticate che consentano di qualificare la fruizione pubblica degli stessi spazi commerciali. Le coperture in parte verdi ed in parte fotovoltaiche integrano le Obbligazioni proprie del Protocollo Itaca con punteggio 2,5, anche in relazione alle risorse energetiche e al PRIC.
AGENTI FISICI	per le medie e per le grandi strutture di vendita, coerentemente con il Regolamento Comunale per la Tutela dall'Inquinamento acustico, prevedere: a) la valutazione previsionale di impatto acustico, relativamente ai soli impianti tecnologici, prevedendo per gli impianti tecnici localizzazioni che tengano conto del contesto abitativo e di eventuali ricettori sensibili ponendoli alla massima distanza possibile, nonché prevedendo opportune schermature acustiche e visive; b) l'adozione di soluzioni tecnologiche atte al fonoassorbimento e al fonoisolamento degli edifici commerciali e dei relativi volumi tecnici; per le medie strutture di vendita con superficie maggiore di 900 mq di Sv e per le grandi strutture di vendita, prevedere: a) la disponibilità di apposite aree destinate alla movimentazione delle merci e di aree di sosta per gli automezzi pesanti in attesa di scarico, escludendo la possibilità di fermata su suolo pubblico e definendo modalità e orari di attività tali da evitare disturbo ai residenti e difficoltà alla circolazione; tali aree dovranno essere opportunamente schermate sia acusticamente che visivamente; b) le opportune schermature visive e idonei sistemi di ombreggiamento dei parcheggi, degli impianti tecnici e delle aree di sosta e movimentazione merci sopra citate, da realizzare preferibilmente con l'inserimento di elementi a verde; per i centri commerciali con superficie di vendita maggiore di 250 mq di Sv, coerentemente con il Regolamento Comunale per la Tutela dall'Inquinamento acustico e della D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616, prevedere: a) la valutazione previsionale di impatto acustico, estesa a tutte le sorgenti;	Parte integrante dei Progetti municipali conseguenti/contextuali al Progetto Unitario sono le Valutazioni Previsionali di Impatto Acustico, con schermatura acustica e visiva delle macchine/GTA posti in copertura Il Progetto prevede apposite aree destinate alla movimentazione delle merci/ carico—scarico degli automezzi pesanti, definendo altresì nella Convenzione del PdC le modalità ed orari di attività atte a limitare disturbi ai residenti e problemi alla circolazione. Le aree sono opportunamente schermate visivamente e acusticamente con individuazione di specifico percorso dedicato di accesso/uscita delle merci. I Parcheggi a raso sono ombreggiati da essenze arboree piantumate negli spazi verdi continui che delimitano gli stalli, nonché da pergolati verdi atti ad ombreggiare le auto in sosta.

RIFIUTI	per le medie e per le grandi strutture di vendita, coerentemente con la pianificazione cittadina in materia, prevedere: a) un programma di differenziazione dei rifiuti in funzione della tipologia commerciale tramite la raccolta concentrata e l'utilizzo di compattatori al fine di limitare la frazione di rifiuti da conferire in discarica; b) le localizzazioni idonee (coperte, protette e impermeabilizzate) per aree da adibire ad "isole ecologiche", adeguate aree per lo stoccaggio temporaneo differenziato dei rifiuti, di pertinenza di ogni singola attività insediata compresa un'adeguata accessibilità per i mezzi interessati alla raccolta dei rifiuti; c) l'incentivazione della valorizzazione della raccolta di alcune risorse fondamentali come carta, plastica, legno, alluminio e vetro, che devono essere gestite dai singoli consorzi di filiera; d) il conferimento della frazione organica in appositi centri di compostaggio. e) per le strutture con Sv maggiore di 900 mq, prevedere la disponibilità di aree aperte al pubblico destinate alla raccolta differenziata dei rifiuti, in particolare per le tipologie speciali.	La gestione dei rifiuti, in relazione anche alla tipologia commerciale delle Media Strutture di Vendita e Somministrazione, avverrà nella “corsia interna” dedicata anche all'accesso di carico-scarico merci, con “isole ecologiche” atte allo stoccaggio temporaneo differenziato dei rifiuti, onde consentire l'adeguata accessibilità dei mezzi dedicati alla loro raccolta
CONSUMI ENERGETICI	per le medie e per le grandi strutture di vendita, coerentemente con la pianificazione cittadina in materia, prevedere: a) le soluzioni progettuali che privilegino l'utilizzo di fonti di approvvigionamento energetico di minore impatto e, in via preferenziale, utilizzare fonti rinnovabili di energia certificata secondo le indicazioni date dai Servizi competenti in materia ambientale della Città; b) le soluzioni progettuali così come indicate dall'Allegato Energetico-Ambientale al Regolamento Edilizio finalizzate alla riduzione dei consumi energetici nonché a forme di autoproduzione sostenibile.	Il Progetto prevede soluzioni che privilegino, attraverso i collettori fotovoltaici in copertura e l'illuminazione pubblica a LED, la Sostenibilità energetico ambientale come anche indicate nell'Allegato Energetico-ambientale, parte integrante dei Progetti.
TRAFFICO VEICOLARE	per le medie strutture di vendita con superficie maggiore di 1800 mq di Sv e per le grandi strutture di vendita, quale compensazione delle esternalità negative legate agli impatti sulla viabilità, prevedere: a) interventi a favore della mobilità sostenibile; b) l'adeguata messa in opera di sistemi di monitoraggio del traffico veicolare, integrati con i sistemi di infomobilità della Città; c) gli interventi di risanamento acustico delle infrastrutture stradali; d) la creazione di zone a velocità moderate (Zone 30 e Zone 20); e) messa in atto di accorgimenti progettuali finalizzati alla tutela della presenza di utenze deboli (pedoni e ciclisti).	Il Progetto prevede, in raccordo anche al bicicplan della Città, Opere correlate alla pista ciclabile prevista sul Viale della Spina e a quella, il cui progetto non è ancora stabilizzato, che dal Viale della Spina si conetterà, attraverso viale alberato, all'ex Scalo Vanchiglia. Il progetto di InfraTo prevede altresì la realizzazione, nel luogo di connessione tra il viale alberato e il Viale della Spina, di Velostazione per ricovero/noleggio/bikesharing. Non son previsti interventi di risanamento acustico delle infrastrutture stradali esistenti ed in progetto, come da specifica relazione acustica in allegato. All'interno dei parcheggi a raso saranno presenti colonne di ricarica per auto/biciclette e ciclomotori elettrici.

Adempimenti ambientali in materia acustica

Il Progetto Municipale/PdC Convenzionato sarà integrato con la Valutazione Previsionale di Impatto acustico, anche a seguito della modifica della Classe acustica delle Aree, di cui alla Variante n.333 al PRG.

Adempimenti ambientali applicabili in materia di elettromagnetismo

Il Progetto Municipale sarà integrato con la Verifica/Valutazione sulla presenza di Rischio sanitario alle radiazioni non ionizzanti e ai campi elettromagnetici in funzione della presenza di nuove Cabine elettriche di trasformazione.
In riferimento alle passività ambientali si rimanda al contenuto della Valutazione di Qualità ambientale correlata all'Analisi in Tema di Bonifiche, anche in considerazione dei Procedimenti in corso.

Consumo di suolo

In relazione alle Direttive e ai criteri approvati dalla Giunta Comunale con Delibera n. 2019- 06078/126, e per quanto applicabile ai P.d.C. c.d. in Deroga, si richiama come l'attuazione di un Procedimento di bonifica del suolo costituisce già un intervento - almeno quota parte - di compensazione e non di consumo dello stesso: il suolo sull'Area in esame, al di sotto di una pavimentazione esistente che ne impermeabilizza la superficie, costituisce infatti oggi una “sorgente secondaria di contaminazione” e come tale necessita di interventi o precauzioni operative che riducano ad una soglia di accettabilità i rischi correlati all'esposizione per il bersaglio uomo e falda.
Un'ipotesi Progettuale di parcheggi afferenti alle strutture di vendita in quota prevalente nel sottosuolo risulterebbe pertanto insostenibile sia dal punto di vista ambientale (vedasi correlati impatti di scavo, trasporto, emissioni, polveri e necessità di adozione di presidi di confinamento per gli interrati) che economico, in evidente contrasto con il principio di bonifica delle Best Available Technology Not Entailing Excessive Costs. A ciò si aggiunga che la trattazione del materiale di scavo proveniente da sito di bonifica in regime di rifiuto è oggi fortemente limitata dalle disposizioni del nuovo decreto “end of waste” (DM 127/2024) che non ne consente il conferimento a impianti di recupero per la formazione di aggregati riciclati.
In riferimento all'Area del Progetto Unitario, rispetto ad un Suolo esistente coperto e impermeabilizzato di 18.654 mq da Fabbricati produttivi dismessi, 19.814 mq a piazzali asfaltati, con presenza di 2.800 mq a Verde, il Progetto Unitario stesso prevede riduzione del Consumo di Suolo per superfici coperte e pavimentate di 2.200 mq circa (come meglio specificato nella Relazione specifica che sarà allegata al Progetto Municipale di Permesso di Costruire)
Relativamente all'Area ex Gondrand, a fronte di una superficie di suolo consumato ad oggi pari a 31.000 mq circa, nel Progetto Municipale/PdC Convenzionato sarà ridotto a 24.000 mq circa.
L'Area ex Carlini presenta attualmente un Consumo del suolo del 100% pertanto il Progetto, che prevede la realizzazione di aree verdi e parcheggi drenanti in superficie, andrà a ridurlo.
Il Progetto Unitario e il successivo Progetto Municipale/PdC Convenzionato relativo all'Area ex Gondrand, prevede in termini di percentuali che il Suolo consumato assommi a circa 29.603 mq (88%), comprensivo di Aree a parcheggio/stalli che saranno realizzate in asfalto drenante per circa 5.500 mq, quindi migliorativi rispetto alle superfici oggi asfaltate del piazzale di manovra automezzi pesanti.
Relativamente alla Proprietà ex Carlini, la Superficie Territoriale complessiva di proprietà, di 4.735 mq , ha oggi un Consumo di suolo del 100%, suddiviso tra Fabbricati a 1/2 PFT ed aree pavimentate.
Il Progetto Unitario prevede in termini di percentuali che il Suolo consumato assommi a circa 4.170 mq (88%).

Analisi in tema di Bonifiche (Parere dell'U.O. Bonifiche Ambientali e Scarichi Idrici)

In merito ai singoli iter procedurali di bonifica relativi alle aree “Ex Gondrand” ed “Ex Carlini” attualmente in corso, con il prosieguo della Progettazione della Trasformazione Edilizia si valuterà l'eventuale unificazione in un Procedimento Unico. Come già esplicitato dal Parere dell'U.O., si condivide pienamente che il prosieguo degli iter procedurali di bonifica per entrambe le aree è comunque inderogabilmente legato alla definizione delle destinazioni d'uso previste dalla Trasformazione Urbanistica del sito, in quanto propedeutiche alla definizione degli obiettivi di bonifica.
Circa i materiali di scavo, si richiamano le criticità già esplicitate al punto precedente.

Variante 333 al PRG - Le applicazioni geotermiche e la zona di alterazione indotta dall'opera - la galleria di linea, le stazioni e i manufatti in progetto della Linea 2 della Metropolitana

La relazione sulle tematiche idrogeologiche, allegato tecnico della Variante Semplificata n. 333 del PRG, riporta all'articolo 4.2.5 che "La Regione Piemonte - Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate propone di introdurre una fascia di controllo di 350 m a lato della linea al fine di censire gli impianti esistenti e futuri".

All Building 1 Srl e Iniziative Industriali Srl, in relazione alle destinazioni in Progetto e alla tipologia delle Piastre commerciali ed edificazioni terziarie previste non intendono localizzare in Sito Impianti Geotermici che potrebbero determinare impatti/interferenze relative al Progetto delle infrastrutture/gallerie/stazioni/manufatti della Linea 2 della Metropolitana.

Invarianza Idraulica

L'intervento in Progetto rispetta il principio dell'invarianza idraulica in attuazione delle disposizioni del Piano territoriale di coordinamento provinciale PTCP2, migliorando anche la permeabilità dei suoli in funzione della riduzione rilevante delle aree pavimentate come anche meglio specificate nel precedente capoverso "Consumo di suolo".

In linea con quanto definito al punto 4.1 dell'allegato DS6 - Disposizioni tecnico normative in materia di difesa del suolo del PTCP2, per trasformazione del territorio a invarianza idraulica si intende la trasformazione di un'area che non provochi un aggravio della portata di piena del corpo idrico ricevente i deflussi superficiali originati dall'area stessa.

Per il confronto fra la situazione ante-operam e la situazione post-operam, si sono seguite le indicazioni del punto 4.1 dell'elaborato DS6 - Disposizioni tecnico normative

in materia di difesa del suolo del PTCP2, che possono essere così sintetizzate:

- Tempo di ritorno per il dimensionamento degli interventi di invarianza idraulica $Tr=50$ anni;
 - Tempo di ritorno per il dimensionamento della rete $Tr=20$ anni;
 - Costruzione dello ietogramma, utilizzando i dati di pioggia resi disponibili da ARPA Piemonte;
 - Calcolo delle perdite idrologiche eseguito facendo uso di standard metodologici, quale il metodo CN-SCS
 - Calcolo delle portate di piena mediante un modello di trasformazione afflussi-deflussi.
-
- La verifica relativa al rispetto dell'invarianza idraulica e/o al suo miglioramento rispetto allo stato di fatto sarà parte integrante della documentazione tecnica allegata all'Istanza del/dei Permessi di Costruire Convenzionati in Deroga al PRG.