

Relazione Paesaggistica ai sensi DPCM 12/12/2005

Razionalizzazione rete Torino

T.213 PIANEZZA - GRUGLIASCO

Progetto Definitivo

Storia delle revisioni

Rev.	Data	Descrizione
Rev. 00	del 16/03/2015	Emissione per approvazione

Pubblico



Unità Progettazione Realizzazione Impianti
Il Responsabile
P. ZANNI
(P. ZANNI)

Elaborato	Verificato	Approvato
M.BOSIO STUDIO GRANMA	F. PEDRINAZZI DTNO-PRI LINEE	P.L. ZANNI DTNO-PRI

Indice

1. INTRODUZIONE	pag. 5
1.1. Premessa	5
1.2. Struttura della relazione e metodologia	5
2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO – STATO ATTUALE	pag. 7
2.1. Aspetti territoriali	7
2.2. Aspetti tecnici	11
3. ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO	pag. 14
3.1. Descrizione dei caratteri della struttura paesaggistica	14
3.1.1. Il contesto paesaggistico di riferimento	14
3.1.2. Caratteri visuali e percettivi del paesaggio	20
4. LIVELLI DI TUTELA OPERANTI SUL CONTESTO PAESAGGISTICO E NELLE AREE INTERESSATE DALL'INTERVENTO	pag. 30
4.1. Piano Territoriale Regionale (PTR)	30
4.1.1. L'AIT N. 9 – TORINO	30
4.1.2. Le strategie del PTR	31
4.1.3. Tematiche ed indirizzi dell'AIT N. 9 – TORINO	33
4.1.4. Aspetti normativi	34
4.2. Piano Paesaggistico Regionale (Ppr)	38
4.2.1. L'ambito di paesaggio N. 36 - TORINESE	39
4.2.2. Le strategie e la coerenza del Ppr	40
4.2.3. Tematiche ed indirizzi dell'ambito di paesaggio N. 36 – TORINESE	40
4.2.4. Aspetti normativi	40
4.3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 2 (PTC2)	45
4.3.1. Aspetti normativi	46
4.4. Piano Regolatore Generale (PRG)	50
4.4.1. Pianezza	50
4.4.2. Collegno	52

4.4.3. Rivoli	56
5. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO – PROGETTO	pag. 60
5.1. Strategia di progetto	60
5.2. Aspetti tecnici	60
6. VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	pag. 63
6.1. Metodologia	63
6.1.1. Sensibilità paesaggistica	63
6.1.2. Incidenza del progetto	63
6.1.3. Determinazione del livello di impatto del progetto	64
6.2. Valutazione dell'impatto paesaggistico del progetto: analisi di dettaglio	64
6.2.1. Considerazioni generali sulla tipologia degli impatti sul paesaggio	64
6.2.2. Analisi di intervisibilità	65
6.2.3. Previsione delle trasformazioni dell'opera sul paesaggio	71
6.2.4. Fotosimulazioni	71
6.3. Interventi di mitigazione proposti	78
7. CONCLUSIONI	pag. 78
8. RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI E NORMATIVI	pag. 79
APPENDICE FOTOGRAFICA	pag. 80

Allegati

- Allegato 1 – Estratti cartografici
- Planimetria DV22213A1AAX00001

1. INTRODUZIONE

1.1. Premessa

La presente relazione paesaggistica ha per scopo la valutazione delle opere riguardanti la modifica della terna T.216-T.217, che prevedono l'interramento della linea dal nuovo sostegno n. 154, su Corso Allamano, alla stazione di Pianezza, e delle loro eventuali ricadute sotto il profilo paesaggistico. L'intervento ha lo scopo di realizzare il collegamento diretto fra le stazioni di Grugliasco e di Pianezza, a cui sarà assegnata la numerazione T.213. Il collegamento sarà di tipo misto, in quanto aereo, per la parte esistente, tra la stazione di Grugliasco e l'attraversamento di corso Allamano e in cavo interrato nel restante percorso, in progetto, fino alla stazione di Pianezza. L'intervento si rende necessario, come previsto nel Piano di Sviluppo della Rete di Trasmissione Nazionale, alla voce "Razionalizzazione rete 220 e 132 kV in provincia di Torino", *"al fine di aumentare l'efficienza del servizio di trasmissione, riducendo le congestioni e favorendo il trasporto in sicurezza delle potenze in transito sulla rete a 220 kV, sarà operato il riassetto e l'ottimizzazione del sistema in anello 220 kV su cui sono inserite le stazioni di trasformazioni della RTN (Rete di Trasmissione Nazionale) che alimentano la città di Torino. Nel nuovo assetto, la SE (Stazione Elettrica) di Pianezza risulterà connessa alle stazioni di Piossasco, Grugliasco, Rosone e Pellerina"*.

Inoltre, il Protocollo d'Intesa fra Terna, Regione Piemonte e Città di Torino, sottoscritto nel 2009, riportava nelle premesse che *"... verrà implementato il riassetto delle linee e l'ottimizzazione delle stazioni di trasformazione della RTN dell'anello della cintura torinese di Pellerina (Martinetto), Pianezza, Grugliasco, Sangone e Moncalieri. In particolare, nella tratta fra Grugliasco e Pianezza, nell'ambito degli interventi già previsti nel Piano di Sviluppo della Rete di trasmissione Nazionale 2007, e riproposti nell'annualità 2008, si terrà conto dei miglioramenti ambientali che potranno essere attuati sfruttando le sinergie presenti. Nello specifico, tra gli interventi di riequilibrio territoriale della rete, verrà effettuato l'interramento della terna 216-217 a 220 kV da Corso Allamano sino alla stazione di Pianezza, sfruttando, per quanto possibile, le pertinenze della tangenziale di proprietà ATIVA."*

La relazione paesaggistica è redatta ai sensi degli articoli 146 e 159 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e s.m.i., e del D.P.C.M 12.12.2005.

1.2. Struttura della relazione e metodologia

La relazione paesaggistica è strutturata in una prima sezione dedicata all'analisi, del territorio e delle opere oggetto di intervento, e in una seconda di natura valutativa. Le due sezioni sono a loro

volta articolate in diverse parti. Trattandosi della modifica di una linea esistente, che comporta l'interramento di una tratta del percorso, con contestuale rimozione di una parte significativa dell'elettrodotto attuale, l'analisi parte da un primo inquadramento territoriale e tecnico delle nuove opere, in particolare dei punti di transizione e dell'attraversamento dell'alveo della Dora Riparia, e passa poi ad analizzare lo stato attuale del paesaggio, descrivendo la struttura del contesto di riferimento del progetto e i suoi principali caratteri percettivi. Successivamente viene indagato il sistema dei livelli di tutela e vincoli paesaggistici, con riferimento alle previsioni e prescrizioni dei diversi piani che governano il territorio, e, infine, vengono analizzate le caratteristiche delle opere in progetto.

La fase valutativa prende l'avvio con la descrizione della metodologia utilizzata, anche in relazione alla tipologia dell'intervento, e poi analizza nel dettaglio l'impatto del progetto, in particolare sotto l'aspetto dell'intervisibilità, con l'utilizzo di fotosimulazioni. Infine viene valutata la necessità di eventuali opere di mitigazione degli impatti attesi.

Sotto il profilo metodologico, vista la natura dell'infrastruttura, delle modifiche in progetto e delle caratteristiche e finalità della normativa paesistica – che indica quali modificazioni è possibile apportare al territorio a partire dalla situazione attuale, assunta come stato iniziale di riferimento – la relazione mira a valutare lo scostamento delle opere dal quadro attuale, indagando se tale scostamento sia compatibile con i margini previsti dalla normativa e in che misura alteri l'assetto paesaggistico esistente.

2. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO – STATO ATTUALE

2.1. Aspetti territoriali

La tratta di elettrodotto T.213 Pianezza-Grugliasco oggetto della variante è situata nel quadrante sud del Comune di Pianezza, in quello ovest del Comune di Collegno e in quello est del Comune di Rivoli, ai margini dei rispettivi perimetri urbani. Il tracciato del cavo interrato parte dalla Stazione Elettrica Pianezza, di proprietà di Terna Rete Italia, sita nell'omonimo comune, e termina con la risalita sul nuovo sostegno portaterminali n. 154, ricostruito in prossimità del sostegno esistente pari numero, che verrà demolito.

Lo sviluppo complessivo del tracciato di cui sopra ha una lunghezza di circa 6.5 Km.

Figura 1 – Inquadramento geografico con individuazione dell'area oggetto di intervento – estratto
Carta Tecnica Regionale scalato in 1:25.000

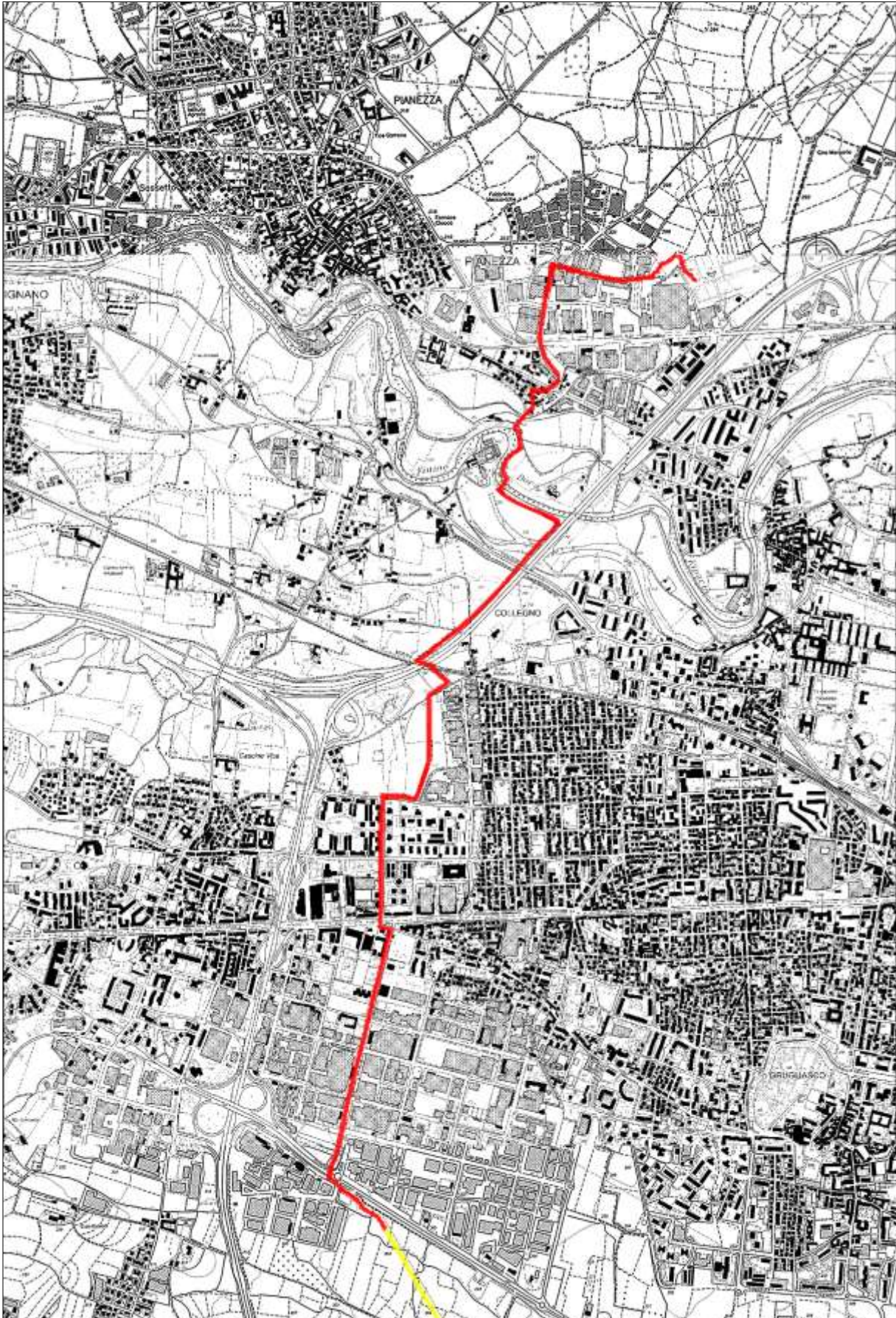


Figura 2 – Foto aerea con individuazione dell'area oggetto di intervento



Più nel dettaglio, sono due i due punti dove il cavidotto emerge da terra: il ponte-canale su cui è effettuato l'attraversamento dell'alveo della Dora Riparia insiste sulle seguenti particelle individuate al Catasto Terreni rispettivamente del Comune di Pianezza e di quello di Collegno:

- Comune di Pianezza – foglio 32, particella 61
- Comune di Collegno – foglio 7, particelle 11 e 12

il sostegno n. 154 insiste sulle seguenti particelle individuate al Catasto Terreni del Comune di Rivoli:

- sostegno n. 154 – stato attuale: foglio 23, particella 40
- sostegno n. 154 – progetto: foglio 64, particella 16

Qui di seguito due estratti della planimetria catastale con la sovrapposizione delle opere esistenti (in giallo) e di quelle in progetto (in rosso).

Figura 3 – Estratto planimetria Catasto Terreni di Pianezza e Collegno con sovrapposizione delle opere oggetto di intervento – fuori scala

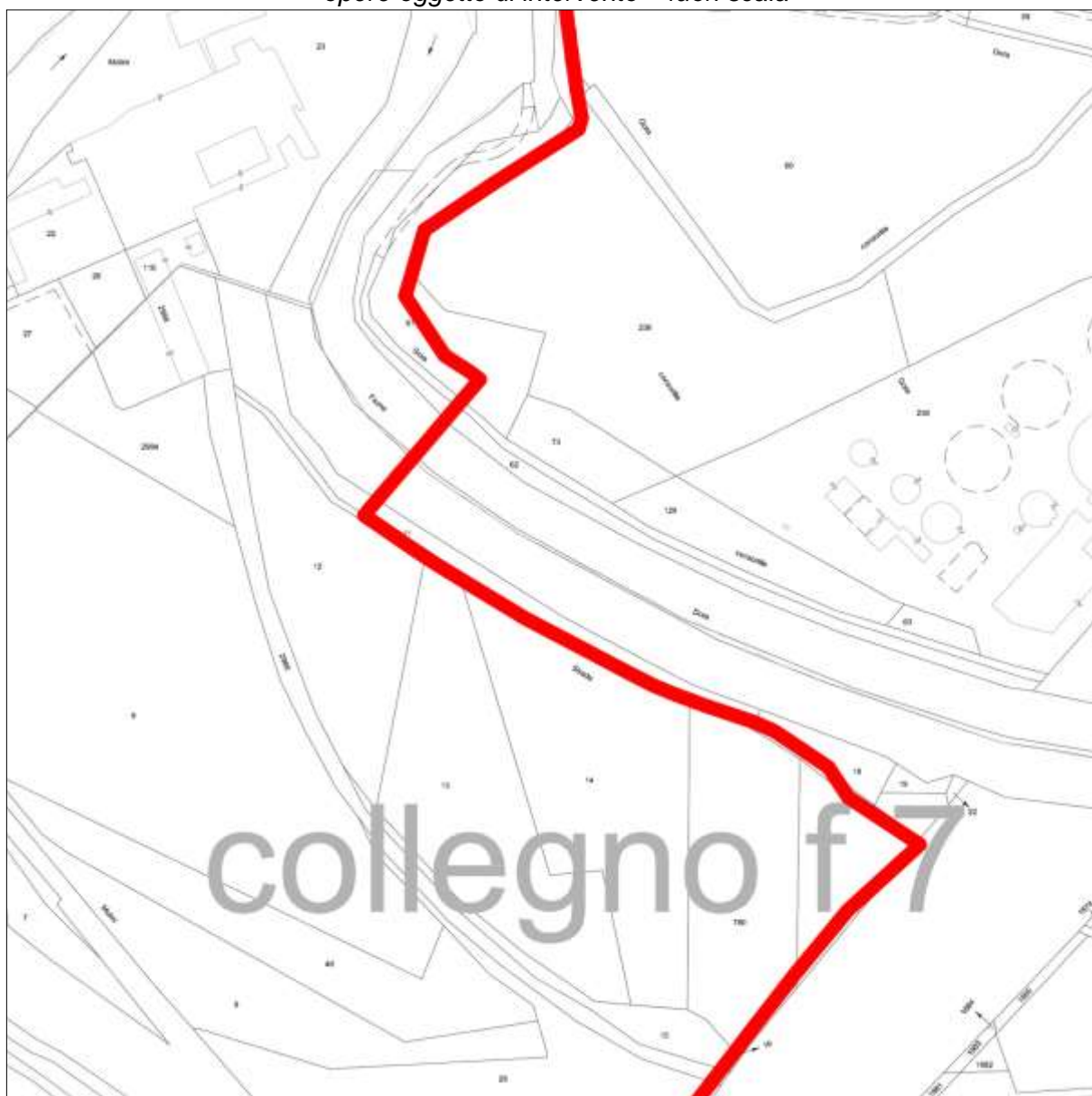
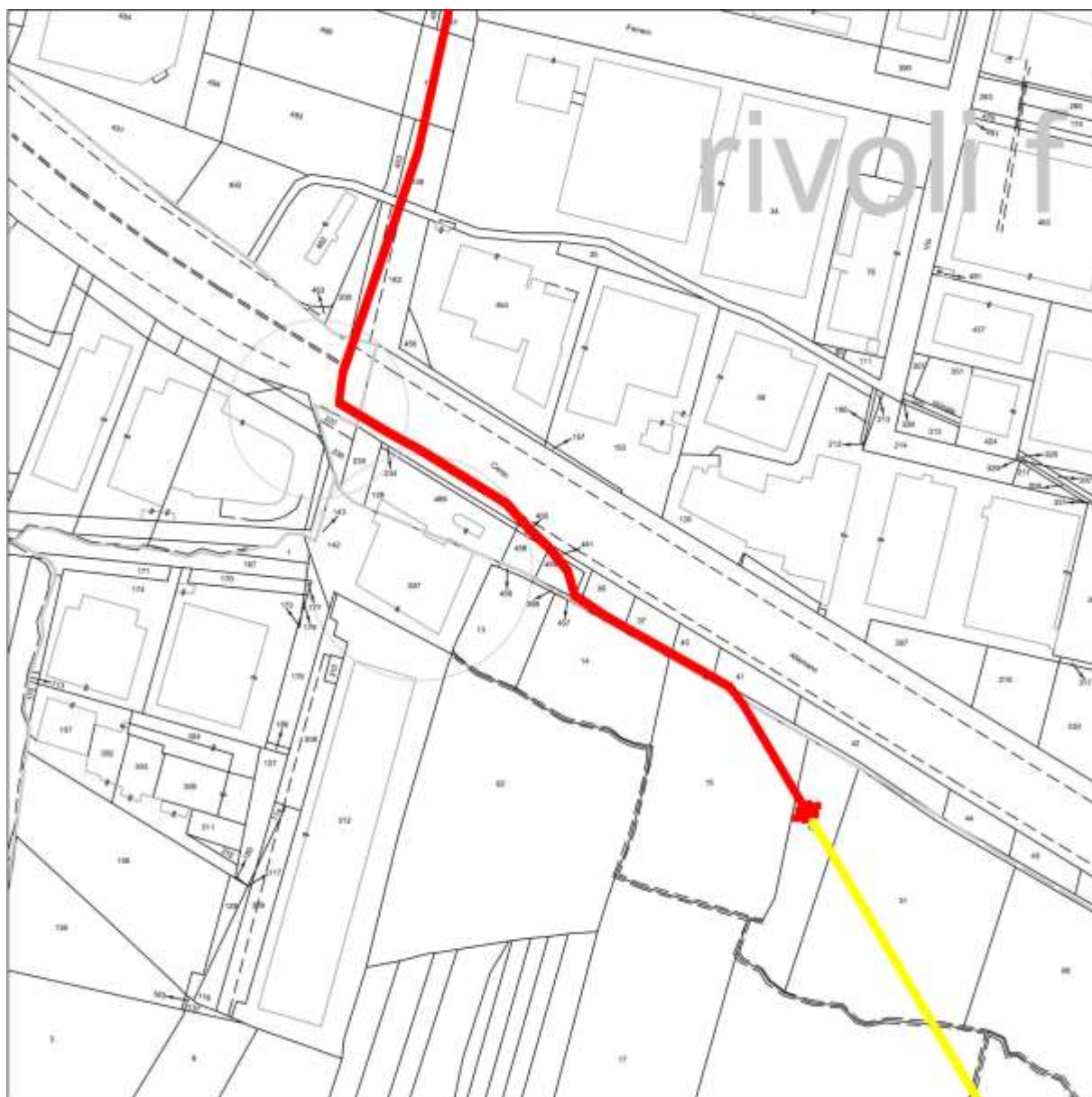


Figura 4 – Estratto planimetria Catasto Terreni di Rivoli con sovrapposizione delle opere oggetto di intervento – fuori scala



2.2. Aspetti tecnici

L'elettrodotto aereo esistente, denominato T.216-T.217, nel tratto a cavallo fra i comuni di Rivoli e Grugliasco che verrà riutilizzato per realizzare il nuovo collegamento T.213, ha le seguenti caratteristiche:

- sostegni del tipo tronco piramidale a doppia terna, in angolari di acciaio ad elementi zincati a caldo e bullonati, raggruppati in elementi strutturali, di altezze varie;
- conduttore singolo in Alluminio-Acciaio: di diametro 26,9 mm (428 mmq) per la linea che è ora T.217 fino al sostegno 159; di diametro 29,3 mm (509 mmq) per la linea che è ora T.216 fino al

sostegno 159; di diametro 31,5 mm (585 mmq) per entrambe le linee T.216-T.217 dal sostegno 159 fino alla stazione di Grugliasco;

- fune di guardia in Acciaio di diametro 11,50 mm (79 mmq).

La palificazione esistente che verrà riutilizzata per il nuovo collegamento T.213, mettendo in parallelo (con la tecnica definita di “ammazzettamento”) i conduttori delle due terne ex T.216 e T.217, va dal sostegno 166, di ingresso nella stazione di Grugliasco, al sostegno 155.

I sostegni dal 154 al 135 della linea ex T.216-T.217 verranno demoliti: intervento descritto con maggior dettaglio in altro PTO, relativo alle nuove modalità in ingresso alla stazione di Pianezza delle linee T.216 Rosone-Pianezza e T231 Piossasco-Pianezza.

Figura 5 – Foto della campata oggetto di intervento – stato attuale



Figura 6 – Foto del sostegno n. 154 – stato attuale



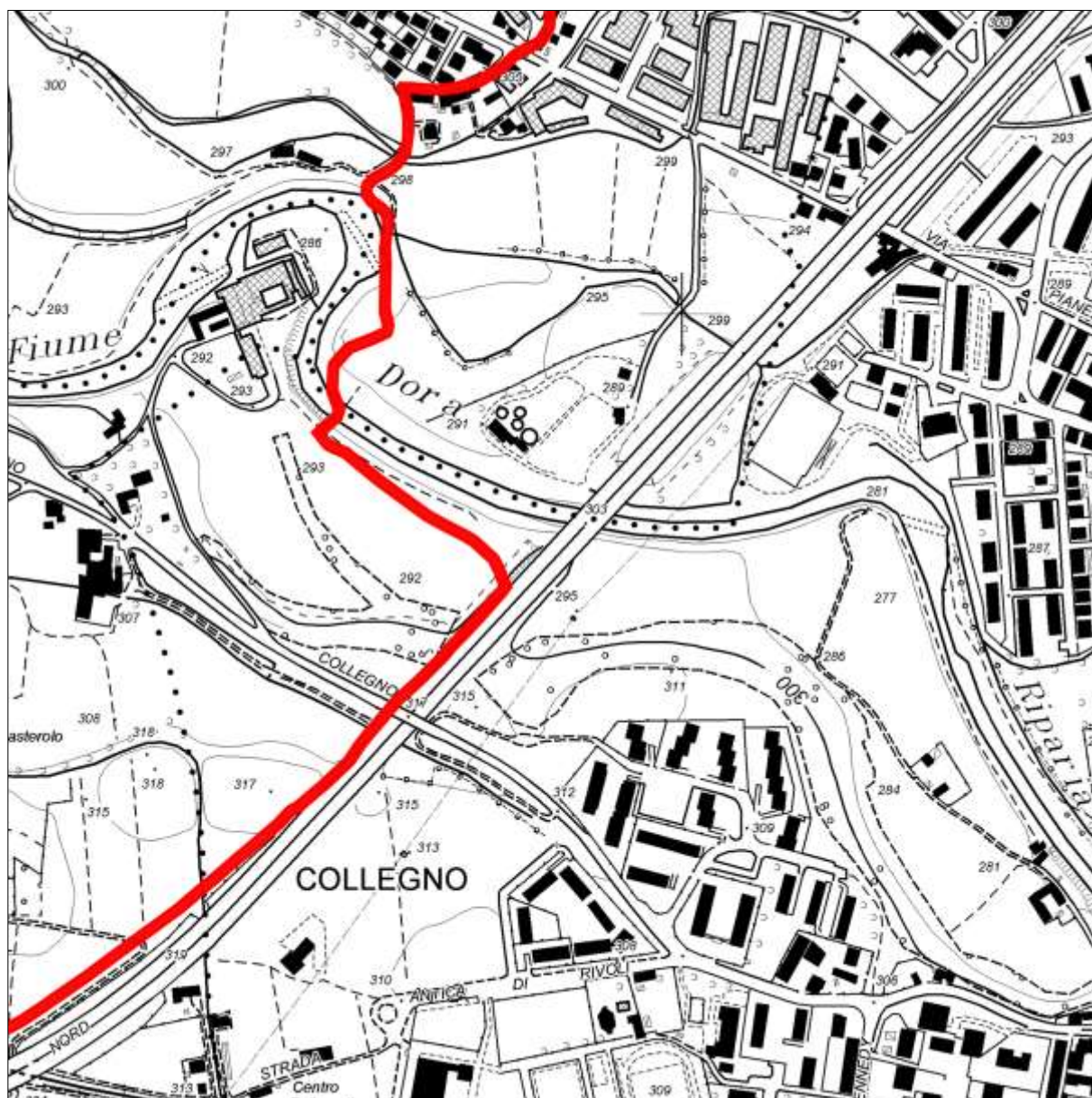
3. ANALISI DELLO STATO ATTUALE DEL PAESAGGIO

3.1. Descrizione dei caratteri della struttura paesaggistica

3.1.1. Il contesto paesaggistico di riferimento

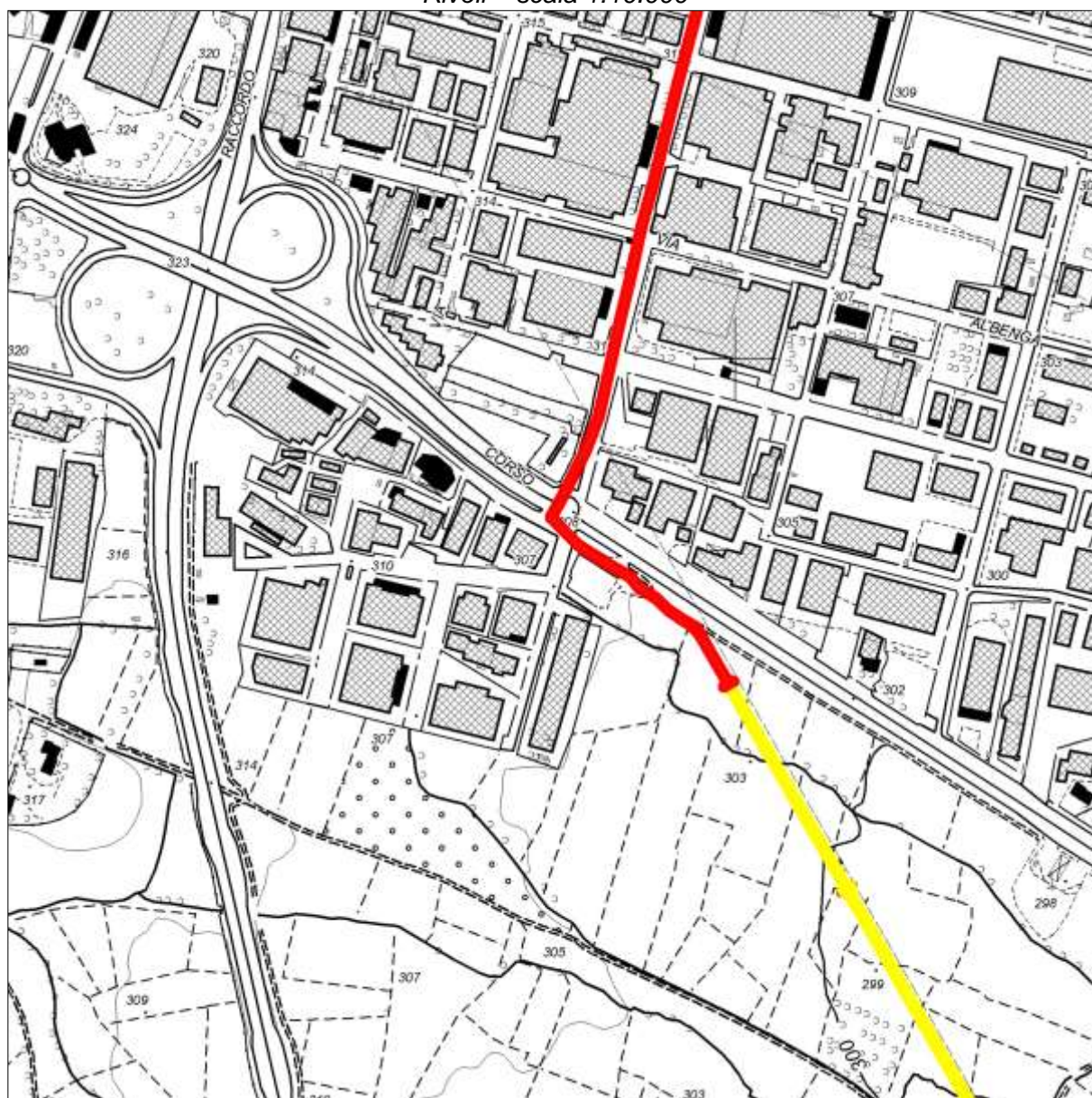
L'area oggetto dell'intervento si snoda, come accennato, dal quadrante sud del territorio del Comune di Pianezza, lungo un percorso che a partire dalla stazione elettrica di Pianezza attraversa il distretto industriale per giungere, passando per un insediamento residenziale, abbastanza recente e senza caratteristiche di particolare pregio, al parco pubblico, soggetto a vincolo, lungo la sponda sinistra della Dora Riparia; oltrepassa poi il fiume per raggiungere la zona agricola, il parco agrinaturale compreso tra l'emergenza dei Mulini di Rivoli, anch'essi sottoposti a tutela, e la tangenziale, propaggine ovest del Comune di Collegno.

Figura 7 – Estratto Carta Tecnica Regionale – tratto del ponte-canale tra Pianezza e Collegno – scala 1:10.000



Il cavo oltrepassa quindi il cavalcavia di via Alpignano, attraversa la tangenziale e la ferrovia, entra nel quadrante nord-est del Comune di Rivoli, correndo sul confine tra una zona industriale e una destinata a futuro parco attrezzato, per passare attraverso la zona residenziale di Cascine Vica e, oltre corso Francia, un distretto produttivo. Infine, termina nell'area agricola che si espande oltre corso Allamano.

Figura 8 – Estratto Carta Tecnica Regionale – tratto di collegamento alla linea aerea esistente a Rivoli – scala 1:10.000



Appartiene dunque interamente alla fascia pianeggiante periurbana che si estende dai limiti del tessuto più urbanizzato fino all'anfiteatro morenico di Rivoli-Avigliana.

È importante sottolineare come tutto il percorso, meglio descritto al successivo paragrafo 5.2, sia interrato e sfrutti per l'intera tratta le infrastrutture esistenti, passando al di sotto delle strade carrabili, asfaltate e no, vicino ad altri sottoservizi ai limiti delle aree agricole, senza comprometterne l'uso, lungo la tangenziale o sotto la ferrovia. Gli unici due punti in cui il cavo esce dalla trincea interrata, ovvero quelli di effettivo interesse sotto il profilo paesaggistico, sono in corrispondenza dell'attraversamento della Dora Riparia e nel punto di connessione con la linea aerea esistente. Per quanto riguarda l'attraversamento dell'alveo fluviale, l'area è caratterizzata da un elevato pregio paesaggistico per la presenza delle aree agricole del parco fluviale, dei Mulini e delle aree boscate spondali, che, come vedremo, celano la vista del ponte esistente e in particolare il suo lato a valle. L'area presenta, tuttavia, visuali abbastanza limitate a causa dell'andamento orografico del terreno e della presenza di infrastrutture come la tangenziale, che ne condizionano la portata.

Figura 9 – Estratto Carta Tecnica Regionale – tratto del ponte-canale tra Pianezza e Collegno – scala 1:5.000

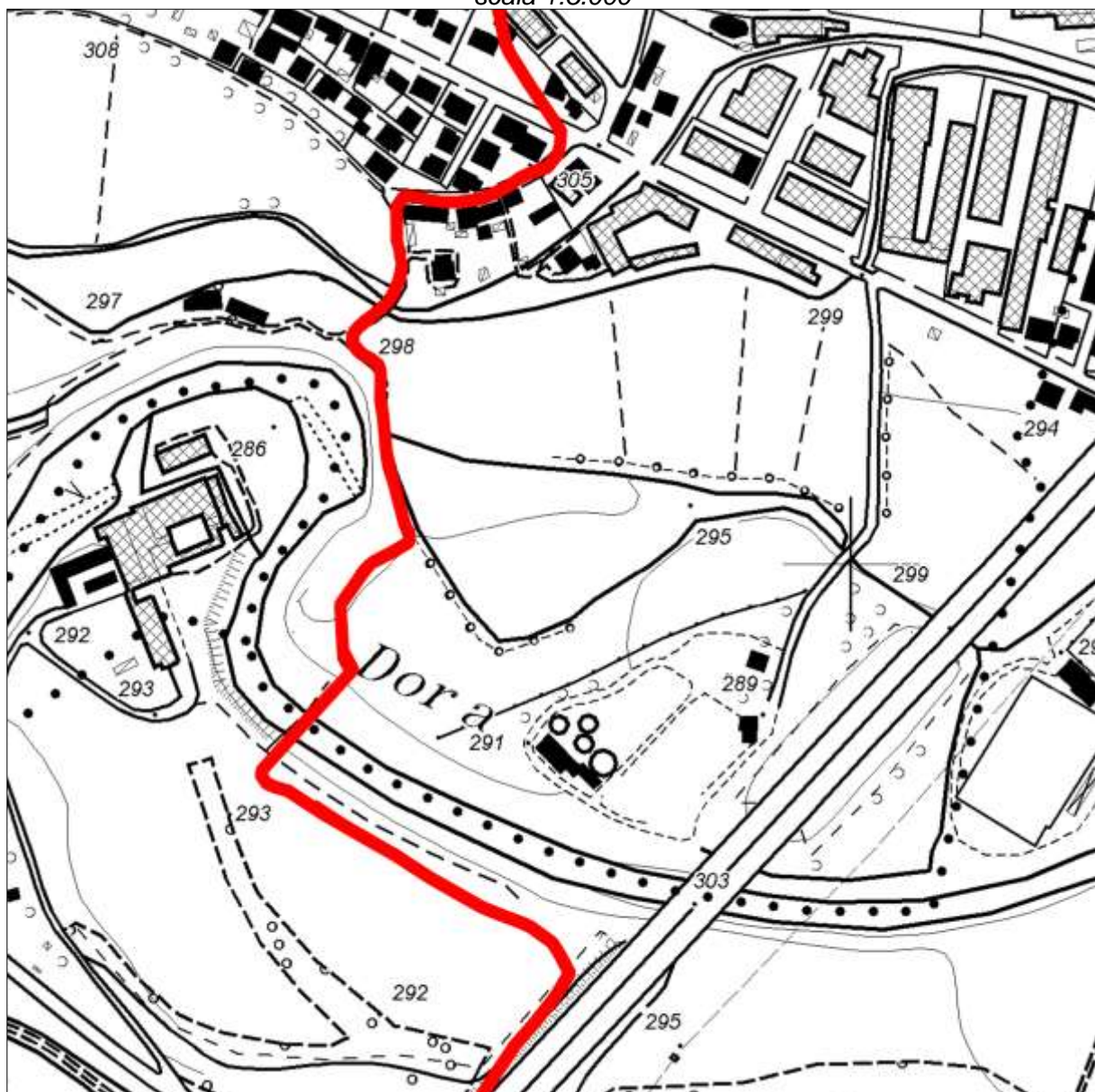










Figura 10 – Foto aerea del ponte-canale con sovrapposizione dei vincoli paesaggistici e dei vincoli architettonici puntuali – in evidenza il vincolo del Mulino vicino alla tratta interessata – estratto da GEOvagando Regione Piemonte



Aree Protette

-  aree protette
-  SIC
-  SIR
-  ZPS

Beni Vincolati

-  Beni Architettonici Religiosi
-  Beni Architettonici Militari
-  Beni Architettonici Civili
-  Elementi urbanistici
-  Beni Archeologici
-  Agglomerazioni minori
-  Centri storici
-  altro

Il punto in cui il cavo esce da terra per ricollegarsi alla rete aerea esistente, a sud-est di corso Allamano, è caratterizzato da un paesaggio tipicamente agricolo e pianeggiante, a cui fa da contrasto, e limite, la carreggiata del corso al di là del quale inizia il tessuto frammentario della città, caratterizzato da edifici bassi a destinazione produttiva e commerciale.

Figura 11 – Estratto Carta Tecnica Regionale – tratto di collegamento alla linea aerea esistente a Rivoli – scala 1:5.000

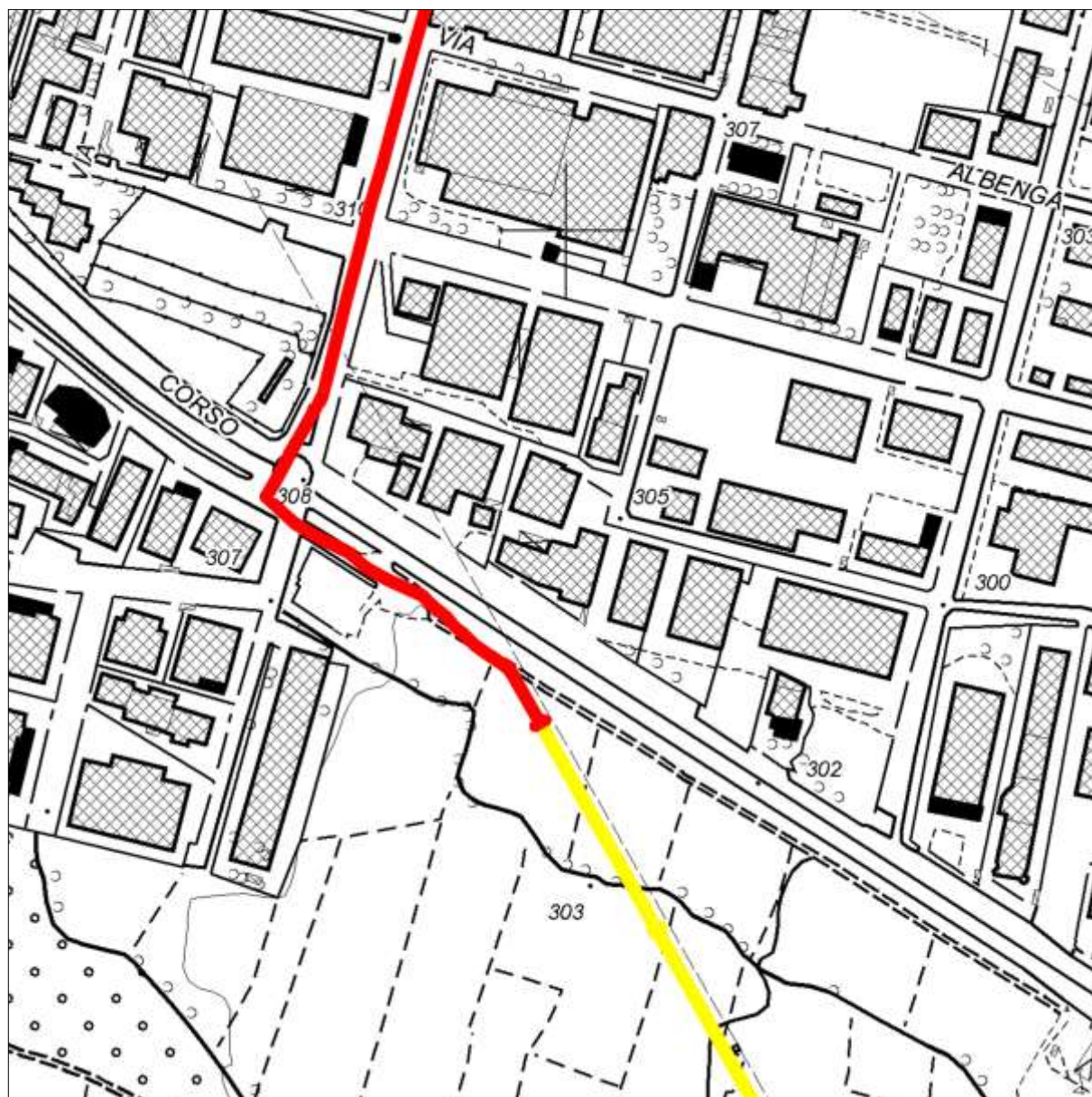










Figura 12 – Foto aerea del sostegno n. 154 con sovrapposizione dei vincoli paesaggistici e dei vincoli architettonici puntuali – in evidenza l'assenza di vincoli per la tratta interessata – estratto da GEOvagando Regione Piemonte



Aree Protette

-  aree protette
-  SIC
-  SIR
-  ZPS

Beni Vincolati

-  Beni Architettonici Religiosi
-  Beni Architettonici Militari
-  Beni Architettonici Civili
-  Elementi urbanistici
-  Beni Archeologici
-  Agglomerazioni minori
-  Centri storici
-  altro

3.1.2. Caratteri visuali e percettivi del paesaggio

Come detto in precedenza, sotto il profilo della percezione visiva del paesaggio, trattandosi di una variante a una tratta di elettrodotto per cui è previsto il quasi totale interrimento, gli ambiti oggetto di analisi saranno esclusivamente l'attraversamento del fiume Dora e la modifica al sostegno dove la linea esce fuori terra e si ricollega alla tratta aerea esistente.

Uscendo dal tessuto abitato alle propaggini sud del Comune di Pianezza si scende verso l'alveo della Dora, in un contesto di campi e pascoli che porta ai percorsi sterrati che costeggiano le sponde, in questo punto piuttosto alte e caratterizzate da una fascia di fitta boscaglia che cela il corso d'acqua. Le visuali, tranne verso sud dove si intravede la tangenziale, sono limitate dalla vegetazione. Nell'ansa a monte, sulla sponda opposta si intravede il complesso, tutelato, del Mulino Barca di Rivoli. Il ponte-canale utilizzato dal cavo per l'attraversamento del fiume si disvela solo arrivando in prossimità dell'accesso e la sua vista è nascosta anche dal percorso panoramico della sponda alla sinistra idrografica, guardando verso sud-est, a causa della sinuosità dell'ansa. Sulla sponda destra la visuale verso nord è caratterizzata e limitata dalla presenza dei Mulini e verso sud dalla tangenziale. La vista dai campi verso la sponda è limitata dalla boscaglia che colonizza, anche se in misura meno rilevante che sul lato opposto, la sponda del fiume e, anche su questo fronte, cela la presenza del ponte-canale. Il ponte, in generale, e il suo lato a valle, in particolare, non sono visibili se non a distanza ravvicinata, oppure dalla tangenziale posta a oltre 300 metri a sud.

L'area che costeggia corso Allamano, dove è situato il sostegno n. 154, è totalmente pianeggiante e non permette visuali panoramiche sul contesto limitrofo, anche se verso la campagna a sud la vista è libera da ostacoli rilevanti. Come detto il limite del tessuto costruito è netto e il confine con l'ampia area agricola posta a sud è costituito in larga misura da corso Allamano, infrastruttura che in quel tratto è caratterizzata da una carreggiata a tre corsie per senso di marcia.

La vista dal quadrante sud verso l'edificato, a nord oltre il corso, presenta un fronte frammentato, caratterizzato da fabbricati a uno o due piani fuori terra destinati ad attività produttive o commerciali, inframezzati da qualche edificio residenziale o di servizio, di altezza analoga. Le visuali da nord, o nord-ovest, verso la zona agricola al di là del corso, inquadrano un paesaggio di pianura, con qualche filare di alberi discontinuo in lontananza, il cui piano di campagna è un po' inferiore a quello della viabilità, visibile a tratti tra gli arbusti e i cartelloni che costeggiano il ciglio stradale. Verso nord-ovest sono visibili sullo sfondo la collina di Rivoli e i rilievi della bassa Valle di Susa.

In relazione alla presenza degli elettrodotti il paesaggio sembra presentare una capacità di assorbimento visuale più elevata, rispetto alle infrastrutture viarie, forse in virtù delle caratteristiche

di permeabilità visiva delle loro strutture. In questo senso, appare anche evidente la capacità del paesaggio di assorbire, senza una diminuzione della qualità delle visuali, le modeste modifiche infrastrutturali previste dalle opere in progetto che, ricordiamo, prevedono una sostanziale riduzione della tratta aerea.

Come vedremo oltre, le principali direttrici visuali sono quella nord-ovest/sud-est, su corso Allamano, e quella da nord verso sud-est, dalla rotonda tra via Pavia e corso Allamano.

Figura 13 – Foto aerea ponte-canale – punti di vista



Qui di seguito alcune foto panoramiche del contesto percettivo dell'area di intervento sulla Dora.

Figura 14 — Arrivo da nord-est alle sponde della Dora – Via Gorisa diventa sterrata



Figura 15 – Vista da nord-est del tratto dell'ansa che precede il ponte canale



Figura 16 – Vista da nord-est del prato che porta al ponte-canale



Figura 17 – Vista del ponte-canale da est



Figura 18 – Vista da nord-ovest della sponda destra della Dora



Figura 19 – Vista del ponte-canale da sud-est



Figura 20 – Foto aerea da nord



Figura 21 – Foto aerea da sud



Qui di seguito alcune foto panoramiche del contesto percettivo dell'area di intervento del sostegno n. 154.

Figura 22 – Foto aerea sostegno n. 154 – punti di vista



Figura 23 – Foto di via Pavia verso nord



Figura 24 – Foto da nord del sostegno n. 154 alla rotonda tra via Pavia e corso Allamano



Figura 25 – Foto da nord ovest della linea aerea esistente



Figura 26 – Foto da est della campata oggetto di modifica



Figura 27 – Foto aerea da nord



Figura 28 – Foto aerea da est



4. LIVELLI DI TUTELA OPERANTI SUL CONTESTO PAESAGGISTICO E NELLE AREE INTERESSATE DALL'INTERVENTO

In questo capitolo si procederà con l'analizzare i livelli di tutela paesaggistica, attinenti ai diversi strumenti di pianificazione agenti sul territorio, e gli indirizzi e vincoli che ne derivano.

4.1. Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il nuovo Piano Territoriale Regionale del Piemonte, approvato con D.C.R. n. 122-29783 del 21 luglio 2011, nel definire le strategie da perseguire a livello regionale suddivide il territorio piemontese in 33 Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT).

Il PTR, attraverso l'utilizzo della scala dell'AIT, ritiene possibile evidenziare le relazioni di prossimità tra fatti, azioni e progetti che coesistono ed interagiscono negli stessi luoghi; nello specifico, tali relazioni riguardano l'ambiente, il paesaggio, i beni culturali, le risorse primarie, le attività produttive, la circolazione, le centralità, il commercio, il turismo, le identità locali, le dotazioni demografiche, il "capitale" cognitivo locale, quello sociale, quello istituzionale e quant'altro di pertinenza del PTR stesso.

Gli Ambiti di Integrazione Territoriale sono stati ritagliati in modo che in ciascuno di essi possano essere colte quelle connessioni – positive e negative, attuali e potenziali, strutturali e dinamiche – che sfuggirebbero a singole visioni settoriali e che, quindi, sono oggetto di una pianificazione integrata, quale è quella territoriale del PTR.

Gli AIT ricevono il nome del centro urbano più importante, che funziona anche da polo di gravitazione principale.

L'ambito interessato dal progetto rientra all'interno dei confini dell'Ambito di Integrazione Territoriale numero 9 – TORINO. Oltre ai Comuni di Rivoli e Collegno, rispettivamente classificati centri di livello medio e inferiore, e Pianezza, tra i comuni più prossimi all'area oggetto di intervento e facenti parti dell'AIT 9 si citano i Comuni di Torino, Venaria, Alpignano e Grugliasco.

4.1.1. L'AIT N. 9 – TORINO

Il PTR all'interno della Relazione Illustrativa descrive, per ogni AIT riconosciuto, le componenti strutturali, il sistema insediativo, il ruolo regionale e sovraregionale, le dinamiche evolutive, i progetti e gli scenari, la Progettazione integrata e le interazioni tra le componenti. Di seguito si riporta una sintesi delle componenti strutturali e del sistema insediativo, gli unici rilevanti in relazione al presente elaborato e alla tipologia delle opere.

Per quanto riguarda la componente strutturale il PTR definisce l'AIT n. 9 come il cuore dell'area metropolitana. In virtù del rango regionale, l'AIT registra record negativi per quanto riguarda

indicatori come lo sprawl urbano e la disoccupazione, cui fanno da contrappeso la notevole ricchezza di dotazioni naturali (risorse idriche, pedologiche e agrarie) e di aree protette: parchi del Po, di Stupinigi, della Mandria. Primeggia, inoltre, per la consistenza del patrimonio architettonico e urbanistico e l'eccellenza paesaggistica, peraltro minacciata dalla crescita edilizia periurbana.

Il sistema insediativo è caratterizzato da una parte centrale urbanizzata in modo compatto e da ambiti più esterni segnati dalla dispersione urbana nelle parti intermedie e nella fascia pedemontana e pedecollinare.

4.1.2. Le strategie del PTR

Il Piano Territoriale Regionale persegue le seguenti strategie:

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

Le strategie potenzialmente rilevanti ai fini dell'analisi sono:

- **STRATEGIA 1**

E' finalizzata a promuovere l'integrazione tra valorizzazione del patrimonio ambientale–storico–culturale e le attività imprenditoriali ad essa connesse; la riqualificazione delle aree urbane in un'ottica di qualità della vita e inclusione sociale, la rivitalizzazione delle "periferie" montane e collinari, lo sviluppo economico e la rigenerazione delle aree degradate.

- **STRATEGIA 2**

E' finalizzata a promuovere l'eco-sostenibilità di lungo termine della crescita economica perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse.

Ciascuna strategia viene finalizzata, operativamente, dal PTR attraverso la predisposizione di obiettivi generali (direttamente relazionati con le strategie) e di obiettivi specifici (anch'essi direttamente relazionati con i relativi obiettivi generali).

Nella tabella seguente si riportano le strategie 1 e 2 e i relativi obiettivi generali del Piano Territoriale Regionale.

Tabella 1 – Strategie ed obiettivi generali del PTR del Piemonte

STRATEGIE	OBIETTIVI GENERALI
1. RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE, TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO	1a. Valorizzazione del policentrismo e delle identità culturali e socio-economiche dei sistemi locali.
	1b. Salvaguardia e valorizzazione della biodiversità e del patrimonio naturalistico-ambientale.
	1c. Valorizzazione del patrimonio culturale materiale e immateriale dei territori.
	1d. Tutela e riqualificazione dei caratteri dell'immagine identitaria del paesaggio.
	1e. Riqualificazione del contesto urbano e periurbano.
	1f. Valorizzazione delle specificità dei contesti rurali.
	1g. Salvaguardia e valorizzazione integrata delle fasce fluviali e lacuali.
	1h. Rivitalizzazione della montagna e della collina.
	1i. Recupero e risanamento delle aree degradate, abbandonate e dismesse.
2. SOSTENIBILITA' AMBIENTALE, EFFICIENZA ENERGETICA	2a. Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: acqua.
	2b. Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: aria.
	2c. Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: suolo.
	2d. Tutela e valorizzazione delle risorse primarie: patrimonio forestale.
	2e. Promozione di un sistema energetico efficiente.
	2f. Prevenzione e protezione dai rischi naturali e ambientali.
	2g. Contenimento della produzione e ottimizzazione del sistema di raccolta e smaltimento dei rifiuti.

Per quanto riguarda nello specifico le politiche relative alle infrastrutture energetiche, la relazione, al punto 8.3.4 – La rete energetica, precisa che “Un ulteriore ed importante elemento della rete energetica è rappresentato dalle linee elettriche per il trasporto dell’energia, storicamente presenti in maniera massiccia sul territorio piemontese che a causa della sua particolare collocazione geografica (area di collegamento infrastrutturale tra i paesi esportatori d’Oltralpe, quali la Francia e la Svizzera, e il resto d’Italia) risulta essere in posizione strategica per l’approvvigionamento della macro regione padana e per il ripianamento del deficit energetico regionale e nazionale. A questo proposito il Piano energetico nazionale indica come necessità strategica quella del rafforzamento e di interventi di razionalizzazione ed ammodernamento della Rete di Trasmissione Nazionale in ragione di un previsto incremento del parco elettroproduttivo regionale.

I criteri per il rafforzamento della RTN di distribuzione di energia elettrica e gas naturale in Piemonte, indicati all’interno dei documenti di Piano energetico, conducono alla necessità di prestare la massima attenzione agli aspetti ambientali e territoriali, avendo come obiettivo il ripotenziamento di linee già esistenti (...) A proposito della rete già esistente, la sensibilità a questioni di impatto ambientale è anche riscontrabile all’interno del programma di interventi di risanamento ambientale (che prevede l’interramento di molti km di linee elettriche situate a ridosso di scuole e abitazioni civili) contenuto nella Convenzione stipulata tra la Regione Piemonte e l’ENEL S.p.A (2001).

(...) l'azione della Regione Piemonte mira all'ottenimento di una progettazione territoriale integrata ed eco-compatibile della rete energetica, svolgendo un compito di indirizzo all'interno dei concordati con i soggetti istituzionali responsabili del trasporto.".

4.1.3. Tematiche ed indirizzi dell'AIT N. 9 – TORINO

Il PTR in seguito alla definizione delle strategie e degli obiettivi delinea, all'interno delle Norme di Attuazione del piano stesso, le tematiche settoriali, ed i relativi indirizzi, di rilevanza territoriale per ogni Ambito di Integrazione Territoriale.

Per quanto riguarda l'AIT n. 9 – TORINO il Piano Territoriale prende a riferimento le seguenti cinque tematiche: valorizzazione del territorio – *Policentrismo metropolitano*; risorse e produzioni primarie; ricerca, tecnologia, produzioni industriali; trasporti e logistica; turismo.

Di seguito una sintesi degli aspetti di potenziale interesse delle prime due tematiche.

Tabella 2 – Tematiche ed indirizzi definite dal PTR per l'AIT n. 9 - TORINO

TEMATICHE	INDIRIZZI
<p>Valorizzazione del territorio <i>Policentrismo metropolitano</i></p>	<p>...</p> <p>Patrimonio naturale ed architettonico, qualità ambientale, coesione, sicurezza: tutela, gestione e fruizione allargata dei beni pubblici, in particolare di quanto costituisce il patrimonio naturale e paesaggistico (Colline di Torino e di Rivoli, parchi periurbani, fasce fluviali, corridoi ecologici, progetto Torino città delle acque), quello storico-architettonico (centro storico di Torino, Venaria Reale e altre residenze sabaude, ecc), museale e culturale (distretto culturale centrale e rete museale esterna).</p> <p>...</p> <p>Riqualificazione ambientale e riassetto dalla frangia di transizione urbanorurale (progetto Corona Verde, parco della collina, quadrante nord, eventuale parco agricolo nel quadrante sud: interventi coordinati con gli AIT confinanti); misure a difesa dei suoli agricoli e a sostegno dell'agricoltura e della zootecnia periurbana;</p> <p>...</p>
<p>Risorse e produzioni primarie</p>	<p>Produzioni cerealicole e foraggiere integrate nel sistema di produzione zootecnica locale e produzioni orticole.</p>

4.1.4. Aspetti normativi

Tra gli aspetti normativi di maggiore rilievo si segnala che all'art. 44 – Le reti elettriche (*Parte IV – Sostenibilità Ambientale, efficienza energetica*) delle Norme di Attuazione del PTR sono riportati indirizzi e direttive, fra cui:

“Indirizzi

[1] Per le linee e gli impianti elettrici ed i relativi campi magnetici il PTR individua i seguenti requisiti:

- a) l'ottimizzazione del rapporto tra la rete energetica e l'uso delle risorse territoriali; a tal fine gli strumenti per il governo del territorio dovranno garantire la tutela sanitaria degli insediamenti, la protezione paesaggistico-ambientale del territorio e la tutela dell'avifauna, in coerenza con il piano energetico regionale;
- b) la concertazione tra la Regione ed i soggetti preposti alla realizzazione delle opere ed alla previsione di nuovi impianti e linee di trasporto di energia elettrica di tensione superiore a 100 kV che dovrà risultare da esigenze di programmazione generale;
- c) la progettazione di nuovi impianti e di nuove linee soggette ad autorizzazione dovrà evidenziare la compatibilità rispetto alle previsioni urbanistiche vigenti e dovrà dare atto altresì dell'ottimizzazione del progetto in relazione ai livelli di esposizione ai campi elettromagnetici degli insediamenti esistenti e delle previsioni degli strumenti urbanistici per una fascia di territorio adeguata.

Direttive

[2] Il piano territoriale provinciale contiene indicazioni per la rete e gli impianti per il trasporto energetico al fine di assicurare:

- a) la definizione di criteri e parametri per l'uso delle relative risorse essenziali del territorio;
- b) la rappresentazione di eventuali corridoi infrastrutturali, derivanti dagli esiti delle valutazioni relative alla programmazione nazionale e regionale contenuta nel piano di sviluppo del soggetto gestore della rete di trasmissione nazionale (RTN) afferenti alle nuove linee elettriche o finalizzati al risanamento della rete esistente;

...”

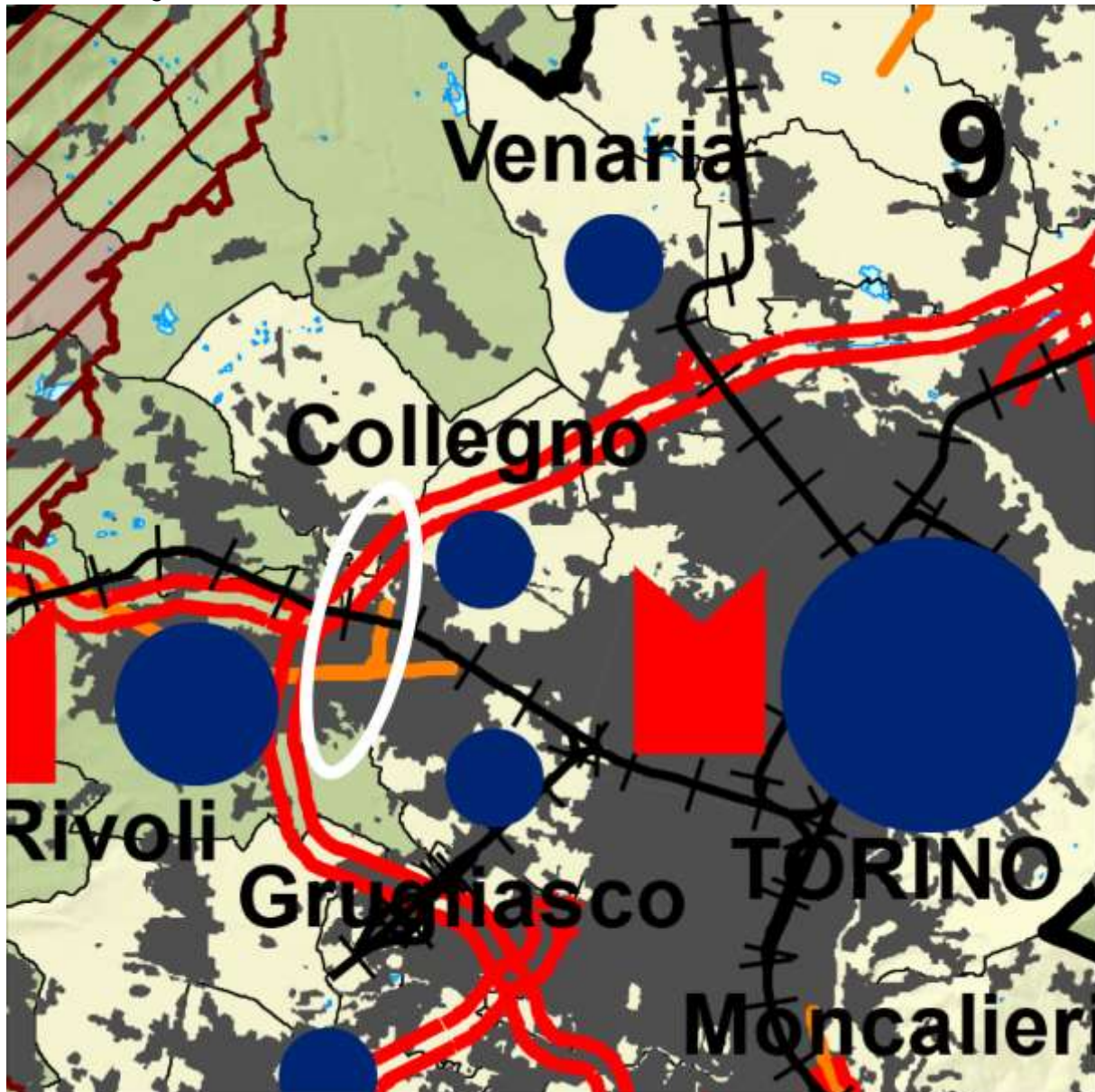
Nelle seguenti immagini si riportano gli stralci delle tavole di Piano Territoriale Regionale inerenti il territorio interessato dalle modifiche di tracciato nei comuni di Pianezza, Collegno e Rivoli. La prima figura (fig. 29) è tratta dalla Tavola A della Conoscenza *Strategia 1 – Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio*, la seconda immagine (fig. 30) è, invece, tratta dalla Tavola B della Conoscenza *Strategia 2 – Sostenibilità ambientale, efficienza energetica*.

Dalla prima figura (fig. 29) è possibile osservare come i comuni di Pianezza e di Collegno, e, nello specifico, l'ambito interessato dall'intervento, siano classificati come territorio di pianura (ISTAT), mentre il Comune di Rivoli è classificato nel suo complesso territorio di collina (ISTAT), anche se occorre segnalare che la porzione di territorio interessata dalla modifica del tracciato, a confine con il Comune di Collegno, risulta situata nella parte pianeggiante del territorio comunale.

Dalla seconda immagine (fig. 30), è possibile, invece, osservare come l'ambito di intervento non sia interessato da aree di interesse naturalistico classificate come aree protette, SIC, ZPS (Regione Piemonte), e come la modifica di tracciato preveda l'attraversamento trasversale dell'elemento di connessione rappresentata dall'alveo della Dora Riparia e dal suo parco, come vedremo in seguito. Come vedremo in dettaglio, tale attraversamento utilizzerà in modo mimetico la presenza di un ponte-canale esistente, come unico punto fuori terra all'interno dell'intera tratta.

Alla luce di quanto esaminato non si rilevano incompatibilità o incongruenze tra le opere in progetto e il PTR.

Figura 29 – PTR – Estratto della Tavola A della Conoscenza – fuori scala



SISTEMA POLICENTRICO REGIONALE

Livelli di gerarchia urbana:

-  Metropolitano
-  Superiore
-  Medio
-  Inferiore

TORINO Poli capoluogo di provincia

Chivasso Altri poli

 Ambiti di integrazione territoriale (AIT)

 Centri storici di maggiore rilievo

MORFOLOGIA E CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO

Altimetria

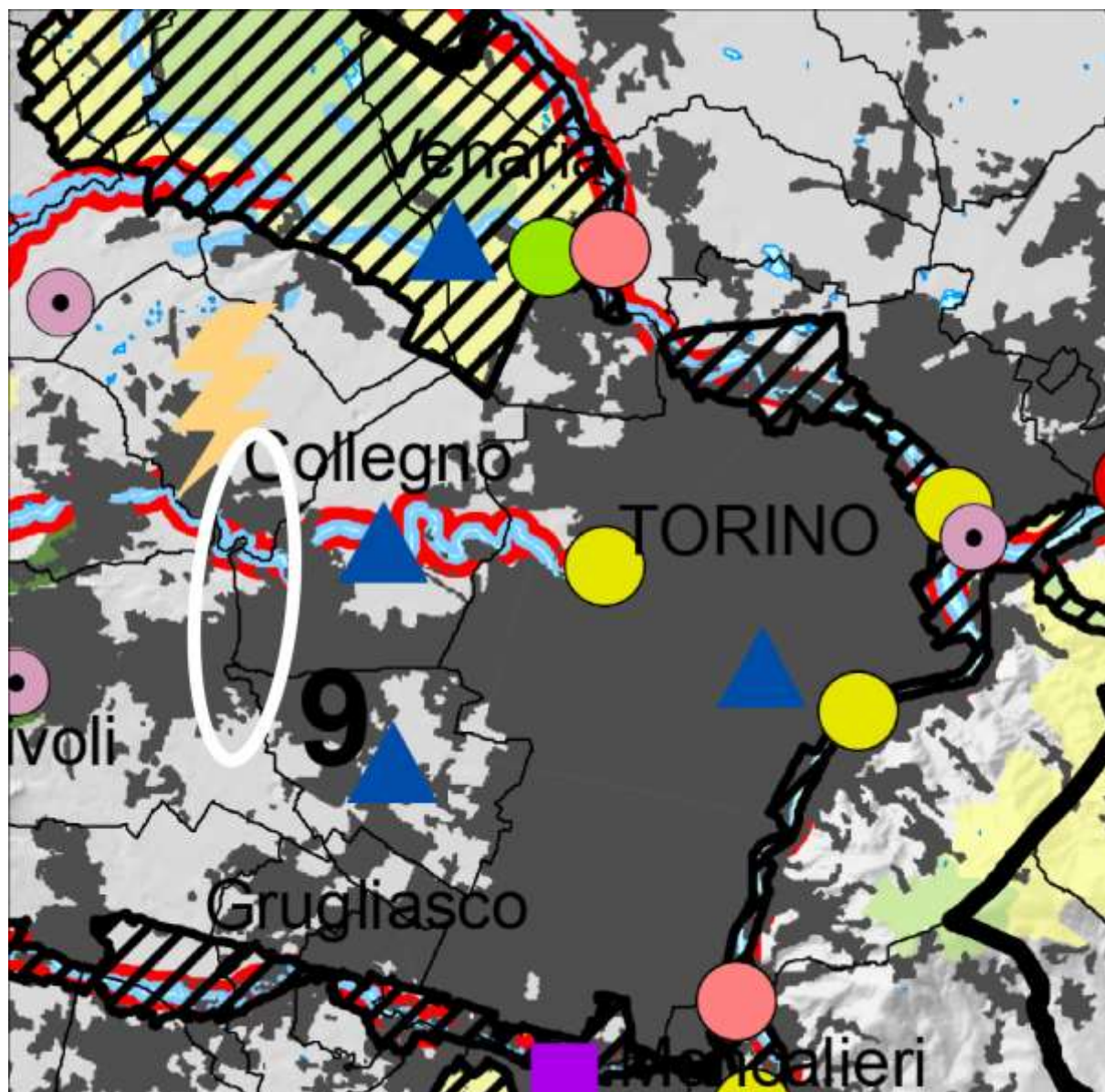
-  Territori montani (ISTAT)
-  Territori di collina (ISTAT)
-  Territori di pianura (ISTAT)
-  Territori montani (L.r. 16/99 e s.m.i.)

BASE CARTOGRAFICA

-  Area urbanizzata
-  Limite provinciale
-  Limite comunale
-  Ferrovia
-  Autostrada
-  Strada statale o regionale
-  Laghi

Figura
20 –
PTR –




Figura 30 – PTR – Estratto della Tavola B della Conoscenza – fuori scala









ELEMENTI DELLA RETE ECOLOGICA E AREE DI INTERESSE NATURALISTICO

-  Nodi principali (Core areas)
-  Nodi secondari (Core areas)
-  Punti d'appoggio (Stepping stones)
-  Zone tampone (Buffer zones)
-  Connessioni
-  Aree di continuità naturale
-  Aree di interesse naturalistico: aree protette, SIC, ZPS (Regione Piemonte)

QUALIFICAZIONE E CERTIFICAZIONE AMBIENTALE (ARPA)

-  Impianti qualificati in progetto per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (2006)
-  Impianti qualificati in esercizio per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (2006)
-  Certificazioni ambientali (Comuni di agenda 21: 2000/2006, Emas enti pubblici: 2008)

BASE CARTOGRAFICA

-  TORINO Poli capoluogo di provincia
-  Chivasso Altri poli
-  Limite provinciale
-  Limite comunale
-  Area urbanizzata
-  Idrografia

4.2. Piano Paesaggistico Regionale (Ppr)

La Regione Piemonte ha avviato nel 2005 una nuova fase di pianificazione dell'intero territorio regionale che ha portato alla formazione del Piano Paesaggistico Regionale (Ppr), ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D. Lgs. 42/2004) e della Convenzione Europea del Paesaggio (Consiglio d'Europa, 2000).

Il primo Piano Paesaggistico regionale del Piemonte è stato adottato dalla Giunta regionale il 4 agosto 2009, con D.G.R. n. 53-11975.

Il Piano è stato predisposto per promuovere e diffondere la conoscenza del paesaggio piemontese, il ruolo strategico del paesaggio per lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale e per attivare un processo di condivisione con gli enti pubblici.

Il Ppr persegue tali obiettivi in coerenza con il Piano territoriale, soprattutto:

- promuovendo concretamente la conoscenza del territorio regionale, dei suoi valori e dei suoi problemi, con particolare attenzione per i fattori "strutturali", di maggior stabilità e permanenza, che ne condizionano i processi di trasformazione;
- delineando un quadro strategico di riferimento, su cui raccogliere il massimo consenso sociale e con cui guidare le politiche di *governance* multisettoriale del territorio regionale e delle sue connessioni con il contesto internazionale;
- costruendo un apparato normativo coerente con le prospettive di riforma legislativa a livello regionale e nazionale, tale da responsabilizzare i poteri locali, da presidiare adeguatamente i valori del territorio e da migliorare l'efficacia delle politiche pubbliche.

Il Piano paesaggistico regionale, al fine di aderire il più possibile alle diversità paesaggistiche e ambientali, urbanistiche ed infrastrutturali, economiche e sociali del territorio, articola le conoscenze e le valutazioni, gli obiettivi, le indicazioni strategiche e gli indirizzi normativi, in 76 "ambiti di paesaggio" distintamente riconosciuti nel territorio regionale e descritti in apposite schede con l'inquadramento dei fattori naturalistici e storico-culturali caratterizzanti ciascun ambito. Ogni Ambito è, inoltre, a sua volta articolato in Unità di Paesaggio (UP), dimensione adatta a cogliere i caratteri locali di maggior dettaglio e la loro integrazione in dimensioni territoriali molto più limitate rispetto agli ambiti.

La modifica di tracciato, che interessa i territori dei comune di Pianezza, Collegno e Rivoli, rientra, secondo quanto definito attraverso l'elaborato "Schede di ambito" del Ppr, all'interno dell'ambito di paesaggio n. 36 – Torinese.

4.2.1. L'ambito di paesaggio N. 36 - TORINESE

“L'ambito interessa l'area metropolitana torinese; eterogeneo per morfologia, da pianeggiante a collinare e montana, e soprattutto per i risultati delle dinamiche trasformative.” L'estensione rilevante dell'area comporta una eterogeneità di paesaggi, stratificati su matrici storiche diverse, ma omologati dai processi insediativi degli ultimi cinquant'anni, con notevoli sovrapposizioni dinamiche con gli altri ambiti limitrofi.

Nonostante queste stratificazioni e sovrapposizioni, l'ambito è stato a sua volta articolato in 23 Unità di Paesaggio, tutte, in misura maggiore o minore, caratterizzate da una prevalente influenza dei processi metropolitani rispetto alle dinamiche locali. Tra le Unità di Paesaggio comprese all'interno dell'Ambito in esame si trovano le Unità “Alpignano e Pianezza” codice 3615, con tipologia normativa (art. 11 delle Norme di Attuazione) IX – Rurale/insediato non rilevante alterato, e “Torino” codice 3601, con tipologia normativa (art. 11 delle Norme di Attuazione) V – Urbano rilevante alterato, interessate dalle opere in progetto.

I caratteri tipizzanti della tipologia IX, secondo quanto definito sempre dall'art. 11 delle NdA, sono: “Compresenza di sistemi rurali e sistemi insediativi più complessi, microurbani o urbani, diffusamente alterati dalla realizzazione, relativamente recente e in atto, di infrastrutture e insediamenti abitativi o produttivi sparsi”.

I caratteri tipizzanti della tipologia V, secondo quanto definito sempre dall'art. 11 delle NdA, sono: “Presenza di insediamenti urbani complessi e rilevanti, interessati ai bordi da processi trasformativi indotti da nuove infrastrutture e grandi attrezzature specialistiche, e dalla dispersione insediativa particolarmente lungo le strade principali”.

Dal punto di vista naturalistico la città di Torino, elemento centrale dell'ambito, si fonda sulle deposizioni dell'Alta Pianura, in cui persiste l'uso agrario nelle zone periurbane.

Per quanto riguarda le caratteristiche storico-culturali, il Ppr segnala che tra le aree che presentano maggiori criticità dal punto di vista della perdita delle tracce storiche del territorio si rileva la direttrice verso la Val Susa, cui l'area appartiene marginalmente, e nello specifico cita tra i fattori caratterizzanti le “aree rurali intercluse nella conurbazione torinese tra Torino, Collegno e la tangenziale ...”.

Tra i sistemi di beni segnalati per la stratificazione storica e il valore paesaggistico è presente la “fascia fluviale da Lucento a Collegno, Pianezza, Alpignano, con brani rurali, opere di presa idrauliche, protoindustria e preesistenze medioevali”.

Secondo le indagini condotte per elaborare il Ppr, riguardo alle componenti storico-culturali il Comune di Rivoli è classificato centro storico di rango 2, centri amministrativi e di mercato di rilievo

regionale o con specializzazione funzionale rilevante, mentre i comuni di Collegno e Pianezza come centri storici di rango 3 ovvero come centri di rilievo locale.

4.2.2. Le strategie e la coerenza del Ppr

Le strategie e gli obiettivi generali del Piano paesaggistico regionale coincidono con le strategie e gli obiettivi generali del Piano Territoriale Regionale, analizzato all'interno del paragrafo precedente. Se gli obiettivi generali sono, quindi, comuni, le strategie operative e le strumentazioni sul versante paesaggistico-ambientale sono, al contrario, in larga parte differenti.

4.2.3. Tematiche ed indirizzi dell'ambito di paesaggio N. 36 - TORINESE

Allo stato dei fatti la parte di ambito oggetto di analisi presenta dinamiche di insularizzazione dei sistemi colturali e degli ecosistemi diffusi, conseguenti alla presenza di barriere che incidono pesantemente sulla permeabilità visiva, quando non su quella fisica, legate alle condizioni di rischio di perdita dei caratteri identitari della piana torinese, a causa della pressione insediativa, e alla presenza delle infrastrutture lineari "che interrompono la rete ecologica e isolano la città".

Tra gli indirizzi e gli orientamenti strategici definiti dal Ppr per l'ambito in esame, quelli inerenti il quadrante ovest della conurbazione torinese, e nello specifico l'area d'intervento, oltre alla razionalizzazione dell'assetto urbano e funzionale e alla riqualificazione delle matrici storiche, associate a politiche rigide di contenimento dell'uso di suolo rurale, perseguono fra le priorità:

- conservazione e valorizzazione delle aree rurali e degli aspetti residui dell'impianto storico (cascine, canalizzazioni, lottizzazioni) intercluse tra le urbanizzazioni lineari o dequalificate;

4.2.4. Aspetti normativi

Attraverso l'estratto della tavola P4.5 di Ppr *Componenti paesaggistiche* (fig. 31) è possibile osservare come l'ambito in oggetto sia classificato come *Aree rurali di pianura o collina con edificato diffuso (art. 40) m.i.10*, *Aree rurali di pianura con edificato rado (art. 40) m.i.14* e come *Aree di elevato interesse agronomico (art. 20)*, situate ai margini del tessuto urbano, e normato all'interno dei *Tessuti urbani esterni ai centri (art. 35) m.i.3*, dei *Tessuti discontinui suburbani (art. 36) m.i.4* e dei *Insedimenti specialistici organizzati (art. 37) m.i.5*. Inoltre attraversa, interrato, una rete ferroviaria storica, quella verso Modane (art. 22).

Dal punto di vista normativo, l'art. 40 *Insedimenti rurali*, al comma 3, persegue per le aree *m.i.10* e *m.i.14* lo sviluppo, nei contesti periurbani, delle pratiche colturali e forestali innovative che uniscono gli aspetti produttivi alla fruizione per il tempo libero e per gli usi naturalistici e, alla lettera h) del comma 5, consente la realizzazione di opere infrastrutturali di elevato interesse pubblico solo attraverso procedure concertate, come nel caso presente.

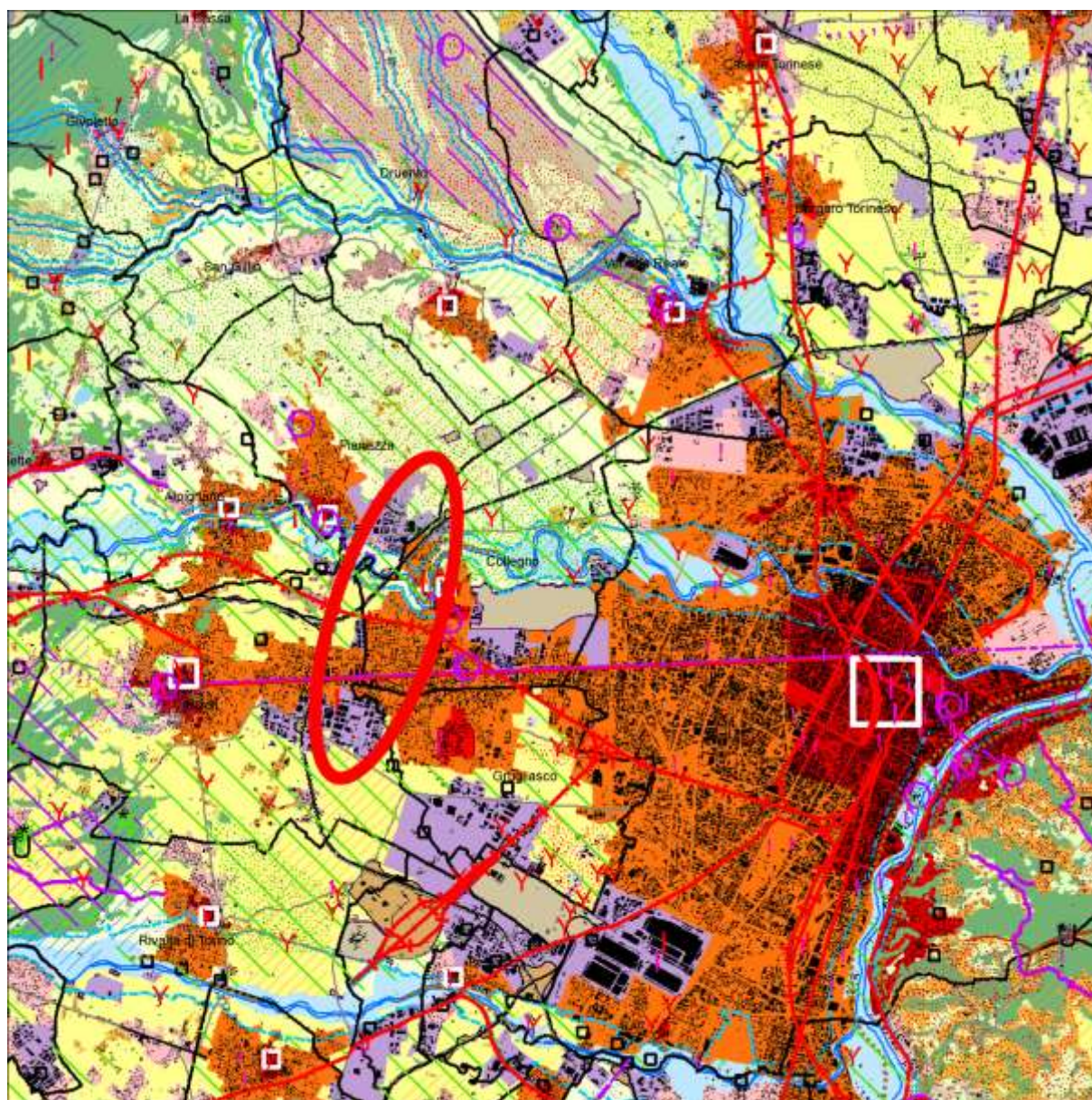
L'art. 20 *Aree di elevato interesse agronomico* delle NdA del Ppr riconosce "... come componenti rilevanti del paesaggio agrario e risorsa insostituibile per lo sviluppo sostenibile della Regione, le aree ad elevata capacità d'uso dei suoli ..." e al comma due precisa che il Ppr persegue i seguenti obiettivi: "... a. la salvaguardia attiva dello specifico valore agronomico; b. la protezione del suolo dall'impermeabilizzazione, dall'erosione, da forme di degrado legate alle modalità colturali; c. il mantenimento dell'uso agrario delle terre, secondo tecniche agronomiche adeguate a garantire la peculiarità delle produzioni e, nel contempo, la conservazione del paesaggio.". La posa dell'elettrodotto interrato all'interno dei tessuti urbani residenziali e specialistici non confligge con l'assetto normativo degli artt. 35, 36 e 37.

La disciplina relativa alle *Relazioni visive tra insediamento e contesto* (art. 31) non si applica alla tipologia delle opere previste. Le stesse, che prevedono nel tratto interrato la sola emersione fuori terra del cavo in corrispondenza del ponte-canale esistente sull'alveo della Dora Riparia, sono compatibili con la disciplina di cui all'articolo 14 relativa alle fasce fluviali.




La tavola P2 *Beni paesaggistici* (fig. 32) evidenzia come l'ambito di intervento non sia sottoposto a vincoli di natura paesaggistica ad eccezione del punto di attraversamento dell'alveo della Dora Riparia.

Anche in questo caso le modifiche introdotte dal progetto non sono in contrasto con quanto previsto dal Ppr.






Figura 31 – Ppr – Estratto della Tavola P4.5 Componenti paesaggistiche – fuori scala



Componenti e sistemi naturalistici

-  Aree di elevato interesse agronomico (art. 20)
-  Fascia Fluviale Allargata (art. 14)
-  Fascia Fluviale Interna (art. 14)

Componenti morfologico-insediative

-  Tessuti urbani esterni ai centri (art. 35) m.i.3
-  Tessuti discontinui suburbani (art. 36) m.i.4
-  Insediamenti specialistici organizzati (art. 37) m.i.5
-  Aree rurali di pianura o collina con edificato diffuso (art. 40) m.i.10
-  Aree rurali di pianura con edificato rado (art. 40) m.i.14

Componenti e sistemi storico-territoriali

Viabilità storica e patrimonio ferroviario (art. 22):

 Rete ferroviaria storica

Torino e centri di I-II-III rango (art. 24):

 Torino

Componenti e caratteri percettivi

Aree rurali di specifico interesse paesaggistico (art. 32):



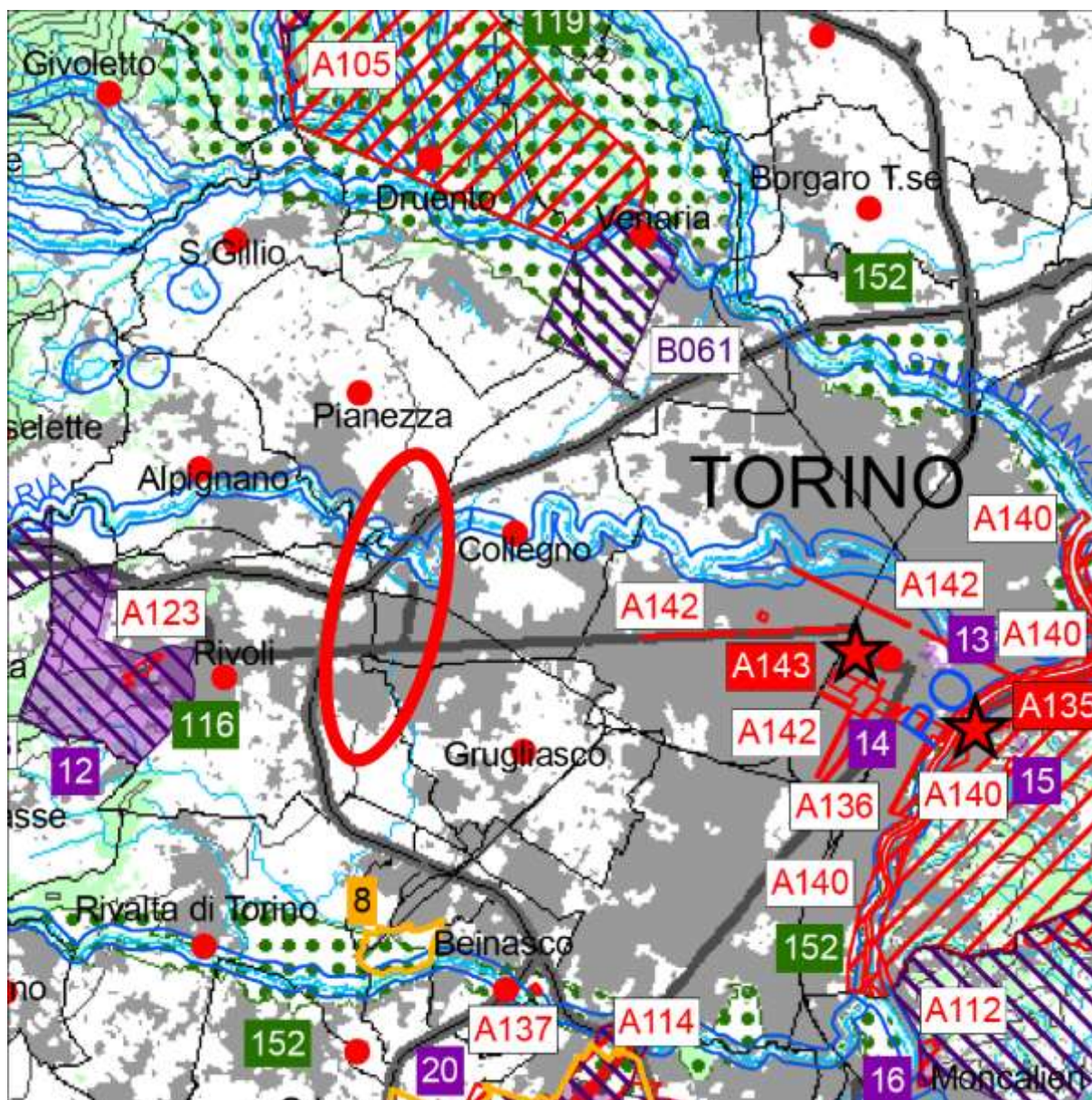




-  Sistemi paesaggistici rurali di significativa varietà e specificità, con la presenza di radi insediamenti tradizionali integri o di tracce di sistemazioni agrarie e delle relative infrastrutture storiche
-  Sistemi rurali lungo fiume con radi insediamenti tradizionali e, in particolare, nelle confluenze fluviali

Figura 32 – Ppr – Estratto della Tavola P2 Beni paesaggistici – fuori scala



Immobili ed aree vincolate ai sensi degli artt. 136–157 del D.lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e s.m.i. *

-  Vincolo individuato ex artt. 136–157 (DD.MM. 01/08/1985)
-  Vincolo individuato ex artt. 136–157
-  Vincolo individuato ex artt. 136–157 (non rappresentabile graficamente)
-  Alberi monumentali (L.R. 50/95 – elenco di cui alla D.G.R. n. 21-2254 del 27 febbraio 2006)

Aree vincolate ai sensi dell'art. 142 del D.lgs.42/04 e s.m.i. *



I territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi (lett. b) **



I fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna (lett. c) **



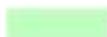
Le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica (lett. d)



I ghiacciai e i circhi glaciali (lett. e)



I parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi (lett. f)
(Dati Regione Piemonte – Settori Pianificazione e Gestione Aree Protette)



I territori coperti da foreste e da boschi, ancorchè percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227 (lett. g) e confermati dalla L.R. 4/2009 (Dati Land Cover IPLA 2003)
(Le rappresentazioni non comprendono le superfici forestali minori di 1 ha, non cartografabili alla scala di acquisizione della Land Cover)

- Le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici (lett. h)

Beni paesaggistici ai sensi dell'art. 134, lett. c) del D Lgs 42/04 e s.m.i.



Siti inseriti nella lista del Patrimonio Mondiale UNESCO (art. 33 delle N.d.A. PPR)



Tenimenti dell'Ordine Mauriziano (art. 33, c.7 delle N.d.A. PPR)

4.3. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale 2 (PTC2)

A 11 anni dall'elaborazione e a 7 dall'approvazione del PTCP, la Provincia di Torino ha avviato nel 2009 il percorso per l'aggiornamento e l'adeguamento del proprio strumento di pianificazione territoriale generale – denominato PTC2 – tenuto conto delle trasformazioni occorse ed in atto sul territorio, a partire dal contesto socioeconomico, dal processo complessivo di riforma del quadro legislativo e pianificatorio di governo del territorio, nonché in coerenza con quanto previsto dalla normativa vigente in materia di tutela ed uso del suolo.

Con delibera n. 121-29759 del 21 luglio 2011, la Regione Piemonte ha approvato la Variante al Piano territoriale di coordinamento provinciale - PTC2, che ha assunto efficacia in seguito alla pubblicazione sul B.U.R. n. 32 in data 11 agosto 2011.

Le politiche del PTC2 riprendono i principi di base del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP 1) e ribadiscono la strategicità della messa in campo di azioni efficaci poste in solido equilibrio tra il principio di sostenibilità ambientale e gli orizzonti di sviluppo socio-economico del territorio.

Gli obiettivi portanti del PTC2 sono:

- contenimento del consumo di suolo e dell'utilizzo di risorse naturali;
- sviluppo socio-economico e policentrismo;
- riduzione delle pressioni ambientali e miglioramento della qualità della vita;
- tutela, valorizzazione ed incremento della rete ecologica, del patrimonio naturalistico e della biodiversità;
- completamento ed innovazione del sistema delle connessioni materiali ed immateriali.

Gli obiettivi di cui sopra, sono perseguiti attraverso l'attuazione di strategie e di azioni coordinate e, in taluni casi, complementari l'una all'altra, destinate ad essere sviluppate nell'ambito di sistemi di riferimento. Tali sistemi di riferimento sono:

- il sistema insediativo, a sua volta articolato in:
 - a.1) sistema residenziale;
 - a.2) sistema economico;
- il sistema del verde e delle aree libere, a sua volta articolato in:
 - b.1) rete ecologica;
 - b.2) sistema agricolo;
- il sistema dei collegamenti, a sua volta articolato in:
 - c.1) collegamenti materiali;
 - c.2) collegamenti immateriali;

- le pressioni ambientali e la difesa del suolo, considerando i temi:
 - d.1) dell'aria e dell'atmosfera;
 - d.2) delle risorse idriche e della produzione idroelettrica;
 - d.3) dei rifiuti;
 - d.4) degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante;
 - d.5) delle attività estrattive;
 - d.6) della difesa del suolo.

A partire dagli obiettivi portanti, il Piano Territoriale di Coordinamento 2 individua un set di 60 obiettivi che a loro volta trovano esplicitazione concreta in una o più azioni per il governo del territorio (indirizzi, direttive, prescrizioni).

Fra i sistemi e gli obiettivi rivestono una parziale attinenza con il contesto e le opere in progetto il Sistema insediativo/Sistema economico/Agroforestale, declinato nell'obiettivo – 13 Mantenere e sviluppare le funzioni ecologiche dell'agricoltura e della silvicoltura, il Sistema insediativo/Sistema economico/Energia, declinato nell'obiettivo – 18 Ridurre le pressioni sulle diverse componenti ambientali (nel caso di realizzazione di nuove infrastrutture o impianti), Pressioni ambientali, salute pubblica, difesa del suolo/Aria ed atmosfera, declinato nell'obiettivo – 43 Ridurre l'esposizione della popolazione ad alti campi elettromagnetici, e Pressioni ambientali, salute pubblica, difesa del suolo Risorse idriche, declinato nell'obiettivo – 47 Conservare e migliorare l'integrità ecologica delle fasce fluviali e ricostruirne i paesaggi.

4.3.1. Aspetti normativi

Nelle seguenti immagini si riportano gli stralci di alcune delle tavole del PTC2 che si è ritenuto essere interessanti per quanto riguarda l'area oggetto di intervento in analisi.

La prima immagine (fig. 33) è tratta dalla tavola 3.1 "Sistema del verde e delle aree libere", la seconda (fig. 34) è tratta dalla tavola 3.2 "Sistema dei beni culturali: centri storici, aree storico-culturali e localizzazione dei principali beni".

Dall'estratto della tavola 3.1 (fig. 33) è possibile osservare come l'area interessata dalla tratta interrata sia classificata in minima parte all'interno dei Suoli agricoli e naturali ricadenti nella I e II classe di capacità d'uso dei suoli – art. 27 "Aree ad elevata vocazione e potenzialità agricola", che al comma 3 determina: "E' fatto divieto di utilizzare le Aree ad elevata vocazione e potenzialità agricola di cui al comma 1 per interventi che ne pregiudichino la vocazione, le potenzialità e le caratteristiche pedologiche". Il tracciato interrato corre ai margini di queste aree, sempre sotto strade carrabili esistenti e non ne pregiudica dunque la vocazione agricola.

Figura 33 — PTC2 – Estratto della Tav. 3.1 Sistema del verde e delle aree libere – fuori scala



Fasce perfluviali e corridoi di connessione ecologica (Corridors - Artt. 35-47 NdA)

- Fasce perfluviali*
- Corridoi di connessione ecologica**

* Fasce di esondazione A e B da PAI e Programma di ricerca della Provincia di Torino

** Fascia di esondazione C da PAI, Programma di ricerca e altri studi di approfondimento provinciali

Aree protette (Core Areas - Artt. 35-36 NdA)

- Suoli agricoli e naturali ricadenti nella I e II classe di capacità d'uso dei suoli **** (Art. 27 NdA)

Aree protette (Core Areas - Artt. 35-36 NdA)

- Proposte provinciali di ampliamento e/o nuova istituzione
- Proposte

Piste ciclabili (Art. 42 NdA)

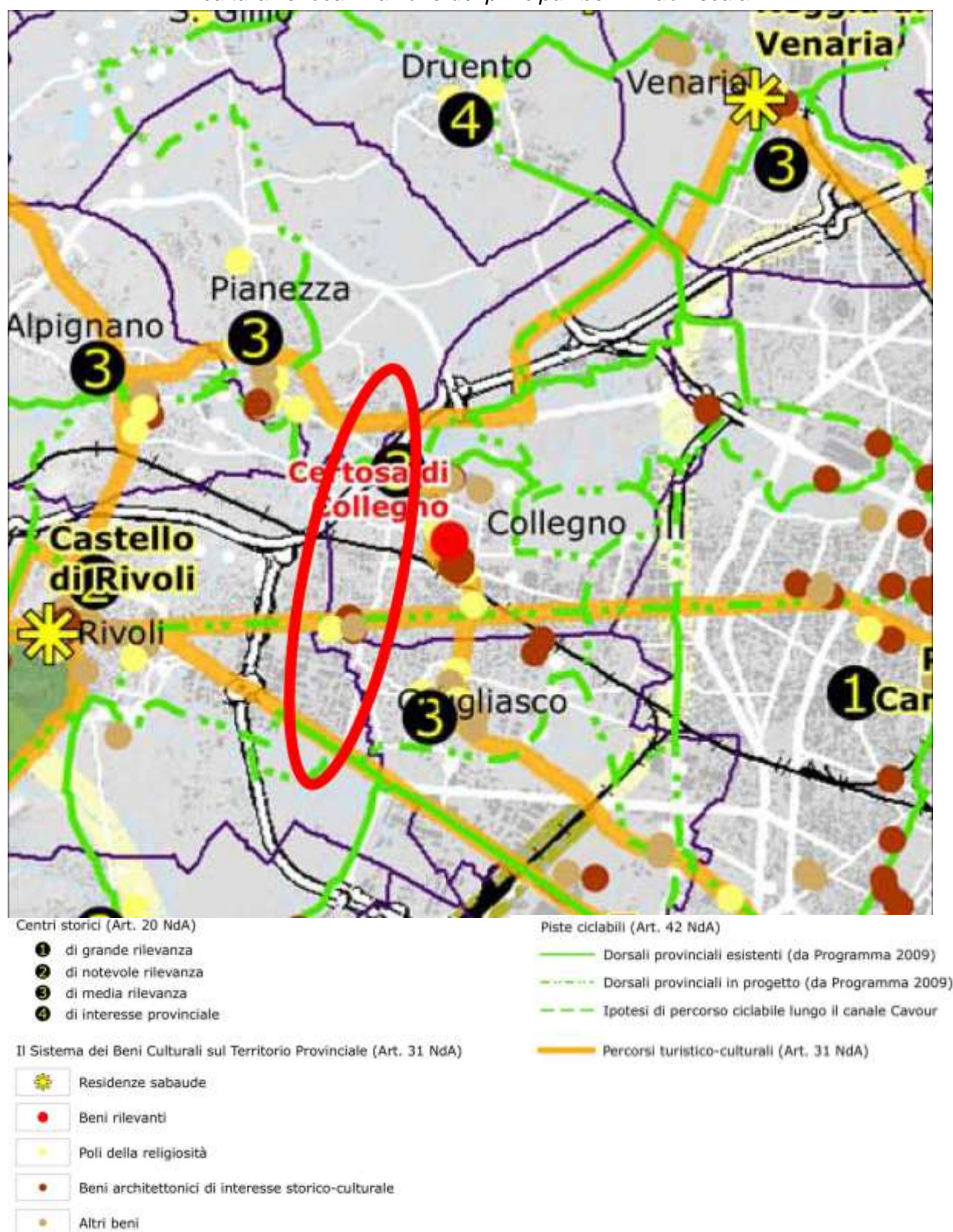
- Dorsali provinciali esistenti (da Programma 2009)
- Dorsali provinciali in progetto (da Programma 2009)
- Ipotesi di percorso ciclabile lungo il canale Cavour

Aree di particolare pregio paesaggistico e ambientale (Buffer zones - Artt. 35-36 NdA)

Il tracciato è interessato dall'area PProv009p del Parco Provinciale Proposto della Dora Riparia, classificata fra le Proposte provinciali di ampliamento e/o nuova istituzione – artt. 35 e 36 Core Areas, dove sono presenti una fascia perifluviale e un corridoio di connessione ecologica, rispettivamente fasce di esondazione A e B da PAI e Programma di ricerca della Provincia di Torino e fascia di esondazione C da PAI, artt. 35 e 47 Fasce perifluviali e corridoi di connessione ecologica delle NdA. L'attraversamento aereo dell'alveo del fiume previsto dal tracciato avviene utilizzando il ponte-canale esistente, minimizzando così il suo impatto visivo e non alterando le condizioni naturali e idrauliche delle sponde. Lungo quest'area è possibile osservare il tragitto di una dorsale ciclabile provinciale in progetto (piste ciclabili – art. 42 delle NdA). L'area interessata dal passaggio del cavo da interrato ad aereo, nel Comune di Rivoli, è classificata come proposta di ampliamento dell'area APProv023pampliam – artt. 35 e 36 Buffer zones. Anche in questo caso le opere in progetto sono compatibili con la disciplina di queste aree.

Dall'estratto della tavola 3.2 (fig. 34) è possibile osservare come i centri storici di Pianezza e Collegno ricadano tra i centri storici di media rilevanza, mentre Rivoli è classificato di notevole rilevanza (art. 20 delle Norme di Attuazione del PTC2). Tuttavia, è opportuno sottolineare come le opere in progetto siano ampiamente al di fuori delle aree di influenza dei tali contesti paesaggistici. Anche in questa tavola si nota, nella zona a nord della Dora Riparia interessata dal tracciato interrato, la previsione del tragitto di una dorsale ciclabile provinciale. Nell'ambito di influenza paesaggistica dell'area interessata, con particolare riferimento ai due punti in cui il cavo emerge fuori terra, non sono presenti Beni Culturali.

Figura 34 — PTC2 – Estratto della Tav. 3.2 Sistema dei beni culturali: centri storici, aree storico-culturali e localizzazione dei principali beni – fuori scala



Anche in questo caso non si rilevano criticità nei confronti degli interventi in progetto.

4.4. Piani Regolatori Generali (PRG)

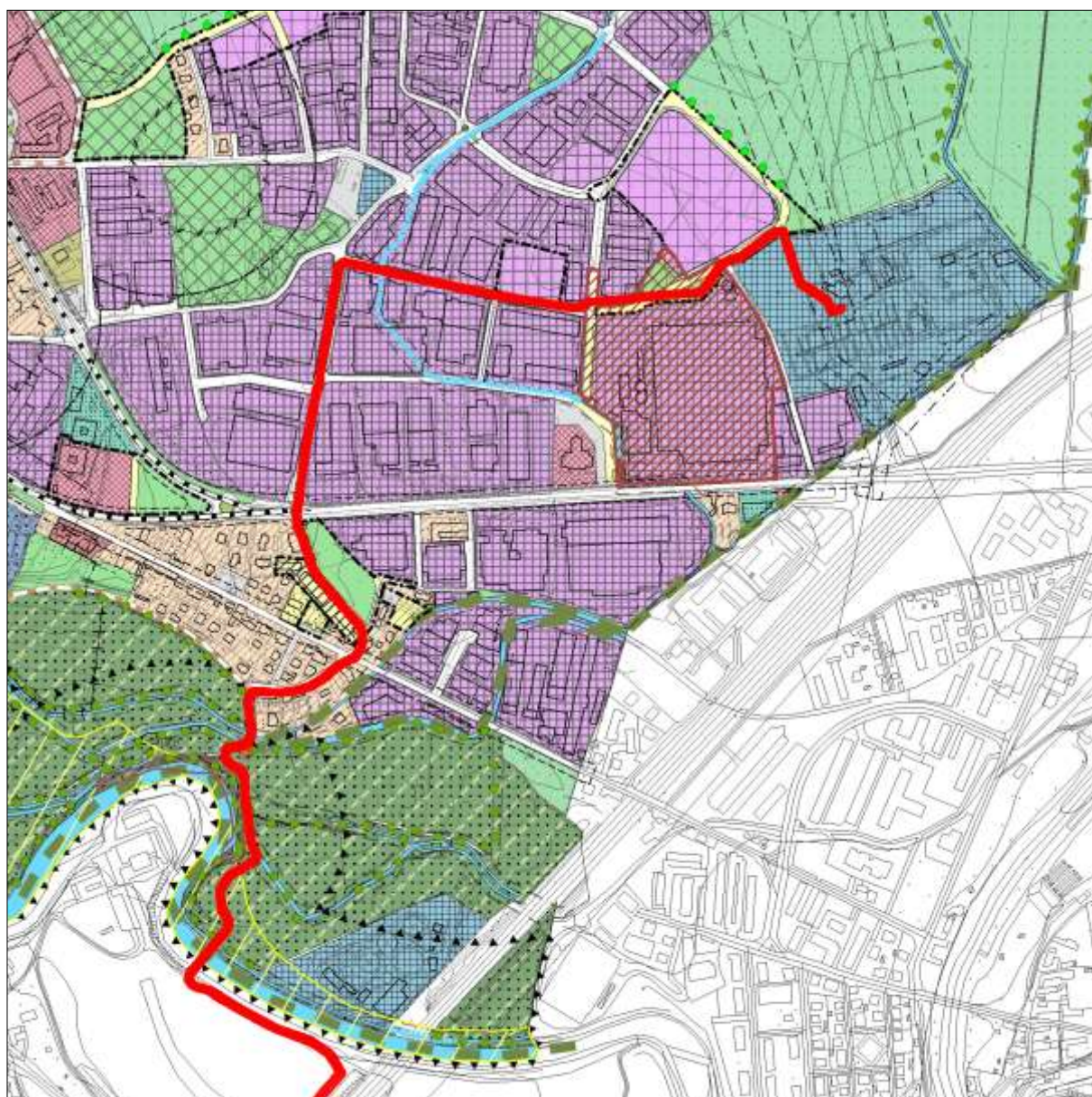
4.4.1. Pianezza

Lo strumento urbanistico di riferimento è la Variante Generale ai sensi dell'art. 15 e art. 17, comma 2, l.r. 56/77 e s.m.i. al Piano Regolatore Comunale di Pianezza – D.C.C. n 27 del 24 marzo 2011.

La nuova tratta di elettrodotto interrato parte dalla stazione Pianezza, classificata come “attrezzatura tecnologica” e prosegue interrata in una zona definita “Paesaggio industriale”, con destinazione “Immobili destinati alla produzione”, artt. 103, 104, 112 e 115 delle N.d.A.. Sempre percorrendo strade esistenti si inoltra, oltre via Pianezza-via Torino, all'interno di una zona classificata come “Tessuto edilizio recente, a prevalente destinazione residenziale con capacità insediativa esaurita (art. 97)”. Uscendo dal centro abitato, il cavo interrato penetra nell'area agricola posta lungo la sponda sinistra della Dora, classificata tra i “Parchi pubblici urbani e comprensoriali e cintura verde periurbana in progetto”. La tipologia delle opere in progetto è compatibile con la predetta disciplina.

Per quanto riguarda i vincoli agenti sulle aree interessate dal progetto dall'estratto della tavola P.1 “Assetto territoriale generale: viabilità – destinazioni e vincoli” (fig. 35) la fascia di parco fluviale attraversata è vincolata ai sensi dell'articolo 138 del D.L. 490/99. L'articolo “76 – Alveo e sponde dei torrenti, rii e bealere: fasce di rispetto” prevede, al comma 5, la possibilità di realizzare opere di interesse pubblico, come quella oggetto di valutazione, che non necessitano di autorizzazione ai sensi dell'art 12 della L.R. 20/89, come specificato all'art. 81 delle N.d.A..

Figura 35 – PRG – Estratto della tavola P 1 Assetto territoriale generale: viabilità – destinazioni e vincoli – scala 1:6.500



PAESAGGIO URBANO

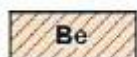
IMMOBILI DESTINATI AD INFRASTRUTTURE ED IMPIANTI PUBBLICI E DI INTERESSE PUBBLICO

ATTREZZATURE TECNOLOGICHE



ATE Stazioni e sottostazioni elettriche (art. 118 NdA)

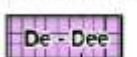
TESSUTO EDILIZIO RECENTE



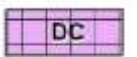
Be A prevalente destinazione residenziale con capacità insediativa esaurita (art. 97 N.d.A.)

PAESAGGIO INDUSTRIALE

IMMOBILI DESTINATI ALLA PRODUZIONE



De - Dee Aree o edifici produttivi esistenti e confermati (artt. 103 - 104)



DC Aree produttive di nuovo impianto (art. 115)

ELEMENTI PUNTIFORMI (Stepping Zone)



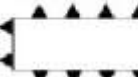
Parchi pubblici urbani e comprensoriali e cintura verde periurbana in progetto

VINCOLI IDROGEOLOGICI



Aree alluvionabili già incluse nelle fasce A e B del PAI

VINCOLI PAESAGGISTICI E AMBIENTALI

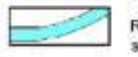


Vincolo ai sensi dell' Art. 138 D.L. 490/1999

**FASCE DI CONNESSIONE
CORRIDOI ECOLOGICI**



Rete idrografica principale (Fasce di connessione primaria)



Rete idrografica minore (Fasce di connessione secondarie)



Siapi e filari (Fasce di connessione diffusa)

4.4.2. Collegno

Il nuovo Piano Regolatore Generale della Città di Collegno è stato approvato dalla Regione Piemonte con D.G.R. n 10 - 9436 del 26 maggio 2003. I Documenti di Piano e le Tavole da cui sono state estratte le norme e le figure seguenti sono aggiornati con le varianti urbanistiche introdotte a partire dal P.R.G.C. approvato.

Le aree attraversate dalla tratta di elettrodotto oggetto di modifica, sono situate ad ovest del quartiere Borgonuovo, oltre la tangenziale, e sono classificate dal PRG come “i luoghi dell’agricoltura”, facenti parte del Parco agrinaturale della Dora, come evidenziato dalla figura seguente (fig. 36). Le Norme Tecniche di Attuazione definiscono così il parco agronaturale della Dora: “L’ipotesi di connotare parte del territorio agricolo in termini di parco agronaturale attraversato dal corso della Dora descrive un percorso di riappropriazione dei luoghi del fiume, organizzato lungo le strade interpoderali già esistenti, che assume rilievo anche in relazione al progetto Corona Verde.

Mantenendo la conformazione e i regimi proprietari attuali, il parco agronaturale si prefigura come luogo privato, fruibile dai cittadini senza modificazioni strutturali di rilievo, entro il quale esplicito diventa il rapporto di necessità tra la città costruita il territorio agricolo. Qui, percorsi fruitivi che garantiscano la compatibilità con l’attività agricola, accompagnati da percorsi di ricerca volti alla valorizzazione della risorsa ambientale, si porranno come momenti qualificati per la formazione di una allargata cultura ecologica e ambientale.”

L’ambito normativo di riferimento è descritto come segue: “I luoghi dell’agricoltura individua quei luoghi del territorio agricolo e del parco ove sono presenti o previsti spazi dedicati al lavoro agricolo. In questo ambito normativo possono essere realizzati interventi di conservazione degli immobili ed interventi di modificazione del tessuto edilizio esistente. Destinazione principale l’agricoltura.”

Le NTA non riportano indicazioni specifiche in relazione alle infrastrutture energetiche e ai sottoservizi.

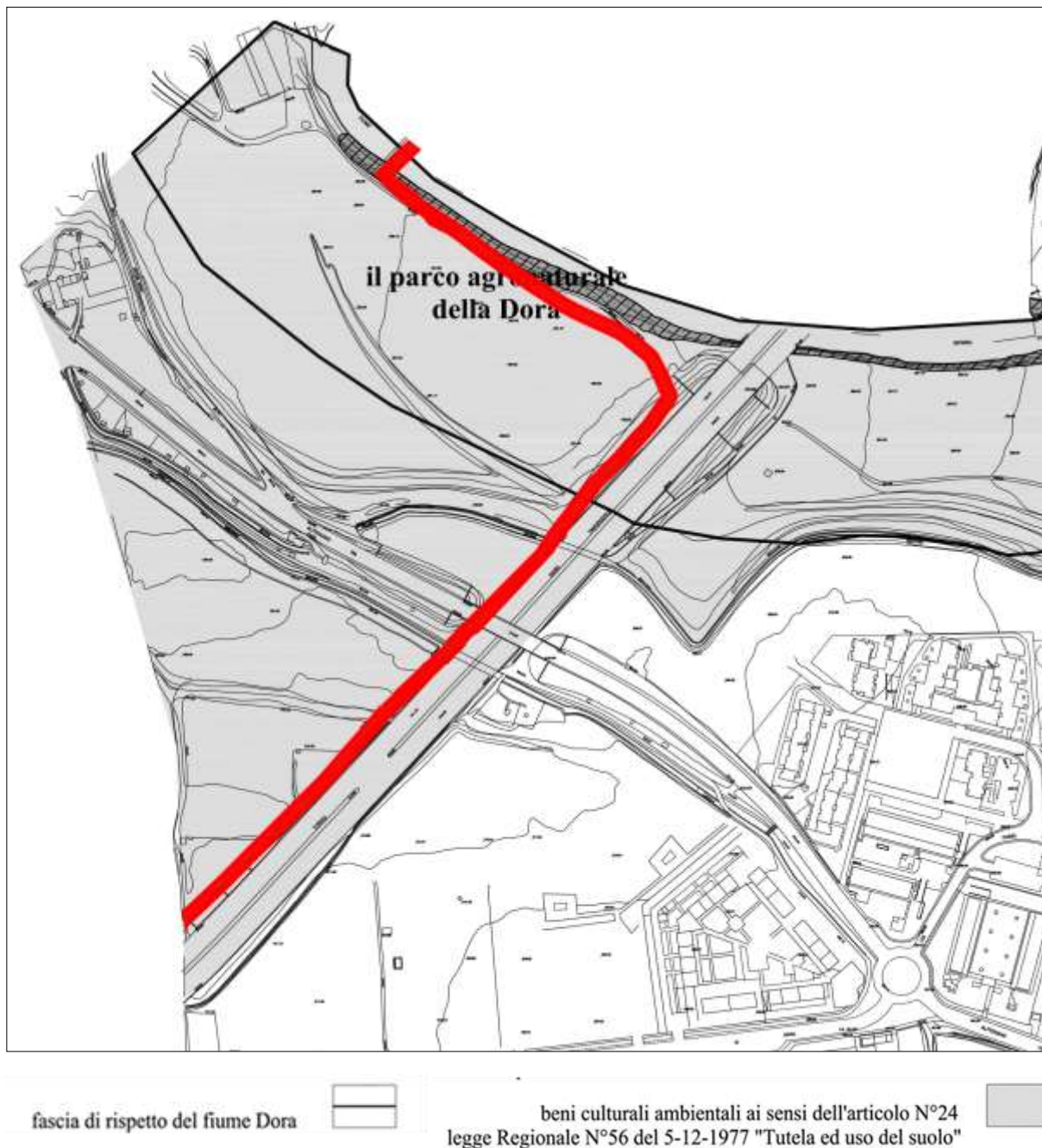
Le opere in progetto non sono quindi in contrasto con la disciplina urbanistica vigente.

Figura 36 – PRG – Estratto della tavola 7.1 Tavola di Inquadramento Normativo – scala 1:5.000



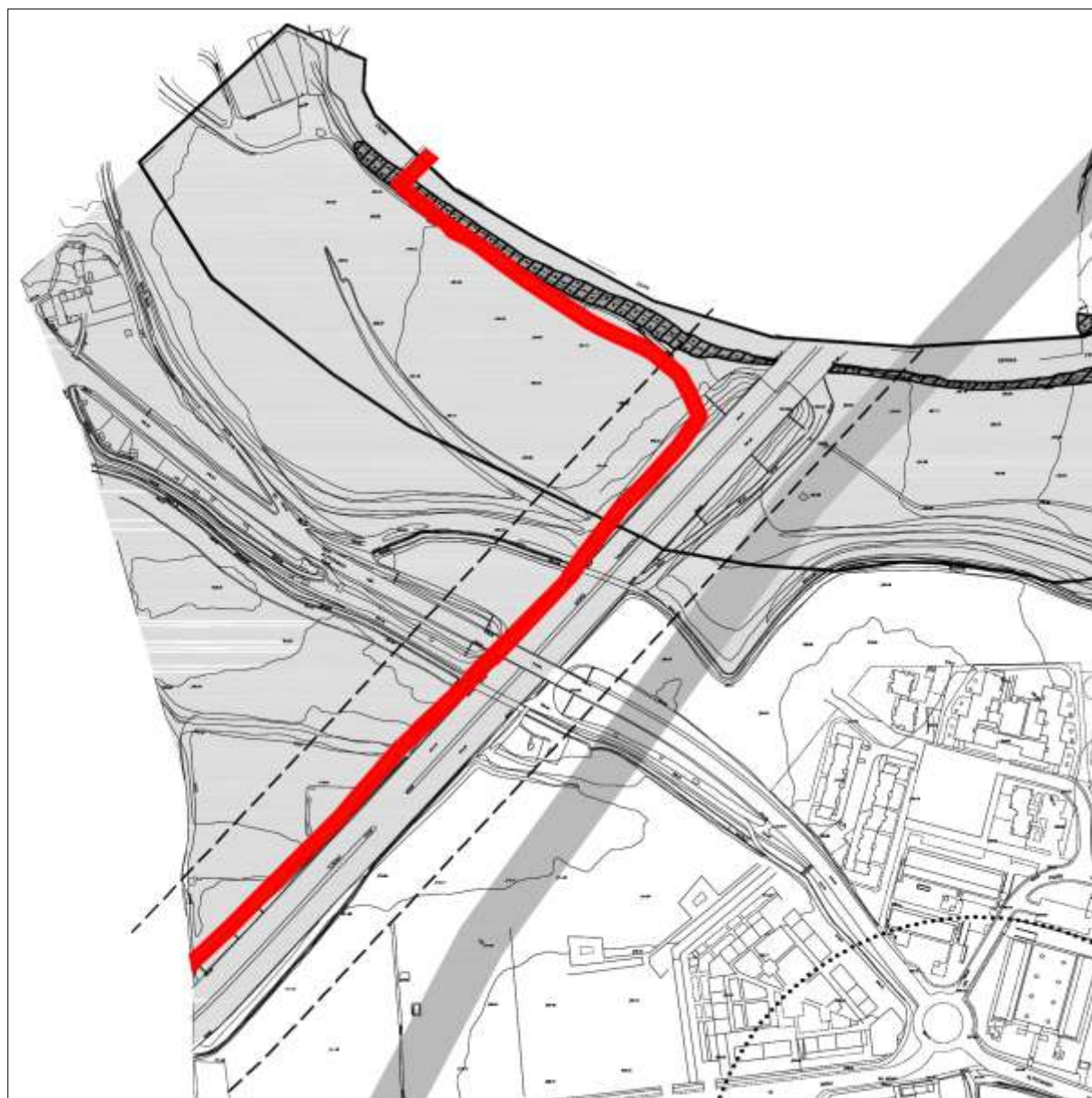
Per quanto riguarda i vincoli agenti sulle aree interessate dal progetto dall'estratto della tavola 2.1 "Tavola della tutela dei beni storici e monumentali e della tutela ambientale" (fig. 37) è possibile osservare come l'ambito in analisi ricada, come detto, all'interno del Parco agronaturale della Dora, classificato bene culturale ambientale ai sensi dell'articolo n° 24 della Legge Regionale n° 56 del 5-12-1977 "Tutela ed uso del suolo".

*Figura 37 – PRG – 2.1 Tavola della tutela dei beni storici e monumentali e della tutela ambientale
– Estratto – scala 1:5.000*



Inoltre, nell'estratto della tavola 3.1 "Tavola dei vincoli idrogeologici, delle fasce e delle zone di rispetto" (fig. 38) è segnalata la fascia di rispetto stradale della tangenziale e la fascia di rispetto del fiume Dora, con cui le opere in progetto risultano compatibili. L'articolo Fasce di rispetto specifica infatti che: "Le fasce di rispetto comprendono tutte le aree che non possono essere edificate. Su dette aree potranno unicamente essere realizzate le cabine di trasformazione elettrica, così come i volumi tecnici funzionali all'esercizio delle attività di erogazione di servizi infrastrutturali – luce, acqua, gas, telefonia fissa."

*Figura 38– PRG – 3.1 Tavola dei vincoli idrogeologici, delle fasce e delle zone di rispetto – Estratto
– scala 1:5.000*



fascia di rispetto del fiume Dora		bosco misto	
fascia di rispetto elettrodotti		boscaglia pioniera	
fascia di rispetto delle ferrovie		robinieto a sottobosco banale	
limite del parco della Dora		robinieto a sottobosco poco alterato	
zona di rispetto dei pozzi		fragmiteto	
fascia di rispetto stradale		vegetazione nitrofila	

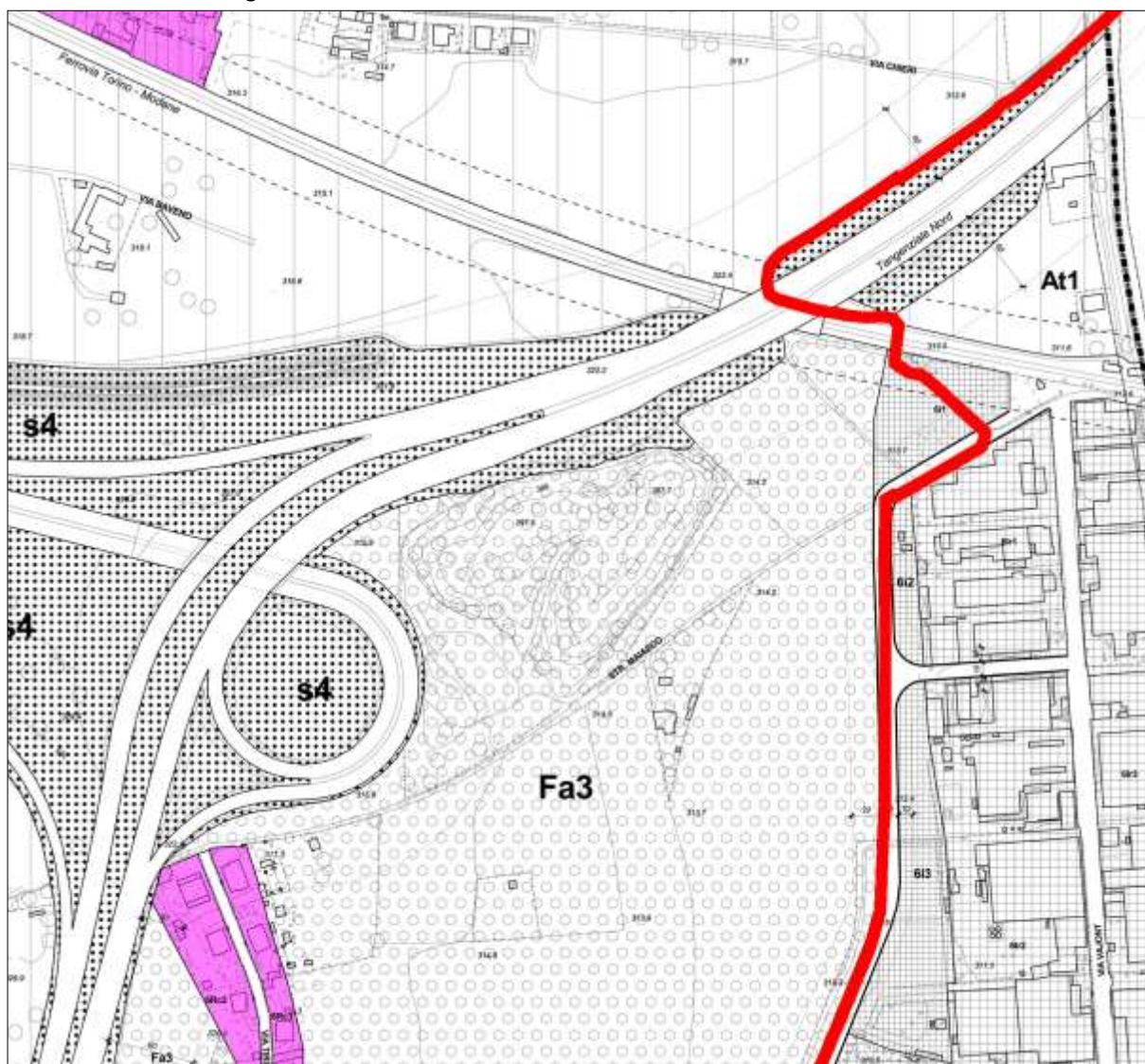
4.4.3. Rivoli

Lo strumento urbanistico di riferimento è la Variante 1S/2003 al P.R.G.C. del Comune di Rivoli., approvata con modifiche "ex-officio" con D.G.R. n°25-4848 del 11/12/2006. I Documenti di Piano e le Tavole da cui sono state estratte le norme e le figure seguenti sono aggiornati con le varianti urbanistiche introdotte a partire dalla suddetta variante.

Il percorso del cavo interrato passa sotto la tangenziale in corrispondenza del cavalcavia della ferrovia e corre parallelo a quest'ultima, al di sotto della fascia di rispetto. Attraversa poi i binari correndo sul confine tra un'area a destinazione produttiva e una destinata a futuro parco attrezzato. Prosegue poi lungo via Tevere in una zona a prevalente area normativa residenziale e, oltre corso Francia, in una a prevalente destinazione normativa produttiva. Dopo aver attraversato corso Allamano, torna in superficie in area normativa agricola. La disciplina di tutte le aree normative citate non è in contrasto con le opere previste.

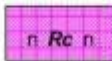
Ad eccezione delle fasce di rispetto della tangenziale e della ferrovia, con cui il passaggio del cavidotto interrato risulta compatibile, non sono presenti vincoli.

Figura 39 – PRG – Estratto della tavola C3 – scala 1:5.000

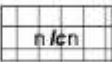
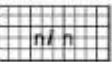
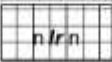
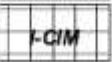




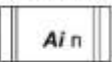
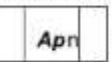

AREE NORMATIVE RESIDENZIALI - R

A.N. residenziali consolidate (Rc)			A.N. residenziali di trasformazione (Rt)
A.N. residenziali consolidate di riqualificazione (Rcr)			A.N. residenziali di trasformazione per edilizia economico-popolare (Rrp)
A.N. residenziali consolidate di interesse ambientale (Rca)			Linea di separazione fra A.N. contigue con indici diversi

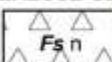
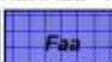
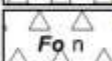

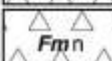

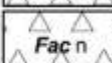
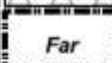
AREE NORMATIVE PRODUTTIVE - I

A.N. per attività produttive consolidate (Ic)			Servizi sociali di interesse collettivo (Ii)
A.N. per attività produttive di riordino (Ir)			A.N. per attività produttive destinate al Centro Intermodale Merci (I-CIM)

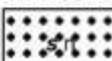

AREE NORMATIVE AGRICOLE - A

A.N. agricole (Ai)			A.N. agricole in aree boscate di pregio ambientale (Ap)
A.N. agricole di particolare tutela ambientale (At)			


SERVIZI ED ATTREZZATURE DI INTERESSE GENERALE - F

Attrezzature per l'istruzione (Fs)			Area attrezzata della collina (Faa)
Attrezzature ospedaliere (Fo)			Parco attrezzato (Fa)
Attrezzature militari (Fm)			Centro Agro Alimentare di Torino (I-F-CAAT)
Attrezzature private di interesse collettivo (Fac)			Area archeologica (Far)

AREE PER LA RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE

Grandi infrastrutture viarie (s)			A.N. di riqualificazione ambientale (ra)
----------------------------------	---	---	--

VINCOLI E FASCE DI RISPETTO

Area di protezione rete ferroviaria (D.P.R. 11/07/1980 n. 753)	
--	---

5. DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO – PROGETTO

5.1. Strategia di progetto

Alla luce degli elementi caratterizzanti il contesto paesaggistico attuale, dei livelli e degli obiettivi di tutela analizzati in precedenza e delle caratteristiche dei manufatti esistenti, il progetto mira a individuare il tracciato più funzionale, che tenga conto di tutte le esigenze e delle possibili ripercussioni sull'ambiente, con riferimento alla legislazione nazionale e regionale vigente in materia.

La modifica del tracciato dell'elettrodotto è stata studiata in armonia con quanto dettato dall'art. 121 del T.U. 11/12/1933 n. 1775, comparando le esigenze della pubblica utilità delle opere con gli interessi pubblici e privati coinvolti, cercando in particolare di:

- contenere per quanto possibile la lunghezza del tracciato per occupare la minor porzione possibile di territorio;
- minimizzare l'interferenza con le zone di pregio ambientale, naturalistico, paesaggistico e archeologico;
- evitare, per quanto possibile, l'interessamento di aree urbanizzate o di sviluppo urbanistico.

Questa strategia si declina con l'utilizzo di un traliccio capolinea, simile a quello su cui si attesta attualmente l'elettrodotto (P 154), così da garantire omogeneità visiva con la linea aerea esistente, con l'interramento della tratta in progetto e con l'uso di un'infrastruttura esistente per attraversare l'alveo della Dora Riparia.

5.2. Aspetti tecnici

Al fine di rendere attuabili le linee strategiche sopradescritte, il progetto prevede che il tracciato del cavo interrato parta dalla Stazione Elettrica Pianezza, di proprietà Terna Rete Italia, sita nell'omonimo comune, e termini con la risalita sul nuovo sostegno portaterminali n. 154, ricostruito in prossimità del sostegno esistente pari numero, che verrà demolito.

Lo sviluppo complessivo del tracciato di cui sopra ha una lunghezza di circa 6,5 km.

Di seguito si descrive nel dettaglio il percorso seguito dal cavo interrato dalla partenza, dalla stazione di Pianezza, all'arrivo al collegamento con la tratta dell'elettrodotto aereo esistente. Lo stato dei luoghi è illustrato dalla documentazione fotografica posta in appendice al testo.

All'interno della stazione di Pianezza, dallo stallo linea appositamente allestito, il cavo è posato lungo la viabilità interna ed esce dall'impianto in corrispondenza del lato ovest della recinzione.

Dopo un breve tratto su sterrato si immette su via Aosta, nella zona industriale di Pianezza, e quindi su via Airauda. Scende da via Airauda fino a raggiungere la rotonda stradale all'incrocio con via Pianezza-via Torino. Attraversata la rotonda, si immette su via Marconi che percorre per tutta la sua lunghezza fino all'incrocio con via Collegno. Da qui, per scendere fino al fiume, imbocca via Gorisa e la percorre interamente fino a quando diventa sterrata. Costeggia quindi la costa boschiva della sponda sinistra della Dora, nella stessa direzione del flusso del fiume, fino ad arrivare al ponte-canale di proprietà del Consorzio AIDA. L'elettrodotto utilizza il suddetto ponte-canale per l'attraversamento della Dora. Segue quindi la costa boschiva della sponda destra della Dora, sempre seguendo la direzione del flusso del fiume, fino ad arrivare in corrispondenza del manufatto autostradale della Tangenziale Nord di Torino. Da questo punto in poi costeggia, in direzione sud, il manufatto della Tangenziale, tenendosi all'esterno della recinzione ATIVA che lo delimita. Sottopassa il cavalcavia di via Alpignano nel Comune di Collegno. Prosegue lungo il perimetro esterno della Tangenziale, andando così ad interessare, di seguito, via Collegno (già in comune di Rivoli), il fondo di un privato e quindi via Chieri (sempre in comune di Rivoli). Il cavo deve a questo punto attraversare in sequenza: il manufatto autostradale della Tangenziale di Torino, sfruttando il passaggio esistente sotto il cavalcavia (via Stresa), e la ferrovia Torino-Modane (tramite una perforazione con spingitubo). Percorre il tratto residuo di via Stresa e svolta a destra in Strada Maiasco, che percorre per breve tratto. In corrispondenza di una futura viabilità, che raccorderà Strada Maiasco con via Pellice, il tracciato costeggia sul lato lungo un ampio appezzamento di terreno agricolo, fino ad incrociare via Pellice, ne percorre un breve tratto, in direzione ovest, e svolta in via Tevere. Percorre via Tevere per tutta la sua lunghezza, arrivando così su corso Francia che attraversa, portandosi per breve tratto su Strada Antica di Grugliasco, fino ad imboccare via Pavia. Percorre via Pavia fino al suo sbocco, tramite un'ampia rotonda, su corso Allamano, che costeggia sulla banchina sud, in direzione est, fino ad arrivare in corrispondenza dell'attraversamento aereo esistente delle linee T216-T217. L'esistente sostegno n° 154 di tale linea verrà ricostruito ed in corrispondenza dello stesso la linea in cavo interrato risalirà in aereo.

Nel dettaglio, per il passaggio aereo/cavo dell'elettrodotto, sull'asse dell'attuale campata 155-154, viene inserito il nuovo sostegno portaterminali, che assumerà la numerazione 154. L'inserimento avviene a circa 90 metri in arretramento rispetto al sostegno esistente, poiché con tale posizionamento viene mantenuto sostanzialmente invariato l'andamento altimetrico dei conduttori rispetto al suolo.

Il nuovo sostegno sarà di tipo unificato E avrà un'altezza utile di 18 m (attacco conduttore basso) ed un'altezza totale di 36,1 m con una larghezza alla base di 6,2 m circa, mentre la mensola portaterminali avrà un'altezza da terra di circa 10 m.

L'elettrodotta in cavo interrato sarà costituita da una terna composta di tre cavi unipolari realizzati con conduttore in rame, isolante in XLPE, guaina in alluminio saldato e guaina esterna in polietilene grafitato. Ciascun conduttore di energia avrà una sezione di 2500 mm².

Da rilevare che verranno utilizzati cavi per rete 380 kV, anche se l'impiego sarà per un collegamento su rete 220 kV. Come accessori verranno montati giunti per rete 380 kV, terminazioni per rete 220 kV.

I cavi saranno interrati ed installati normalmente in una trincea della profondità di 1,6 m, con disposizione delle fasi a trifoglio allargato. Tale disposizione è richiesta per avere le prestazioni di portata in corrente richieste nel caso specifico. Il tracciato, in base alla lunghezza delle pezzature di cavo utilizzabili, sarà suddiviso su 9 tratte; sono quindi previste n° 8 camere giunti interrate, la cui dislocazione, ipotizzata in via indicativa nel presente progetto definitivo, dovrà essere affinata e confermata in sede di progetto esecutivo.

Al termine dei lavori saranno demoliti i sostegni dal 154 al 135 della linea ex T.216-T.217. Questo intervento è descritto con maggior dettaglio in altro PTO, relativo alle nuove modalità in ingresso alla stazione di Pianezza delle linee T.216 Rosone-Pianezza e T231 Piossasco-Pianezza.

Per un maggior dettaglio si rimanda agli elaborati progettuali, ai relativi allegati grafici, e ai fotoinserti di cui al capitolo successivo.

6. VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

6.1. Metodologia

6.1.1. Sensibilità paesaggistica

Dopo aver analizzato il contesto sotto il profilo delle sue peculiarità – riferite ai suoi caratteri distintivi, alla sua integrità, alle qualità visive e panoramiche e agli eventuali elementi di degrado – è necessario valutarne il rischio paesaggistico, in particolare il suo livello di sensibilità paesaggistica, ovvero la sua capacità di accogliere cambiamenti senza pregiudicare la sua qualità complessiva attuale. Le categorie analitiche che concorrono, in parallelo, alla definizione di questa flessibilità sono il grado di stabilità del paesaggio, la sua vulnerabilità e la sua capacità di assorbimento visuale. Gli strumenti di valutazione sono l'analisi delle direttrici visuali e dei coni visuali di contesto, in relazione alla tipologia dei manufatti esistenti e delle opere in progetto, l'uso di fotosimulazioni che confrontino lo stato attuale con lo scenario evolutivo. Il fine è di determinare lo scostamento della situazione post intervento da quella attuale, vale a dire il grado di incidenza del progetto.

6.1.2. Incidenza del progetto

I principali parametri di valutazione della potenziale incidenza degli interventi sullo stato attuale del contesto paesaggistico riguardano: le alterazioni dell'assetto morfologico, come i movimenti di terra o modifiche delle strutture che caratterizzano il territorio; modifiche dell'assetto vegetazionale; modificazioni dei profili paesaggistici (skyline) naturali o antropici; alterazioni della funzionalità ecologica o idrogeologica; modificazioni dell'assetto percettivo del paesaggio; modificazioni dell'assetto insediativo storico e delle sue caratteristiche tipologiche; modificazioni dell'assetto fondiario, agricolo e dei suoi caratteri strutturanti. Nel caso in esame, data la preesistenza dell'elettrodotto e la tipologia dell'intervento di modifica, che prevede l'interramento di una tratta, realizzato prevalentemente sotto viabilità esistente o lungo infrastrutture esistenti, e due soli collegamenti fuori terra, l'unico parametro oggetto di valutazione è quello delle eventuali modificazioni all'assetto percettivo del paesaggio, relative al punto di transizione della linea da aerea a interrata e all'attraversamento del fiume Dora Riparia. Come visto in precedenza, la scelta del tracciato permette di escludere, anche durante le fasi di cantiere, alterazioni dell'assetto morfologico, di quello vegetazionale, degli skyline naturali o antropici, dell'assetto insediativo storico o di quello fondiario e agricolo, della funzionalità ecologica nonché di quella idrogeologica. In particolare quest'ultimo aspetto è stato affrontato nella Relazione Tecnica, doc. n. RV22213A1BAX20001, e nella relazione specifica doc. n. RV22213A1BAX10006 del progetto definitivo, che riguarda la caratterizzazione geomorfologica, geologica e idrogeologica del sito,

basata su esame dei dati cartografici e sui risultati di sondaggi geognostici precedentemente effettuati nell'area, ricavati dalla Banca dati Arpa e certifica la fattibilità geologica del tracciato di linea interrata in progetto.

Le aree interessate dall'interramento della linea risultano, infatti, esterne alle fasce di esondazione del fiume Dora Riparia e non risultano soggette o passibili di fenomeni di dissesto geomorfologico.

6.1.3. Determinazione del livello di impatto del progetto

Per valutare il livello di impatto del progetto è possibile utilizzare alcune categorie di analisi della tipologia di alterazione eventualmente introdotta. Trattandosi di un elettrodotto si possono usare, ad esempio, le seguenti categorie: il grado di intrusività, se vengono introdotti elementi attualmente estranei al paesaggio; la suddivisione del territorio in parti, con separazione delle stesse a livello visivo; l'alterazione o riduzione delle relazioni visive; il rischio di eccessiva concentrazione di infrastrutture analoghe; la reversibilità delle alterazioni.

Nella fattispecie l'elettrodotto oggetto di intervento è esistente, dunque non un elemento estraneo al paesaggio attuale. Le opere di modifica riguardano l'interramento di una tratta consistente della linea, soluzione per definizione a impatto paesaggistico molto limitato, se non nullo, che rende possibile escludere, già in via preliminare, alcune delle categorie suddette, limitando la valutazione, come detto, al punto di transizione della linea da aerea a interrata e all'attraversamento del fiume Dora Riparia. Ai fini della valutazione del livello di impatto, è quindi necessario valutare l'entità delle modifiche e delle opere proposte per questi due punti.

6.2. Valutazione dell'impatto paesaggistico del progetto: analisi di dettaglio

6.2.1. Considerazioni generali sulla tipologia degli impatti sul paesaggio

Alla luce dell'analisi paesaggistica dello stato attuale e delle categorie individuate nelle considerazioni metodologiche sviluppate nel paragrafo precedente, si possono formulare delle valutazioni in ordine alla tipologia degli impatti attesi sul paesaggio. Sotto il profilo della sensibilità paesaggistica il tipo di opere, che ricordiamo riguardano lo spostamento di un sostegno, l'interramento di una tratta consistente della linea esistente e la realizzazione di un attraversamento dell'alveo fluviale della Dora Riparia, richiede una verifica essenzialmente sotto l'aspetto della capacità di assorbimento visuale. Il rischio eventuale attiene dunque a una potenziale alterazione della percezione e della qualità visive. L'unico assetto su cui il progetto potrebbe incidere riguarda, infatti, le modificazioni dell'assetto percettivo del paesaggio.

Come accennato in precedenza, il livello del potenziale impatto sulle caratteristiche percettive e visuali del contesto è valutabile necessariamente come limitato, anche in termini di ambito di influenza, a causa della preesistenza dell'infrastruttura, e della scala e tipologia delle modifiche

proposte. In particolare la scelta di utilizzare un'infrastruttura esistente per l'attraversamento del fiume permette di limitare in modo decisivo il suo impatto visivo.

6.2.2. Analisi di intervisibilità

Come anticipato al paragrafo 3.1.2., l'analisi delle principali direttrici visuali è limitata ai due punti in cui il cavo è visibile fuori terra: l'attraversamento del fiume Dora e la connessione con la linea aerea esistente. Per quanto riguarda l'ambito paesaggistico del ponte-canale utilizzato per l'attraversamento, la principale direttrice visuale che interessa l'ambito è quella da est, lungo l'asse del fiume. L'individuazione tiene conto sia dell'andamento altimetrico del terreno e delle barriere visive, sia dei punti di visuale presenti dalla viabilità esistente, carrabile e pedonale. La portata delle modifiche proposte limita, invece, l'ambito di influenza e percezione delle stesse e di conseguenza la loro possibilità di alterare lo stato attuale delle visuali. In effetti l'attraversamento dell'alveo fluviale avviene utilizzando il parapetto a valle del ponte, pertanto le visuali da cui è possibile scorgere il manufatto, di fatto totalmente mimetico rispetto al ponte, sono quelle a valle dello stesso. Si può dire che, in generale, la visuale del ponte sia molto limitata dalla vegetazione e che, anche nella stagione invernale, sia possibile scorgerlo solo da distanza ravvicinata. Il lato a valle è dunque difficilmente visibile da entrambe le sponde, anche attraversando pascoli e campi, e l'unico punto da dove è pienamente visibile è dal ponte della tangenziale, situato però a oltre 300 metri a sud.

L'area che costeggia corso Allamano, dove è situato il sostegno n. 154, è totalmente pianeggiante e non permette visuali panoramiche rilevanti sul contesto limitrofo. Anche in questo caso l'individuazione tiene conto sia dell'andamento altimetrico del terreno e delle barriere visive, sia dei punti di visuale presenti dalla viabilità esistente, carrabile e pedonale.

Le direttrici visuali principali sono dunque quella nord-ovest/sud-est, quella da nord verso sud-est, dalla rotonda tra via Pavia e corso Allamano e quella da corso Allamano verso ovest.

Le viste dall'edificio, verso sud-est e verso ovest, sono tutte condizionate dalla presenza di corso Allamano e non hanno un vero reciproco, essendo il quadrante sud a destinazione agricola. Inoltre le viste da sud verso corso Allamano e l'abitato non presentano elementi di pregio paesaggistico. Verso nord-ovest sono visibili sullo sfondo la collina di Rivoli e i rilievi della bassa Valle di Susa.

Figura 40 – Estratto Carta Tecnica Regionale ponte-canale – Diretrrici Visuali – scala 1:5.000

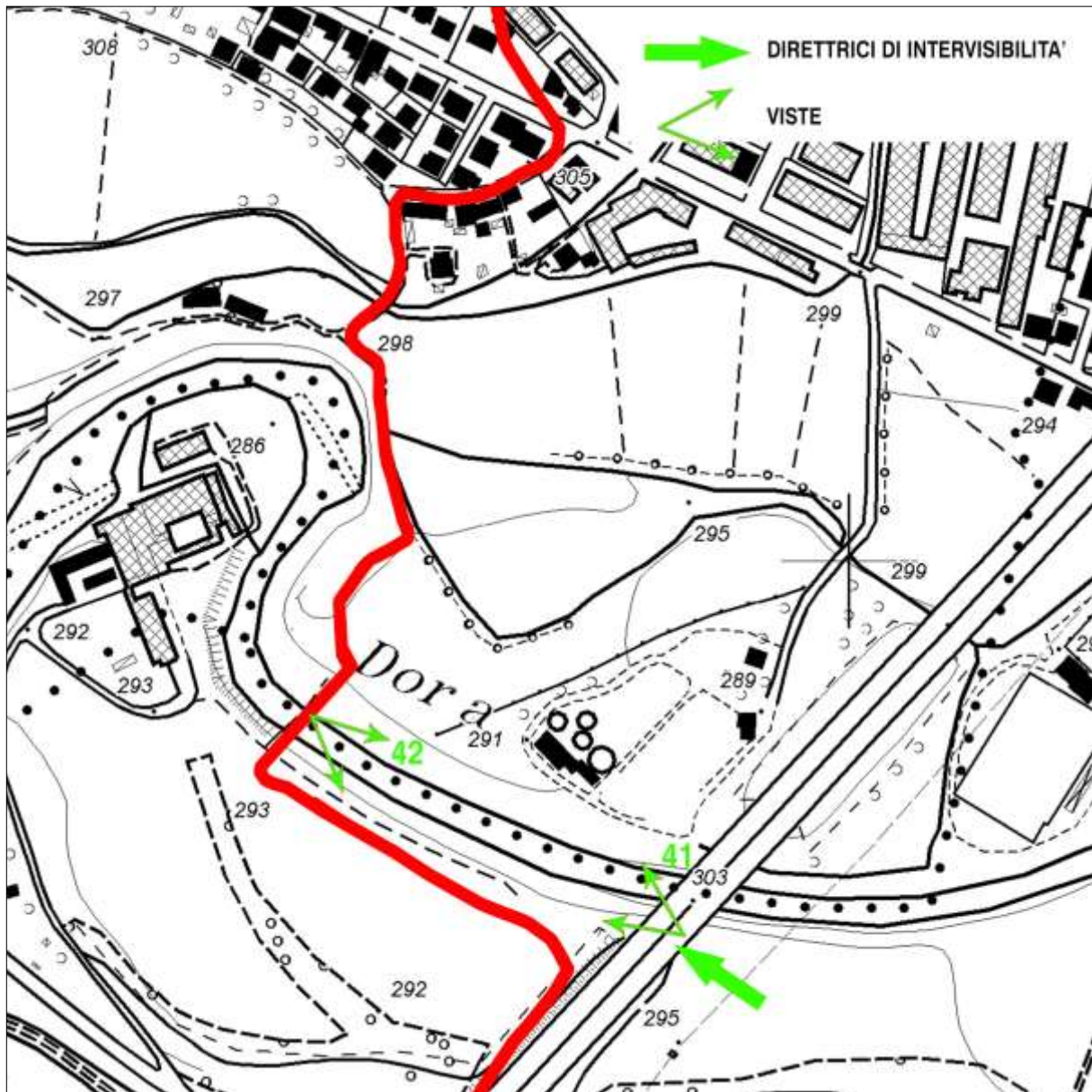


Figura 41 – Vista da est – dal ponte della tangenziale al ponte-canale e al Mulino Barca



Figura 42 – Vista da ovest – dal ponte-canale verso il ponte della tangenziale



Figura 43 – Estratto Carta Tecnica Regionale sostegno n. 154 – Direttrici Visuali – scala 1:5.000

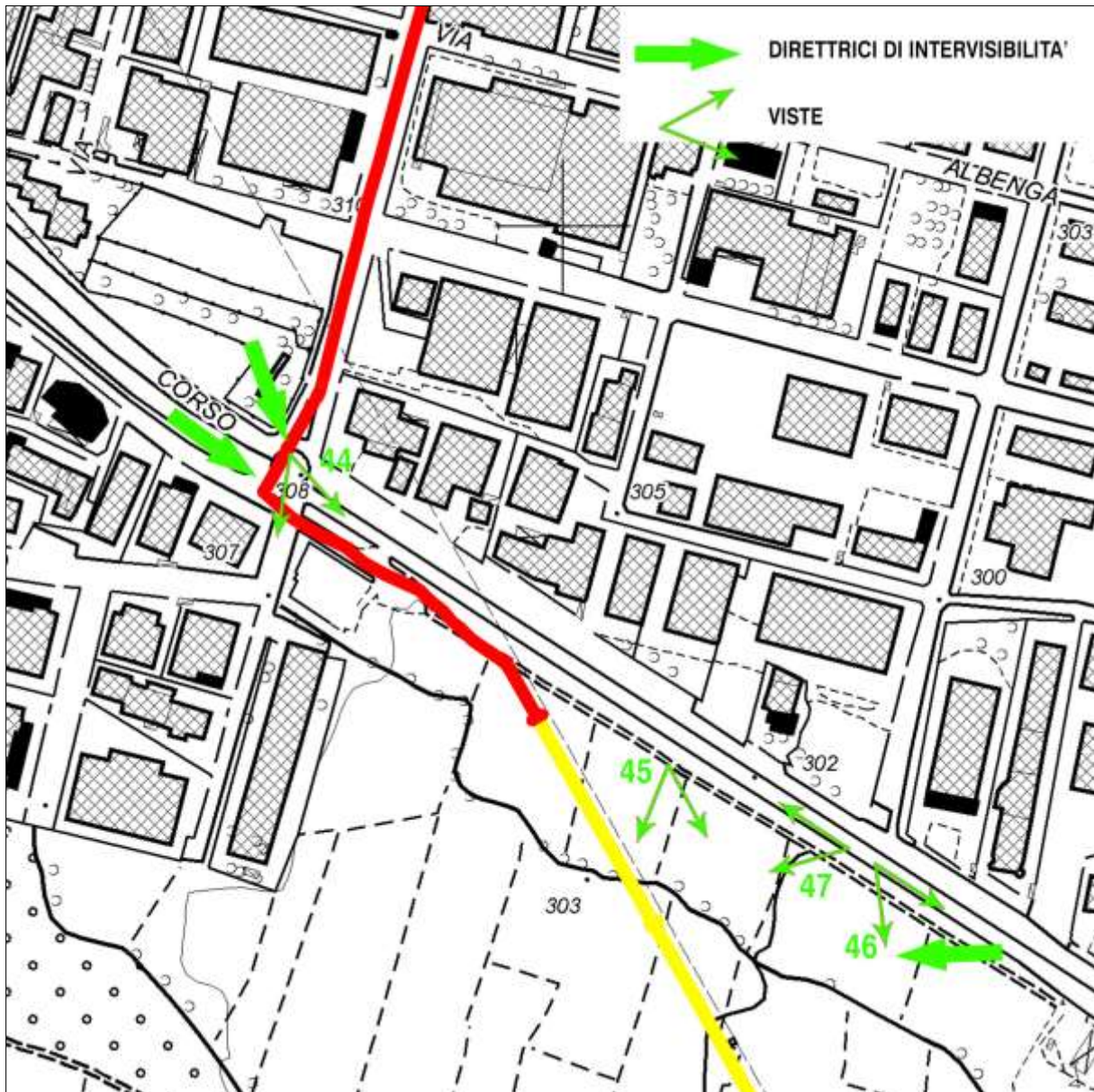


Figura 44 – Vista del sostegno n. 154 da nord verso sud-est – dall'incrocio via Pavia-corso Allamano



Figura 45 – Vista da nord-ovest verso la linea aerea esistente



Figura 46 – Vista da corso Allamano verso sud-est della linea esistente



Figura 47 – Vista da corso Allamano verso nord-ovest – a destra il sostegno n. 154



6.2.3. Previsione delle trasformazioni dell'opera sul paesaggio

Dall'analisi della tipologia e del livello di impatto attesi in funzione delle opere in progetto, da quella di intervisibilità e grazie all'ausilio delle fotosimulazioni, di cui al paragrafo successivo, è possibile affermare che le opere previste non comportano alterazioni negative sul paesaggio circostante, ma, al contrario, si configurano come sostanzialmente migliorative, sia in ordine generale sia sotto il profilo della percezione e qualità visuale, assetto individuato in precedenza come caratterizzante la sensibilità paesaggistica in relazione al contesto e al tipo di infrastruttura.

6.2.4. Fotosimulazioni

La scelta delle visuali su cui elaborare le fotosimulazioni ha privilegiato la vista ravvicinata da sud-est del ponte-canale, da dove è possibile apprezzare il lato a valle interessato dalla modifica, e l'accesso al ponte da sud, da cui si vede il carter che protegge il cavo fissato al parapetto.

Dalle due immagini appare chiaro come il passaggio fuori terra del cavo, grazie all'utilizzo del ponte-canale esistente, sia risolto senza incidere sui caratteri paesaggistici di pregio dell'ambito interessato.

Per quanto riguarda il sostegno n. 154, si è scelta la vista dall'incrocio tra via Pavia e corso Allamano, verso sud-est, da dove è possibile apprezzare l'entità della modifica dall'abitato, una vista ravvicinata del sostegno n. 154 da corso Allamano verso ovest, da cui è possibile valutare l'entità delle modifiche apportate al traliccio e l'eliminazione della tratta aerea verso nord-ovest. Infine una vista da est più allargata, che permette di valutare l'accorciamento della campata esistente. Anche in questo caso appare evidente come il nuovo sostegno, più basso, non alteri la catenaria esistente, pur accorciandola, e come a fronte di un sostanziale mantenimento dell'impatto dei tralicci esistenti, l'interramento della tratta in oggetto migliori in maniera manifesta la percezione dell'elettrodotto e le sue interferenze visive con il paesaggio.

Figura 48 – Vista da sud-est del ponte-canale – stato attuale



Figura 49 – Vista da sud-est del ponte-canale – progetto



Figura 50 – Vista da sud dell'accesso al ponte-canale – stato attuale



Figura 51 – Vista da sud dell'accesso al ponte-canale – progetto



Figura 52 – Vista da nord-ovest del traliccio n. 154 – stato attuale



Figura 53 – Vista da nord-ovest del traliccio n. 154 – progetto



Figura 54 – Vista da est del traliccio n. 154 – stato attuale



Figura 55 – Vista da est del traliccio n. 154 – progetto



Figura 37 – Vista da est della linea esistente – stato attuale



Figura 37 – Vista da est della linea esistente – progetto



6.3. Interventi di mitigazione proposti

Dalla valutazione della tipologia ed entità degli impatti attesi e dall'analisi delle caratteristiche del progetto non emerge la necessità di opere di mitigazione specifiche. In effetti, la strategia di intervento limita notevolmente la portata dei cambiamenti, garantendo un sostanziale miglioramento degli impatti paesaggistici già in essere. L'entità dello spostamento del sostegno di transizione, l'interramento di 6,5 chilometri di linea e l'utilizzo del ponte-canale esistente costituiscono in sé misure di mitigazione, considerata la tipologia dell'infrastruttura. Per quanto riguarda l'interramento della linea, il percorso individuato, che privilegia l'utilizzo di infrastrutture esistenti, e la tipologia e durata dei lavori permettono di escludere la necessità di opere di mitigazione paesaggistica anche in fase di cantiere, essendo le alterazioni prevedibili di natura puramente transitoria.

7. CONCLUSIONI

Nel trarre un bilancio conclusivo occorre ricordare, innanzitutto, quali sono i presupposti dell'intervento in progetto. Le opere di modifica della terna T.216-T.217 sono necessarie per realizzare il collegamento diretto fra le stazioni di Grugliasco e di Pianezza, a cui sarà assegnata la numerazione T.213. In secondo luogo l'elettrodotto è esistente e l'intervento prevede l'interramento di ben 6,5 km di tratta, dal sostegno n. 154 alla stazione di Pianezza, con la conseguente eliminazione di 19 tralicci.

Il progetto dal canto suo mira a minimizzare le opere e le modifiche, tramite una strategia che consente di realizzare due soli tratti fuori terra di rilevanza paesaggistica: l'attraversamento dell'alveo della Dora Riparia, che utilizza il ponte-canale esistente; la sostituzione del sostegno n. 154, e il suo arretramento, con ulteriore riduzione della tratta aerea attuale.

Questi presupposti di contesto e di progetto permettono di valutare il "margine di scostamento" dallo stato attuale dei luoghi, parametro fondamentale di valutazione delle azioni sul paesaggio, come sostanzialmente nullo, in relazione alla presenza dei sostegni, e come decisamente migliorativo dello stato attuale riguardo all'interramento della tratta iniziale della linea. In particolare è da considerare ininfluente l'alterazione dell'assetto percettivo e visuale del sostegno n. 154 e dell'attraversamento del fiume a fronte di un evidente miglioramento complessivo della percezione dell'infrastruttura. L'intervento consente, dunque, di migliorare l'attuale equilibrio che caratterizza l'ambito paesaggistico, in linea con l'obiettivo di mantenimento/miglioramento espresso dalla normativa di protezione ambientale.

8. RIFERIMENTI NORMATIVI

Le principali fonti normative di riferimento sono:

- D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, *Codice dei beni culturali e del paesaggio*
- D.P.C.M 12.12.2005, *Individuazione della documentazione necessaria alla verifica della compatibilità paesaggistica degli interventi proposti, ai sensi dell'articolo 146, comma 3, del Codice dei beni culturali del paesaggio di cui al D.Lgs., 22 gennaio 2004, n. 42*
- *Piano Territoriale Regionale del Piemonte (PTR)*, approvato con D.C.R. n. 122-29783 del 21 luglio 2011
- *Piano Paesaggistico regionale del Piemonte (Ppr)*, adottato dalla Giunta regionale il 4 agosto 2009 con D.G.R. n. 53-11975
- Comune di Pianezza, *Piano Regolatore Comunale - Variante Generale ai sensi dell'art. 15 e art. 17, comma 2, l.r. 56/77 e s.v. – Controdeduzioni alle osservazioni e adozione Progetto Definitivo*, D.C.C. n 27 del 24 marzo 2011
- *Piano Regolatore Generale della Città di Collegno (PRG)*, approvato dalla Regione Piemonte con D.G.R. n 10 - 9436 del 26 maggio 2003 e s.v.
- Comune di Rivoli, *Variante 1S/2003 al P.R.G.C.*, approvata con modifiche "ex-officio" con D.G.R. n°25-4848 del 11/12/2006 e s.v.

APPENDICE FOTOGRAFICA

Figura 1 – Foto del tratto iniziale di uscita dalla stazione di Pianezza



Figura 2 – Tratto di strada sterrata verso via Aosta



Figura 3 – Tratto di strada sterrata verso via Aosta lungo la recinzione di un impianto produttivo



Figura 4 – Immissione su via Aosta – zona industriale



Figura 5 – Vista da nord all'incrocio tra via Aosta e Via Airauda – zona industriale



Figura 6 – Vista da nord su Via Marconi oltre l'incrocio con via Pianezza-via Torino – zona residenziale



Figura 7 – Vista da nord-est su Via Gorisa oltre l'incrocio con via Collegno – zona residenziale



Figura 8 – Vista su Via Gorisa



Figura 9 – Vista su Via Gorisa uscendo dall’edificato verso il fiume



Figura 10 – Fine tratto asfaltato, inizio strada sterrata lungo la sponda sinistra della Dora



Figura 11 – Vista da nord-ovest sul Fiume Dora con vista sul Mulino Barca



Figura 12 – Sentiero lungo la sponda



Figura 13 – Vista da sud-est sul ponte-canale che collega le due sponde del fiume Dora



Figura 14 – Vista da nord-ovest dal ponte verso il Mulino Barca



Figura 15 – Vista del ponte-canale



Figura 16 – Vista da nord-ovest, sponda destra, sul ponte-canale – Collegno



Figura 17 – Vista all’uscita del ponte verso la tangenziale – Collegno



Figura 18 – Vista da nord-est sulla strada sterrata che affianca la Tangenziale Nord di Torino - Collegno



Figura 19 – Vista da nord-est sul sottopasso della Tangenziale Nord Torino



Figura 20 – Sottopasso Tangenziale Nord Torino



Figura 21- Vista da ovest su sentiero lungo la ferrovia



Figura 22 – Vista del futuro parco pubblico nella zona industriale di Rivoli



Figura 23 – Vista da ovest su Via Pellice – zona residenziale di Rivoli



Figura 24 – Vista da nord su Via Tevere – zona residenziale di Rivoli



Figura 25 – Vista da Nord su incrocio Via Tevere/Corso Francia



Figura 26 – Vista verso nord su Via Pavia



Figura 27- Vista da sud-est da Via pavia verso il traliccio 153



Figura 28 – Vista da nord, all’incrocio tra via Pavia e corso Allamano, sul sostegno n. 154



