

# **PROTOCOLLO D'INTESA**

TRA

*LA REGIONE PIEMONTE*

*LA PROVINCIA DI TORINO*

*IL COMUNE DI TORINO*

*IL COMUNE DI SETTIMO TORINESE*

*IL COMUNE DI S. MAURO TORINESE*

*IL COMUNE DI BORGARO TORINESE*

**RIQUALIFICAZIONE FISICA, INFRASTRUTTURALE,  
AMBIENTALE, FUNZIONALE E SOCIALE  
DEL QUADRANTE NORD EST  
DELL'AREA METROPOLITANA.**

**PROTOCOLLO DI INTESA PER LA RIQUALIFICAZIONE FISICA,  
INFRASTRUTTURALE, AMBIENTALE, FUNZIONALE E SOCIALE DEL  
QUADRANTE NORD EST DELL'AREA METROPOLITANA.**

tra

La Regione Piemonte, rappresentata dal Presidente .....

La Provincia di Torino, rappresentata dal Presidente .....

Il Comune di Torino, rappresentato dal Sindaco.....

Il Comune di Settimo T.se, rappresentato dal Sindaco.....

Il Comune di S. Mauro T.se, rappresentato dal Sindaco.....

Il Comune di Borgaro T.se, rappresentato dal Sindaco.....

**PREMESSE**

**1. Analisi del contesto del Quadrante nord-est dell'area metropolitana**

**1.1 Considerazioni introduttive**

Il Quadrante nord-est dell'area metropolitana comprende una porzione del territorio della Città di Torino, di Settimo T.se e di S. Mauro T.se. Tale ambito risulta interessato altresì dai sistemi ambientali, paesaggistici e fluviali dei fiumi Po, Dora e Stura e della collina torinese. In particolare sono comprese in tale quadrante le aree della Variante strutturale n° 200 del PRG di Torino, della Variante n.21 "Laguna Verde" di Settimo T.se., l'ambito delle aree Bor.Set.To. compreso nel P.R.U.S.S.T 2010 Plan ed oggetto di specifico Protocollo d'intesa tra gli Enti e la proprietà e l'area industriale del Pescarito che sarà oggetto di una Variante urbanistica coordinata dei tre Comuni.

Una prima valutazione storico-geografica mette in luce la rilevante infrastrutturazione dell'area, il disegno frammentato del territorio, caratterizzato da un sistema di complicate sovrapposizioni di trame, griglie e modalità diverse di strutturazione, ove si sono nel tempo addensate concentrazioni produttive e complessi residenziali ad alta densità abitativa, contrapponendo agli spazi che conservano l'originale carattere rurale, ambientale e paesaggistico estesi quartieri edilizi e piattaforme industriali di piccole e grandi dimensioni in parte dismesse.

Una seconda valutazione geomorfologica e idrografica permette di cogliere anche i fattori di omogeneità del territorio, la collina torinese che fornisce un buon contesto di qualità ambientale ed il sistema dei corsi d'acqua – Po, Dora e Stura – che, in funzione della loro portata, hanno assunto un valore e notevoli potenzialità legate alla conformazione dell'area metropolitana, essendo parte integrante del "sistema verde-azzurro" della Città di Torino e del progetto Corona Verde.

Una terza valutazione di carattere infrastrutturale consente di definire di importanza strategica l'intero Quadrante nord est, poiché proprio la sua peculiare collocazione

geografica lo caratterizza come uno dei principali corridoi di accesso alla città e di collegamento transregionale e internazionale.

Il territorio è interessato: dall'arco nord della Tangenziale di Torino; da due Autostrade; dalla SSP 11 e dalla S.R. 590 della Val Cerrina; da altre importanti strade provinciali esistenti ed in fase di realizzazione; dalla nuova linea ferroviaria dell'Alta Velocità To-Mi; dalla linea ferroviaria storica Torino-Milano-Venezia; dalla linea ferroviaria Canavesana; dal collegamento con l'Aeroporto di Torino; dalla nuova stazione ferroviaria Stura; dalla nuova stazione Rebaudengo. Le infrastrutture ferroviarie costituiscono poli nodali del Servizio Ferroviario Metropolitano per il collegamento con il capoluogo, l'Aeroporto di Caselle e la Reggia di Venaria.

Le valutazioni precedenti pongono in evidenza la frammentazione e la diffusa segmentazione del territorio, discendente dall'insufficiente coordinamento pianificatorio di area vasta e da scelte settoriali non legate da un disegno progettuale unitario. La riqualificazione dell'area deve avere come riferimento l'intero ambito o gli elementi significativi e come obiettivo la ricerca delle coerenze delle singole previsioni. Ciò al fine di ricercare le interconnessioni territoriali in grado di ridurre l'isolamento dei sistemi locali facendo emergere e valorizzando le potenzialità dei luoghi.

## **1.2 Elementi di contesto**

Il Quadrante nord est, come sopra detto, è stato oggetto nei decenni scorsi dalle importanti trasformazioni a carattere urbanistico, insediativo e infrastrutturale. Esse vengono evidenziate affinché le previsioni dei singoli strumenti di pianificazione e programmazione ne tengano adeguatamente conto all'interno di un disegno organico e coerente e alla luce degli interventi oggetto del presente Protocollo.

In particolare caratterizzano il quadro territoriale di riferimento:

- la collina di Torino, elemento di rilievo paesaggistico la cui visibilità costituisce valore aggiunto per le previsioni residenziali dell'intero quadrante, nonché elemento di estremo interesse ambientale. La sua tutela ed il suo inserimento in una "rete" ambientale permette di collegare le aree lungo le aste fluviali, gli edifici storici (quali ad esempio l'ex Manifattura Tabacchi, la Basilica di Superga, l'Abbadia di Stura, le Cascine storiche presenti sul territorio, il Cimitero monumentale) con le aree a servizi comprese nelle zone residenziali;
- i Parchi, quali quello della Colletta, del Meisino, della Collina di Torino, le potenziali aree di sponda della Stura, il Sempione, il parco intercomunale "Tangenziale Verde" del Prusst 2010 plan;
- le preesistenze e gli insediamenti storici, quali ad esempio l'Abbadia di Stura, il Cimitero Monumentale, la Manifattura Tabacchi, i complessi militari di Via Bologna, la Cascina Marchesa, la Cascina S.Giorgio e in generale le Cascine e Ville storiche, la zona cosiddetta "dei lavandai" condivisa dai comuni di Settimo Torinese e San Mauro;
- il reticolo idrografico minore, composto da un insieme di rii e bealere e tra queste la bealera Nuova - Sturetta di impianto storico;
- il complesso ospedaliero "Giovanni Bosco" e la relativa piazza con i giardini antistanti;
- le aree produttive e gli edifici industriali attivi, quali ad esempio la Pirelli lungo l'autostrada Torino-Milano, la zona industriale del Pescarito, i complessi commerciali Auchan e Panorama, il tessuto artigianale della zona ricompresa tra via Bologna e corso Regio Parco;
- le aree e gli edifici industriali dismessi, quali ad esempio l'ex Scalo merci Vanchiglia, l'ex trincerone ferroviario, l'ex Manifattura Piemontese, la Gondrand, parte delle aree ex Michelin, ex Pirelli, ex TNT Traco.
- i grandi assi di collegamento su gomma e su ferro sopra citati;

- il Corridoio della Nuova Linea Torino-Lione ad Alta Capacità, nel tratto Venaria-Torino-Settimo-Chivasso, al momento in fase di definizione nell'ambito del Progetto preliminare dell'opera costituente il tratto italiano del Corridoio V della rete dei collegamenti transeuropei (TEN).

### **1.3 Il quadrante nord est nelle pianificazioni di settore**

Il Quadrante nord est presenta uno scenario amministrativo complesso, poiché vede la presenza di numerosi attori istituzionali, locali e nazionali, ciascuno con proprie competenze in materia pianificatoria. Ciò ha comportato, nel tempo, la messa in atto di azioni progettuali e procedurali sul territorio, caratterizzate talvolta da una visione parziale e settoriale, non sempre coerente con un disegno unitario, la cui mancanza di coordinamento ha caratterizzato spesso in passato la pianificazione.

In particolare, gli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica interessanti l'area locale e l'area vasta, sono i seguenti:

- Piano Regolatore del Comune di Torino, approvato con DGR n. 3-45091 del 21 aprile 1995, successiva Variante n.38, approvata con DGR n. 21-2495 del 3 aprile 2006, relativa agli insediamenti produttivi con particolare riferimento al recupero dell'ex Scalo merci Vanchiglia e della trincea ferroviaria.  
Con la variante n. 151, il cui Documento Programmatico è stato adottato con DCC n. 130 in data 29 settembre 2008 ai sensi della LR 1/07, sono state introdotte significative modifiche alla regolamentazione delle aree industriali. Infine, con la variante n.200, il cui Documento Programmatico è stato adottato con DCC n. 92 del 15 giugno 2009, viene delineato l'assetto infrastrutturale, insediativo e commerciale dell'area urbana concernente gli ambiti di Spina 4, Sempione-Gottardo (ex trincea ferroviaria) e scalo Vanchiglia. Sono in fase di redazione i Programmi integrati relativi alle aree ex Michelin, TNT Traco e Basic Net;
- Piano regolatore del Comune di Settimo T.se, approvato con DGR n. 59-9372 del 7 ottobre 1991. Con la variante n. 13 del 2005 sono state recepite le previsioni del Programma di Riqualficazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile (PRUSST 2010 PLAN); con la variante n. 18, approvata nel 2008, è stata modificata la destinazione d'uso dell'area ex Pirelli di via Torino e con la variante n. 21 del 2008 è stata prevista la realizzazione del progetto "Laguna Verde" sull'area citata;
- Piano Regolatore del Comune di S. Mauro T.se, approvato con DGR n 142-3494 del 18/2/1986;
- Piano Regolatore del Comune di Borgaro T.se, approvato con D.M. n. 2145 del 1 ottobre 1971 e modificato sostanzialmente con la Variante Generale approvata con DGR n. 53-27631 del 23/08/1983. Con la Variante n. 3 approvata con DGR n. 7-3973 del 24/09/2001 è stato inserito il nuovo tracciato stradale della circonvallazione Venaria Reale-Borgaro Torinese nelle planimetrie di P.R.G.C.. Con la Variante n. 5 approvata con DGR n. 9-5152 del 29/01/2007 il P.R.G.C. è stato adeguato alle opere della "tangenziale verde" nell'ambito del P.R.U.S.S.T. Plan 2010 approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.
- PRUSST 2010 PLAN, programma sottoscritto dai comuni di Torino, Settimo T.se e Borgaro, con il quale viene prevista la creazione del Parco Tangenziale Verde, nuove centralità locali nel Comune di Settimo, infrastrutture e sistemi della mobilità, protezione del territorio;
- Programma URBAN – Italia S+3, promosso nel 2000 tra i comuni di Settimo T.se, Borgaro, Leini e Volpiano, per l'integrazione e l'attuazione degli interventi previsti dal PRUSST;

- Programma Territoriale Integrato “Reti 2011”, che vede la partecipazione di 18 Comuni del quadrante nord dell’Area metropolitana di cui Settimo T.se è capofila, e prevede di qualificare i valori naturali presenti nel territorio per creare un più ampio sistema ambientale “Il Grande Parco 2011”;
- Sistema delle Aree protette, istituito con legge regionale 65/1995;
- Piano per l’Assetto Idrogeologico (P.A.I.), approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri il 24/5/2001;
- Progetto Corona verde, mediante il quale, utilizzando le risorse derivanti dai fondi strutturali 2007-2013, possono essere realizzate opere di riqualificazione del territorio interessato dal presente Protocollo;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino, adottato con DCP n. 621-71253 del 28/4/1999 e approvato con DCR n. 291-26243 del 1/8/2003 e Variante al PTCP adottata con DCP n.332467/2007 del 22.05.2007 e approvata con DCR n.23-42501 del 12.10.2010;
- Variante al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (PTC2), adottato con DCP del 20/07/2010
- Piano Territoriale Regionale vigente, approvato con DCR n. 388-9126 del 19/6/1997; nuovo PTR adottato dalla Giunta regionale con DGR n. 18-11634 del 22/6/2009;
- Piano Paesaggistico Regionale, adottato dalla Giunta regionale il 4/8/2009;
- Progetto Integrato Strategico Urbano (P.I.S.U.) “Barriera di Milano”, consistente in un programma comunitario a regia pubblica di rigenerazione urbana che interessa l’intero quartiere con misure sociali, economiche e fisiche.

## **2 Le iniziative previste**

### **2.1 Le iniziative e le azioni progettuali**

La convergenza di un grande numero di progetti e di trasformazioni strategiche sui tre livelli, infrastrutturale, insediativo e ambientale, permette di considerare il territorio in un’ottica di sistema e di favorire il dialogo e l’integrazione tra progetti e attori, un *unicum* omogeneo e coerente per molti aspetti indivisibile, pur affidato ad autorità diverse nella logica delle singole politiche competitive.

I nuovi progetti dovranno garantire la piena funzionalità del Servizio Ferroviario Metropolitano.

Sono di seguito elencati gli ambiti di approfondimento, oggetto di discussione nei lavori dei diversi e separati Tavoli interistituzionali istituiti nel corso degli ultimi anni tra gli Enti (Tavolo del Comitato PRUSST 2010 PLAN attivato per la gestione della citata Variante n. 21 al PRGC di Settimo T.se; Tavolo Tecnico Interistituzionale delle Varianti n. 200 del PRGC del Comune di Torino e la Variante n. 21 sopra detta; il Tavolo per la riqualificazione dell’area industriale “Pescarito” relativo ai Comuni di S. Mauro T.se, Settimo T.se e Torino):

A) RETE INFRASTRUTTURALE SU GOMMA, ambito ritenuto strategico al fine di coordinare le viabilità locali, regionali e nazionali:

- interventi interessanti la SSP11, che collega Torino con Chivasso, mediante il suo adeguamento alla normativa vigente nel tratto che attraversa il Comune di Settimo T.se fino alla zona di Abbadia di Stura, secondo il progetto della Provincia di Torino tendente a creare una alternativa funzionale al percorso autostradale parallelo. Sempre per il fine indicato, sono altresì previsti (nel breve periodo) gli interventi diretti a collegare la SSP11 con la Strada Cebrosa in Comune di Settimo T.se nonché il suo innesto sulla tangenziale e collegare il Viale Agudio/Lungo Stura Lazio in Comune di Torino;

- interventi di trasformazione (nel lungo periodo) del tratto terminale dell'Autostrada Torino-Milano/Tangenziale, in viale urbano, anche mediante interrimento, al fine di ridurre l'effetto di insularizzazione delle zone e quartieri circostanti;
- interventi sulla direttissima Torino-Caselle, di adeguamento alle norme vigenti e mirati alla realizzazione della terza corsia, al fine di creare un accesso più funzionale alla Città di Torino da nord direttamente sul viale della Spina 4 e rendere più rapido il collegamento da e per l'aeroporto di Caselle Torinese, anche in considerazione dell'attestamento della circonvallazione Venaria Reale-Borgaro Torinese sulla tangenziale,

B) RETE INFRASTRUTTURALE SU FERRO, ambito ritenuto strategico per la presenza della ferrovia storica e della linea dell'Alta Velocità, della ferrovia metropolitana Canavesana, della ferrovia Torino-Ceres e del passante ferroviario, dell'Alta Capacità e della nuova metropolitana di Torino:

- realizzazione di un primo lotto della Linea metropolitana 2, collegante la stazione Rebaudengo con la fermata della linea metropolitana 1 di corso Re Umberto in Torino, mediante il previsto attraversamento dell'ex Scalo merci Vanchiglia, sottopassando il Centro Storico. Tale intervento consente di perseguire diverse finalità, tra le quali il potenziamento dell'accessibilità metropolitana e locale, l'alleggerimento del traffico veicolare, la riqualificazione e ricucitura del tessuto urbano attraverso il riutilizzo dell'ex trincea ferroviaria, il riuso di spazi e di aree abbandonate e dismesse.
- prolungamento eventuale della Linea metropolitana 2 verso nord, in direzione della zona industriale Pescarito e del Comune di Settimo T.se in prossimità dell'ambito di Laguna Verde, degli accessi autostradali, sulla base di una verifica del bacino di utenza e della sostenibilità economica, in coerenza con le finalità prima descritte;
- potenziamento della ferrovia Canavesana da Volpiano a Settimo T.se, già previsto dal PTCP, al fine di migliorare il sistema ferroviario metropolitano in coerenza con il passante ferroviario. È in atto la valutazione sulla fattibilità tecnico-economica dell'eventuale interrimento e raddoppio della linea ferroviaria nel Comune di Settimo T.se;
- quadruplicamento e interrimento della ferrovia storica nel comune di Settimo T.se, al fine di favorire la ricucitura territoriale urbana e la riqualificazione delle aree interessate;
- previsione di una fermata RFI nel Comune di Settimo T.se, in corrispondenza dell'area "Laguna Verde";
- recepimento del tracciato dell'Alta Capacità con la relativa immissione sulla linea AV To-Mi a Settimo T.se. I treni passeggeri della nuova linea Torino - Lione attraverseranno Torino utilizzando il Passante ferroviario - Stazione internazionale Porta Susa.
- potenziamento delle linee di trasporto pubblico verso Borgaro T.se.;
- miglioramento delle condizioni di accessibilità da e per l'aeroporto di Caselle Torinese attraverso il potenziamento e la migliore programmazione delle corse della linea ferroviaria Torino-Ceres;

C) INTERVENTI INSEDIATIVI IN AMBITO RESIDENZIALE, previsti dal Progetto Preliminare controdedotto della variante 21 del Comune di Settimo T.se e dal Documento Programmatico della variante 200 del Comune di Torino:

- Comune di Settimo Torinese; sull'area interessata dalla variante 21 (Laguna Verde), con una superficie territoriale di 850.000 mq, sono previsti interventi di ristrutturazione urbanistica che porteranno circa 8.000 nuovi residenti. Le strutture residenziali previste consistono in edifici pluripiani a torre, con una configurazione ad arcipelago

contraddistinta dalla formazione di “isole” funzionali, integrate da un diffuso sistema ambientale e di percorribilità pedonale;

- Comune di Torino; le aree interessate dalla variante 200 si articolano su tre ambiti – Spina 4, Sempione-Gottardo, Scalo Vanchiglia. Su questi ambiti il Documento programmatico prevede una consistente edificazione in gran parte a destinazione residenziale mediante la trasformazione di aree industriali dismesse o miste da riordinare, con indici edificatori diversi a seconda della localizzazione delle strutture. Il progetto, nonostante la sua notevole estensione spaziale, non incide negativamente sulle aree verdi o naturali e determina una riqualificazione ambientale e sociale del territorio. Sono in fase di redazione i Programmi integrati di riqualificazione e riuso delle aree ex Michelin, TNT Traco e Basic Net che prevedono una serie articolata di interventi che hanno l’obiettivo di ridefinire la struttura urbana dell’ambito attraverso l’individuazione di un mix di funzioni anche residenziali con la previsione di circa 4000 nuovi abitanti.

#### D) INTERVENTI IN AMBITO COMMERCIALE, TERZIARIO E SERVIZI ALLA PERSONA

- Comune di Settimo T.se; nelle aree interessate dalla Variante 21 è prevista una percentuale pari ad un massimo del 25% della SLP destinata al commercio per la grande distribuzione, coerentemente con la destinazione già vigente delle aree di “Porta ovest” della Città. Una percentuale pari ad un minimo del 15% è destinata ad attività per la diffusione della conoscenza, la ricerca scientifica e la sperimentazione tecnologica a carattere pubblico e/o privato per la creazione di centri di specializzazione post-universitaria, centri di ricerca e residenze collettive connesse. La parte rimanente, pari ad un minimo del 5% è destinata alla produzione di beni e servizi alle persone ed alle imprese;
- Comune di Torino; nelle aree interessate dalla variante 200 sono previste specifiche destinazioni, ed in particolare nella zona dell’ex Scalo merci Vanchiglia si prevede l’introduzione di nuovi mix funzionali che prevedono la presenza di attività di alto rango (laboratori di ricerca, ASPI, Eurotorino ossia attività di ricerca scientifica, universitaria, tecnologica e industriale), al fine del recupero e della riqualificazione territoriale ed ambientale dell’area, rispettandone la vocazione. Uno specifico polo commerciale viene previsto nella medesima zona dell’ex Scalo Vanchiglia (su corso Novara), quale servizio a supporto del nuovo quartiere residenziale e integrato al tessuto urbano circostante.

#### E) INTERVENTI IN AMBITO INDUSTRIALE (COMPRESSE LE AREE INDUSTRIALI DISMESSE)

- Comune di Settimo Torinese; con la variante n. 18, approvata nel 2008, viene ampliato il processo di trasformazione urbanistica e funzionale del settore territoriale di via Torino, con la previsione di riqualificazione fisica dell’impianto industriale Pirelli e delle adiacenti analoghe attività ed il contestuale trasferimento della produzione in altra area del Comune. Successivamente, con la variante n.21, si provvede al riordino delle trasformazioni urbanistiche dell’ambito considerato, al fine di consentire gli interventi sopra detti di tipo residenziale, commerciale e terziario e procedere alla formazione di una struttura urbanistica plurifunzionale, offrendo al sistema urbano articolate opportunità localizzative di servizi e funzioni di rango metropolitano;
- Comune di Torino; con la variante 200 si prevede la riqualificazione di grandi aree industriali dismesse e di servizio, operazione collegata alla realizzazione del primo tratto della linea metropolitana 2, da Rebaudengo all’ex Scalo merci Vanchiglia. In particolare viene eliminato un fattore di degrado fisico ed ambientale come l’ex trincea ferroviaria lungo i corsi Sempione e Gottardo. È previsto il riuso a scopi edificatori delle superfici

industriali della Metallurgica Piemontese e della Gondrand, il riuso delle superfici abbandonate e degradate all'interno dell'ex Scalo merci Vanchiglia e la complessiva riqualificazione dell'area compresa tra l'ex Scalo Vanchiglia stesso e via Bologna. Sono in fase di redazione i Programmi integrati di riqualificazione e riuso delle aree ex Michelin, TNT Traco e Basic Net;

- Comparto industriale "Pescarito"; è nato nel 1969 con una lottizzazione che ha interessato i Comuni di S. Mauro T.se, Settimo T.se e Torino. Le ipotesi di intervento potranno prevedere la trasformazione del sito produttivo in coerenza con gli indirizzi in tema di Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate. A fronte della complessità amministrativa dovuta alla presenza di tre diversi Enti locali interessati, delle significative dimensioni dell'ambito e con l'obiettivo di attivare adeguati strumenti urbanistici e finanziari, si rende necessaria l'istituzione di un Tavolo interistituzionale che definisca le problematiche segnalate e garantisca il coordinamento tra gli attori pubblici, privati coinvolti e le associazioni di categoria.
- Comune di Borgaro Torinese: la zona industriale di Strada del Francese è un ambito produttivo-industriale unitario, realizzato su un contesto territoriale omogeneo e avente le stesse caratteristiche con quello limitrofo di Torino. Pertanto, si rende necessario un coordinamento tra le previsioni dei rispettivi P.R.G.C..

#### F) INTERVENTI DI TUTELA E CONNESSIONE AMBIENTALE

- Comune di Settimo Torinese; sul territorio comunale sono delimitate ampie aree che fanno parte della Tangenziale Verde. Essa è definita quale Parco di connessione tra parchi regionali (in particolare tra la Mandria e le aree lungo il Po), ed è ricompresa nel progetto della Corona Verde. Al suo interno sono stati previsti e realizzati percorsi pedonali e ciclabili. Per quanto riguarda le previsioni della variante n. 21 (Laguna Verde), sono previste estese superfici da destinare a verde e che potranno, nonostante la presenza di un tessuto edificato compatto nonché di significative infrastrutture viarie e ferroviarie, migliorare i collegamenti tra la stessa Tangenziale Verde ed il Parco del Po;
- Comune di Torino; la variante n.200 ha tra gli obiettivi il collegamento ed il recupero alla Città delle sponde fluviali, in quanto parte di un sistema di spazi verdi di livello metropolitano. Sono inoltre indicati quali elementi da salvaguardare e valorizzare i Parchi cittadini esistenti (Colletta, Meisino e Stura). A livello locale vengono indicati sviluppi progettuali di collegamento tra i Giardini Reali, l'asse di Corso Regio Parco (per il quale si prevede la riqualificazione ambientale con l'apertura del canale ivi esistente) ed il viale di copertura dell'ex trincea ferroviaria;
- Comune di San Mauro; l'approfondimento delle tematiche relative all'area del Pescarito può consentire la salvaguardia di percorsi verdi nelle zone limitrofe che rafforzino il collegamento delle aree verdi del quadrante nord est con le aree collinari e con il Parco del Po, tenuto conto delle ipotesi progettuali dell'Ente Parco del Po Torinese.
- Comune di Borgaro Torinese: sul territorio comunale sono delimitate ampie aree che fanno parte della Tangenziale Verde, Parco di Connessione tra il Parco PO e il Parco Regionale de La Mandria.

### **2.2 Finalità del presente Protocollo**

Le iniziative sopra prospettate, in parte con procedure già in atto ed in parte ipotizzate, consentono la realizzazione di un complesso di opere in diversi ambiti di intervento per l'attuazione di un ridisegno territoriale - urbanistico, insediativo, commerciale, ambientale e sociale - del Quadrante nord est.

Proprio in considerazione della rilevanza strategica attribuita al territorio e della complessità delle iniziative evidenziate, gli Enti sottoscrittori ritengono necessario considerare in modo

unitario questa parte di area metropolitana, condividendo da un lato gli obiettivi complessivi di riordino e riqualificazione prefigurati e i nuovi scenari di sviluppo e, dall'altro lato, la necessità di procedere mediante un modello di governance che accompagni in modo coerente ed integrato le iniziative previste o da definire da parte delle Amministrazioni interessate. Questo insieme di trasformazioni e progetti deve consentire di prefigurare nuove articolazioni territoriali capaci di massimizzare gli esiti in termini di qualità dell'abitare e di competitività territoriale, superando la visione settoriale degli interventi e la separazione delle progettualità.

A tale proposito e secondo le modalità operative di cui al punto seguente, questo Protocollo rappresenta il momento concreto per definire in modo coerente ed integrato gli ambiti di intervento, in un'ottica di pianificazione e gestione sostenibile del territorio, con soluzioni che consentano:

- la riduzione del traffico su gomma mediante la realizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture di trasporto su ferro e di mobilità metropolitana, in particolare il Servizio Ferroviario Metropolitano;
- la salvaguardia e l'implementazione del sistema delle aree verdi mediante la creazione e il potenziamento di connessioni ecologiche, anche con riferimento agli spazi verdi urbani, promuovendo per quelli di livello metropolitano, adeguate soluzioni progettuali, gestionali e manutentive accompagnate dalle relative ipotesi finanziarie;
- la riduzione dell'effetto di insularizzazione delle aree urbane ed il rafforzamento della permeabilità, mediante la ricucitura delle stesse e l'eliminazione delle barriere artificiali esistenti;
- la definizione ottimale del ruolo e dei caratteri delle nuove polarità, anche in relazione alle problematiche inerenti l'accessibilità dell'intera area (stazioni Rebaudengo e Stura, Laguna verde, Vanchiglia);
- la riqualificazione ed il conseguente riuso delle aree produttive dismesse, sottoutilizzate o in stato di degrado, nonché l'adeguamento delle zone industriali alle previsioni vigenti in materia di aree produttive ecologicamente attrezzate;
- l'integrazione delle diverse tematiche - ambientali, commerciali, trasportistiche, infrastrutturali - anche al fine precipuo di limitare il consumo del suolo e conservare le vocazioni territoriali;
- il coordinamento tra le azioni di carattere urbanistico e quelle di natura finanziaria al fine di prefigurare il quadro complessivo delle risorse occorrenti alla realizzazione del sistema infrastrutturale;
- la possibilità di coniugare le trasformazioni territoriali con la valorizzazione del patrimonio immobiliare interessato, in un disegno di crescita e sviluppo economico locale;
- la definizione del quadro generale del dissesto idrogeologico alla scala vasta e le conseguenti misure d'intervento per la protezione del territorio.

### **3. Modalità operative**

Al fine di dare attuazione alla strategia descritta nei punti precedenti e di definire un modello di governance che accompagni in modo coerente ed integrato le iniziative previste - tenuto altresì conto del diverso livello di approfondimento dei progetti, delle procedure e delle priorità - il presente Protocollo prevede le seguenti modalità operative:

1. individuazione e istituzione di un Comitato di Pilotaggio, composto dagli Amministratori degli Enti sottoscrittori con compiti di supervisione dell'operato del Comitato Tecnico di cui al successivo punto 2 e di promozione delle varie iniziative;
2. individuazione e istituzione di un Comitato Tecnico, affiancato da una Segreteria Tecnica regionale e provinciale, composto dai dirigenti competenti per materia con il

compito di coordinare la redazione del Piano di Struttura di cui al successivo artt. 3 e 4

Premesso infine che:

- con delibera n del.....la Regione Piemonte ha condiviso la bozza del Protocollo d'Intesa.
- con delibera n del.....la Provincia di Torino ha condiviso la bozza del Protocollo d'Intesa;
- con delibera n del.....il Comune di Torino ha condiviso la bozza del Protocollo d'Intesa;
- con delibera n del.....il Comune di Settimo T.se ha condiviso la bozza del Protocollo d'Intesa;
- con delibera n del.....il Comune di S. Mauro T.se ha condiviso la bozza del Protocollo d'Intesa;
- con delibera n del.....il Comune di Borgaro T.se ha condiviso la bozza del Protocollo d'Intesa;

## **TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO SI CONVIENE E SI APPROVA QUANTO SEGUE**

### **ARTICOLO 1**

Le premesse, che descrivono lo scenario di riferimento e le finalità del presente Protocollo di Intesa, ne costituiscono parte integrante formale e sostanziale.

### **ARTICOLO 2**

Il presente Protocollo di Intesa definisce le azioni di *Governance* degli Enti sottoscrittori, ciascuno per quanto di rispettiva competenza e comunque in sinergia fra tutti gli attori, tenuto conto sia delle iniziative oggetto della concertazione, sia di iniziative ricomprese in altri progetti o comunque definite in base alle opportunità del processo di riassetto del territorio e di riqualificazione previsto.

### **ARTICOLO 3**

Gli Enti sottoscrittori si impegnano ad operare al fine di perseguire gli obiettivi prefissati e la coordinata attuazione delle azioni. A tale proposito concordano sulla necessità di approfondire tutti gli elementi evidenziati nelle premesse attraverso un Piano di Struttura, predisposto e redatto secondo quanto indicato al successivo articolo 4, che individui il telaio infrastrutturale ed il sistema ambientale condiviso di riferimento in grado di armonizzazione le previsioni urbanistiche, senza che ciò costituisca impedimento alla conclusione dell'iter urbanistico delle attività in corso da parte dei Comuni.

## **ARTICOLO 4**

Per assicurare il necessario coordinamento sul piano politico e tecnico degli impegni individuati nei precedenti articoli, gli Enti sottoscrittori istituiscono con il presente protocollo:

- un Comitato di Pilotaggio, composto dagli Amministratori degli Enti sottoscrittori, cui sono affidati i compiti di supervisione dell'operato del Comitato Tecnico di cui al punto seguente, nonché di promozione delle varie iniziative;
- un Comitato Tecnico, affiancato da una Segreteria Tecnica regionale e provinciale, composto dai dirigenti competenti per materia, a cui è affidato il compito di coordinare la predisposizione del Piano di Struttura di cui all'art. 3, attraverso la redazione di:
  - una raccolta ragionata ed organica di tutti i dati progettuali e territoriali già disponibili;
  - l'analisi qualitativa contenente la valutazione dei punti di forza/opportunità e dei punti di debolezza/minacce relativi agli interventi previsti e da definire.

Il Piano di Struttura così redatto sarà approvato dal Comitato di Pilotaggio, che potrà avvalersi di eventuali consulenze esterne.

## **ARTICOLO 5**

Gli Enti sottoscrittori del presente Protocollo d'Intesa procederanno ad una sintesi dei risultati conseguiti, che costituiranno anche contributo per la definizione della Pianificazione Provinciale e Regionale, coinvolgendo nel confronto i soggetti pubblici e privati titolari delle competenze per la realizzazione delle iniziative prospettate, e si impegnano a promuovere la sottoscrizione di eventuali successivi Protocolli o Accordi di Programma per l'attuazione delle iniziative e delle scelte progettuali individuate.

Gli Enti si impegnano sin d'ora, per quanto di rispettiva competenza, a valutare la coerenza degli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e settoriale, al fine di adeguarne i contenuti ai risultati condivisi, secondo le indicazioni e le previsioni di cui in premessa.

In particolare dovranno essere valutate le possibilità e le modalità di valorizzazione delle aree situate lungo l'asse delle nuove infrastrutture, per le quali il disegno di riassetto territoriale non abbia evidenziato specifici problemi di carattere ambientale o territoriale, ove ciò si renda necessario per assicurare la realizzazione del progetto complessivo.

## **ARTICOLO 6**

Qualsiasi modifica alle pattuizioni definite nel presente atto saranno oggetto di ulteriore condivisione con le stesse modalità applicate per l'approvazione dello stesso, fatte salve le condizioni definite negli accordi di programma attuativi.

Letto, firmato e sottoscritto

Torino,

per la Regione Piemonte

---

per la Provincia di Torino

---

per il Comune di Torino

---

per il Comune di Settimo Torinese

---

per il Comune di S. Mauro Torinese

---

per il Comune di Borgaro Torinese

---