

Capitolo 3. Linee guida delle trasformazioni e contenuti della variante urbanistica

L'idea che guida la costruzione di questo progetto infrastrutturale e di rigenerazione urbana, si inserisce coerentemente nella più vasta strategia che la Città di Torino ha perseguito negli ultimi anni per attuare un modello di sviluppo coerente con le esigenze di un assetto economico e sociale postindustriale. Il superamento del modello fordista non ha comportato tanto la cancellazione del ruolo della grande industria, quanto la riorganizzazione dell'intera struttura socioeconomica della città attraverso un passaggio da un'economia della produzione ad un'economia della conoscenza incardinata su ricerca, formazione e innovazione. Questo non significa soltanto crescita di specifiche aree di eccellenza, ma una più generale promozione di ogni ambito della società urbana. La riorganizzazione della struttura socioeconomica ha un immediato riscontro nello spazio metropolitano che deve assumere caratteristiche compatibili con il modello di sviluppo che si intende perseguire. Coerentemente con la strategia di sviluppo in atto, la città di Torino intende attivare progetti e iniziative affinché nell'area del quadrante est- nord-est della città si creino le condizioni per realizzare una polarità urbana che possa svolgere una funzione rilevante anche a scala sovralocale e che, contemporaneamente, sia attenta alle caratteristiche del territorio circostante entrando in interazione con esso, in maniera da innescare processi diffusi di riqualificazione urbana e sociale. L'intervento è particolarmente necessario in questo settore urbano abbastanza povero di funzioni metropolitane, ma ricco di potenzialità, che concentra in modo evidente anche fattori di disagio sociale. L'innescò di polarità in questo quadrante non può essere affidata ad un'unica funzione altamente specializzata o ad un insieme di attività che rappresentino un semplice addensamento di funzioni derivante da una causale giustapposizione spaziale, ma ad aggregazioni di attività di rilievo metropolitano connesse da una rete più o meno fitta di relazioni tra esse e con il resto del sistema metropolitano.

Nei quartieri considerati sono state attivate azioni di sviluppo locale partecipato, promosse dal servizio Progetto Speciale Periferie della Città cui si affiancano forme di accompagnamento sociale a interventi di rigenerazione fisica del territorio che hanno coinvolto il quartiere Barriera di Milano e l'ambito di corso Taranto.

Particolarmente apprezzato dagli abitanti l'intervento di riqualificazione di piazza Abba e la pedonalizzazione del nucleo storico del quartiere Regio Parco, via Maddalene. L'operazione ha consentito un riordino di quest'area, ricca di problemi sociali ed esposta a rischi di emarginazione, con la realizzazione di uno spazio pubblico tranquillo e bene organizzato; tuttavia, in molti hanno sottolineato l'incompletezza dell'operazione. Infatti, questo intervento - in assenza di altre iniziative

volte a creare nuove polarità urbane – non è stato sufficiente ad animare la zona e il suo tessuto commerciale.

Queste riflessioni alimentano una certa attenzione ed attesa per i nuovi interventi incentrati sulle riconversioni della Manifattura Tabacchi, dell'ex FIMIT, dell'ambito dell'ex Scalo Mercè Vanchiglia e della riqualificazione dell'area antistante all'Ospedale San Giovanni Bosco, il cui recupero potrebbe avere un impatto senz'altro più determinante sull'area. L'intervento di riqualificazione urbana connesso a quello infrastrutturale della linea 2 si pone l'obiettivo di mettere in rete e valorizzare le diverse centralità "latenti" presenti sul territorio portando a compimento processi di riqualificazione e dando completezza ad un disegno urbano già avviato.

L'obiettivo generale è quello di creare interventi urbani e infrastrutturali tesi a riqualificare e dare forma a questa porzione di territorio cittadino. In realtà la riqualificazione urbanistica che si intende attivare ha l'intenzione di ridisegnare nuove quinte urbane in un territorio frangiato, dare forma ad ambiti pubblici, ricucire materialmente porzioni di territorio da decenni separati da barriere fisiche. Tali interventi hanno anche forti connotazioni immateriali in termini di ricostruzione dell'identità di appartenenza ai luoghi, rafforzamento di sentimenti di sicurezza in un quartiere che sarà reso più vivibile e presidiato da attività e fruitori, facilmente accessibile e vivace, con ricadute economiche ed occupazionali per effetti diffusivi generati dalle attività insediate presenti da riorganizzare e dalle nuove da insediare.

Come già accennato, le recenti trasformazioni di Torino, hanno dimostrato l'efficacia di progetti di riqualificazione giocati al contempo in senso longitudinale e per singole centralità puntuali. L'immagine del progetto infrastrutturale e insediativo connesso alla *tranche* nord della Linea 2 è quella di una sorta di "collana", capace di tenere insieme l'andamento assiale e la sottolineatura e il potenziamento di singoli fuochi urbani. In senso longitudinale, la Linea si configura come una potenziale *promenade* urbana – un riferimento possibile è quello della *promenade plantée* di Parigi –, che fornisce continuità e narratività a una zona della città per alcuni versi sofferente e a rischio di degrado.

Su questo elemento lineare si attestano delle nuove centralità generate dalle stazioni della Linea 2 della Metropolitana, ma specialmente dalla realizzazione di nuovi ambienti e tessuti urbani: la parte nord di Spina 4, con la nuova piazza di entrata a Torino; lo spazio dell'insediamento lineare sull'ex Scalo Vanchiglia, affacciante sulla collina e sul parco della Colletta; la nuova piazza davanti all'ospedale Giovanni Bosco.

3.1 Temi di progetto

Sulla base delle indagini e degli studi condotti sull'area, si è ritenuto necessario procedere preliminarmente alla definizione degli elementi direttori per la trasformazione degli ambiti considerati. Si tratta di strategie innovative sia per quanto riguarda il tipo di trasformazione prevista che per quanto riguarda l'articolata procedura ad essa funzionale.

A tal fine il presente Documento Programmatico redatto ai sensi della LR n. 1/2007, risulta essere lo strumento quadro di indispensabile rilevanza.

Uno degli obiettivi strategici della Città è quello di caratterizzare tale comparto con trasformazioni urbanistico-edilizie con alti livelli di qualità in riferimento ai temi ambientali e in particolare a quelli della ecocompatibilità, della ecosostenibilità, della qualità architettonica e non ultimo della valorizzazione delle potenzialità paesaggistiche.

Nel campo della ecocompatibilità saranno attentamente valutate e considerate le scelte e le strategie insediative sia delle attività residenziali e sia delle attività economiche (produttive/ artigianato di servizio/ uffici/ commercio) con imprese rivolte alla caratterizzazione dei sistemi logistici con il minor impatto sull'ambiente. In tal senso saranno "premianti" le soluzioni urbanistico-edilizie che privilegeranno e favoriranno l'uso di sistemi e di tecnologie innovative.

Il tema dovrà essere affrontato non solo in termini di indirizzo e linee guida alla progettazione ma anche concretamente dimostrato attraverso relazioni, analisi e progetti energetico-ambientali quali parti integranti dei progetti attuativi degli interventi (in sede di SUE o Permessi di costruire). Il sistema potrà essere "premiante" in rapporto all'utilizzazione edificatoria, in ragione degli effetti virtuosi attesi.

Per quanto riguarda gli insediamenti residenziali, gli edifici dovranno adottare soluzioni progettuali e accorgimenti atti a conseguire il minimo impatto emissivo di CO₂, risparmio ed efficienza energetica tramite ad esempio la forte integrazione architettonica con la tecnologia fotovoltaica, finalizzata all'autonomia e possibilmente anche alla produzione di surplus energetici riversabili in rete magari per alimentare strutture pubbliche e di interesse pubblico; lo studio di "pelli" per le facciate atte a conseguire moti convettivi dell'aria e rendere le facciate interagenti con lo stesso riscaldamento/raffrescamento dell'aria; impianti di riscaldamento centralizzati di nuova concezione, ecc..

Per gli insediamenti produttivi, artigianali di servizio, e terziari oltre alle caratteristiche sopra richiamate saranno altresì premianti le scelte imprenditoriali finalizzate al mantenimento in loco delle attività economiche e quindi orientate anche all'incremento dei livelli occupazionali. In tali

prospettive si collocano organizzazioni delle modalità lavorative e logistiche che determinano "scelte ambientalmente virtuose" quali ad esempio l'utilizzo di mezzi di trasporto elettrici sia endogeni alle aziende sia come vettori verso utenti dell'area urbana, la promozione e l'incentivazione dell'utilizzo del mezzo pubblico per i dipendenti, la strutturazione di una maglia interna ai recinti aziendali di percorsi ciclo pedonali, ecc.

In tal senso anche le scelte di pianificazione di grande scala devono essere orientate a elevare la concentrazione edilizia in corrispondenza delle importanti infrastrutture della mobilità. La linea di trasporto in ipogeo è l'asse di riferimento per gli attestamenti edilizi più rilevanti e i parcheggi di interscambio dovranno pertanto trovare collocazione laddove si riconoscono forti interazioni delle modalità di trasporto. In tal modo potranno pertanto liberarsi grandi aree per concentrare i servizi pubblici e soprattutto attuare il grande parco pubblico di Spina 4 e quello tra i futuri insediamenti lungo la via Regaldi e il corso Regio Parco quale polmoni vitali per l'equilibrio complessivo. Allo stesso tempo per le aree che hanno caratteristiche residenziali potranno ipotizzarsi anche le cosiddette "Zone 30". Tali aree concepite per la politica generale di mobilità sostenibile sono calibrate per le strade locali, promuovendo gli spostamenti a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici. La velocità ridotta rende compatibile l'uso del veicolo privato con queste altre forme di mobilità. In tali zone è provata la riduzione dei sinistri migliorando la sicurezza stradale; lo spazio pubblico torna a svolgere funzione di incontro e vita sociale e le attività commerciali ne risentono positivamente; si riduce l'inquinamento da rumore e dell'aria poiché diminuendo la velocità di punta migliora la fluidità del traffico ecc.

Per quanto riguarda la qualità architettonica, fermi restando gli obiettivi sopra richiamati di forte integrazione con le tecnologie volte al risparmio energetico i progetti da promuovere sono riferiti alla qualità dell'ideazione e della realizzazione architettonica, dello sviluppo sostenibile e del miglioramento della vivibilità dell'ambiente urbano anche attraverso l'apertura del mercato della progettazione ai giovani professionisti. Gli interventi di trasformazione non potranno che inquadarsi nell'ambito di normative volte sempre più al corretto inserimento ambientale come per esempio le tematiche relative al paesaggio in senso più ampio compreso quello urbano.

Tale indirizzo sarà svolto coerentemente con i principi dettati dalla D.G.R. 09/06/2008 in merito alle politiche di tutela del paesaggio.

Altro riferimento normativo di cui tenere conto – per la tematica inerente gli edifici alti e non solo - è costituito dalla recente deliberazione approvata dal Consiglio Comunale, di iniziativa popolare, del 17 novembre 2008 avente per oggetto “Costruzione edifici a torre e tutela del paesaggio e dell’ambiente urbano di Torino” i cui contenuti richiamano tra l’altro la necessità di avviare un percorso di approfondimento sui temi paesaggistici in raccordo con le Istituzioni sovraordinate e alla normativa nazionale e regionale sopra richiamata.

In tale quadro di riferimento si possono in ogni caso anticipare fin d’ora come imprescindibili elementi qualitativi le attenzioni progettuali rivolte sia alla salvaguardia di manufatti di edifici e di complessi esistenti sia l’attenta ricerca e valorizzazione delle potenzialità paesaggistiche da mettere in risalto. Pertanto l’attenta ricognizione del tessuto esistente ha già rilevato parti consolidate con maglie urbane da salvaguardare ed allo stesso tempo edifici di pregio, quali la caserma lungo la via Bologna angolo via Cimarosa.

E ancora i cannocchiali visivi e gli scorci ambientali da salvaguardare o da creare verso la collina, verso il futuro parco pubblico o incentrati verso la ex Manifattura Tabacchi nuovo polo di aggregazione del quartiere su piazza Abba e dell’Università multipolare. Il canale demaniale del Regio Parco quale elemento di raccordo, tra attività pubbliche e private, quale “*fil rouge*” e segno distintivo del nuovo Parco, oggi nascosto e poco percepibile.

In relazione alle attività già oggi presenti nel comparto, si segnala la possibilità di valorizzare le future parti pubbliche come il parco, gli spazi di relazione, le piazze, la trincea ferroviaria - oggi cesura urbana, ma domani restituita ad usi urbani, con esposizioni d’arte o legate alla caratterizzazione del quartiere. a completamento degli elementi di arredo.

A partire dagli obiettivi di carattere generale, sopra richiamati, per mettere a fuoco in ogni caso alcuni temi e capisaldi progettuali, qui di seguito sono stati messi in evidenza venti elementi costituenti la prima griglia concettuale alla quale incardinare e riferire la complessa struttura della futura Linea 2 e le aree interessate dalle trasformazione correlate.

20 TEMI DI PROGETTO PER LINEA 2

La costruzione di un progetto complesso, di portata metropolitana e di grande potenziale di trasformazione come quello per la nuova Linea 2, rende necessario un approccio trasversale all’analisi e alla risoluzione delle problematiche urbane ed una modalità differente di concettualizzazione e messa in relazione dei temi del progetto. L’enucleazione di una serie di macrotemi, che si articolano in tematiche specifiche,

permette, già in questa fase, di individuare quegli elementi geografici e puntuali nei confronti dei quali avverrà la trasformazione, riconducendoli di volta in volta alle problematiche della strutturazione della città, della morfologia urbana, del funzionamento dei sistemi infrastrutturali, dei temi delle prestazioni e del comfort dell’ambiente urbano, dell’identità e della caratterizzazione.

ELEMENTI DI STRUTTURA

- 01 Un nuovo insediamento costruito a partire dai grandi spazi aperti.
- 02 Valorizzazione delle emergenze di carattere paesaggistico ed ambientale.
- 03 Leggibilità, gerarchizzazione, strutturazione del sistema degli spazi collettivi.
- 04 Individuazione di un nuovo sistema di centralità e servizi alla città.

ELEMENTI DI MORFOLOGIA

- 05 Integrazione del progetto insediativo, infrastrutturale ed ambientale.
- 06 Dialogo ed inserimento del nuovo insediato nelle geometrie del tessuto storico.
- 07 Costruzione e caratterizzazione dei fronti verso i vuoti.
- 08 Attenzione alla distribuzione delle densità.
- 09 Morfologia del costruito.

ELEMENTI INFRASTRUTTURALI

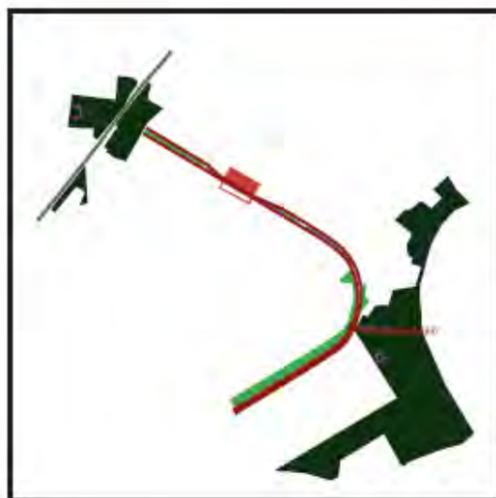
- 10 Gerarchizzazione del sistema viario.
- 11 Continuità dei flussi di traffico nei punti di rottura.
- 12 Distribuzione delle funzioni urbane e accessibilità.
- 13 Trattamento architettonico degli elementi infrastrutturali.

COMFORT AMBIENTE COSTRUITO

- 14 Integrazione tra spazi urbani e spazi della mobilità.
- 15 Mobilità sostenibile e percorsi a piedi.
- 16 Continuità dei sistemi di percorrenza pedonale.
- 17 Temi microurbani.

IDENTITÀ E CARATTERIZZAZIONE

- 18 Rafforzamento dell’identità.
- 19 Attenzione alla mixité.
- 20 Sperimentazione tipologica.

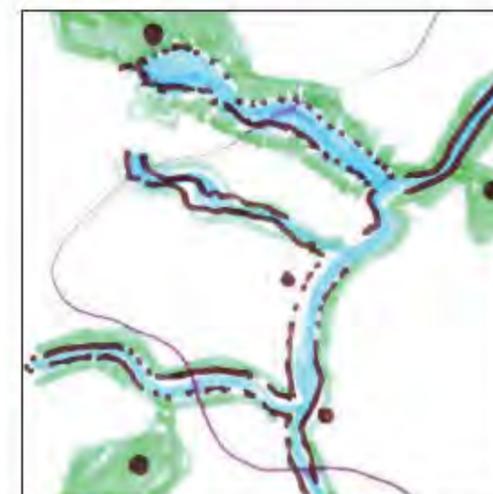


01 Un nuovo insediamento costruito a partire dai grandi spazi aperti.

La connessione dei due grandi parchi esistenti a nord-est (Parco della Colletta) e a nord-ovest (Parco Sempione), attraverso il nuovo parco urbano lineare lungo via Gottardo/via Sempione, permette la riorganizzazione un sistema di spazi aperti diversi tra loro per dimensioni, funzioni e caratteri, vero e proprio elemento di struttura nella costruzione della forma della città.

Temi correlati:

- L'ampliamento e il ridisegno del Parco Sempione, la pausa verde che anticipa l'accesso alla città;
- La riconfigurazione dell'accesso al Parco della Colletta dal nuovo Corso Regio Parco
- Il parco urbano lineare di via Gottardo-via Sempione, elemento centrale per la ricucitura di due parti di città storicamente separate;
- Il nuovo parco urbano di Scalo Vanchiglia, filtro verde verso la collina, spazio per il loisir per i nuovi quartieri;
- La riconquista delle fasce fluviali tra Po e Stura (manifattura, botticelli, ...)



02 Valorizzazione delle emergenze di carattere paesaggistico ed ambientale.

Le specificità ed i valori paesaggistici ed ambientali che caratterizzano l'area di studio, prima tra tutte la prossimità alle fasce fluviali di Po e Stura, assumono un ruolo fondamentale nel disegno e nel trattamento del nuovo insediamento, diventando la ragione per creare un ambiente urbano fortemente in relazione con gli elementi di paesaggio, e proponendo nuove occasioni di fruizione dello spazio collettivo.

Temi correlati:

- valorizzazione delle viste preferenziali sulla collina di Superga;
- miglioramento delle possibilità di fruizione della fascia fluviale;

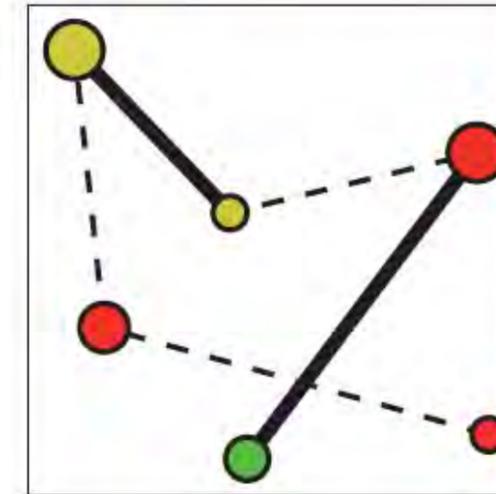


03 Leggibilità, gerarchizzazione, strutturazione del sistema degli spazi collettivi.

Il ripensamento del sistema degli spazi collettivi a partire dalle trame urbane esistenti, propone un lavoro di ricomposizione e ridefinizione delle gerarchie dei vari elementi urbani e apre verso la ridefinizione del ruolo di alcuni assi e di alcuni punti, che potrebbero porsi come elementi baricentrici di organizzazione e strutturazione dell'intervento.

Temi correlati:

- caratterizzazione della nuova piazza nell'area di Spina 4, elemento urbano primario per l'organizzazione e la caratterizzazione del nuovo quartiere;
- ripensamento dell'attuale piazza Donatori di Sangue, ed accentuazione del ruolo di forte centralità assunto già oggi da questo elemento urbano;
- trattamento dei fronti di via Cigna (in particolare nella parte terminale, dove l'introduzione di grandi quantità edificate rende evidente la necessità di studi sull'inserimento di nuove volumetrie nelle trame dell'insediato esistente);
- trattamento dei fronti di via Bologna;
- trattamento dei fronti di via Gottardo-via Sempione;



04 Individuazione di un nuovo sistema di centralità e servizi alla città.

La trasformazione di una così ampia porzione di città, rende necessario un progetto che sappia lavorare per fuochi (le nuove fermate della metropolitana, gli elementi di centralità esistenti, e le nuove centralità, gli spazi di interscambio e gli accessi alla città) ed assi strutturanti (i nuovi assi di accessibilità, ripensamento di assi urbani esistenti come assi baricentrici per la trasformazione), integrando fortemente il sistema dei servizi alla città nella nuova struttura assunta dal comparto urbano.

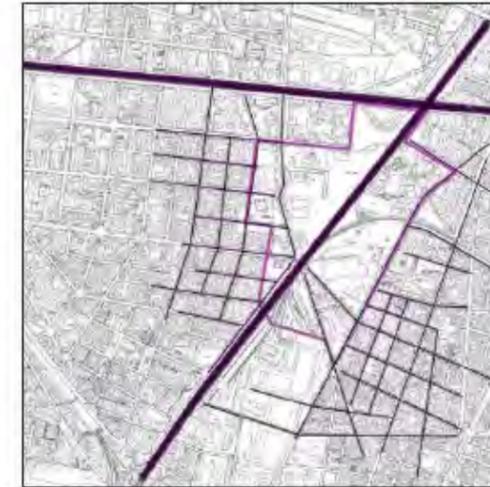
Temi correlati:

- il sistema dei servizi e delle nuove centralità, la loro distribuzione sull'ambito di progetto e la loro collocazione rispetto ai nodi di accesso alla linea 2;
- la riconfigurazione dell'asse di via Cigna, che potrebbe costituire un nuovo asse strutturante baricentrico e riguadagnare caratteristiche urbane.
- la riconfigurazione dell'asse di via Bologna. Ripensamento del ruolo urbano di questo asse, che perde il carattere di asse di penetrazione, a favore di un compito di riconnessione e ricucitura dei tessuti urbani esistenti, e di mediazione nei confronti dei nuovi insediamenti e del nuovo parco;
- il 'fuoco' Ospedale San Giovanni Bosco, la nuova piazza e le interazioni con il quartiere;



05 Integrazione del progetto insediativo, infrastrutturale ed ambientale.

Progettare i diversi sistemi infrastrutturali, insediativi e ambientali contemporaneamente rappresenta un'occasione importante per ricostruire un tessuto che intreccia città esistente e città nuova, e che cambia il senso stesso della città al contorno implementandone le risorse.



06 Dialogo ed inserimento del nuovo insediato nelle geometrie del tessuto storico.

Le previsioni relative all'inserimento di ampie porzioni di nuovo insediato, si orienta verso i temi della connessione e del riaggiustamento delle giaciture esistenti, riflettendo sulle trame urbane e ponendosi come obiettivo la messa in relazione dei tessuti urbani attuali e in progetto attraverso l'annessione e l'utilizzo delle trame storiche come radice del progetto.

Temi correlati:

- aree comprese tra via Bologna e via Regaldi: recupero delle trasversalità nella trama del costruito;
- Spina 4: riaggiustamento del tessuto urbano a partire dalle giaciture dei sistemi insediativi ad est e ad ovest del nuovo viale della Spina;
- ridisegno delle aree circostanti via Bologna;
- Spina 4, tessuti a est e ovest del viale della Spina



07 Costruzione e caratterizzazione dei fronti verso i vuoti.

La strutturazione morfologica attraverso gli spazi aperti rende evidente l'importanza del trattamento di quelle parti di nuovo insediato che ne configureranno i bordi e le estremità: assolveranno alla funzione di caratterizzazione delle quinte e di costruzione dei nuovi fronti urbani, e, non meno importante, alla mediazione ed alla connessione tra ambienti urbani differenti tra loro, andando a costituire le nuove porte di accesso alla città.

Temi correlati:

- il fronte su Parco Sempione, le torri, e la porta nord di accesso alla città lungo la Spina;
- il bordo nord di Parco Sempione e i nuovi insediamenti prospicienti la Cascina Fossata;
- lo skyline dell'insediamento su Scalo Vanchiglia e il rapporto con il nuovo parco;



08 Attenzione alla distribuzione delle densità.

Lo studio della distribuzione del nuovo costruito, procede in stretta relazione con la disposizione sul territorio dei nodi di accesso alla rete infrastrutturale e con la distribuzione delle attrezzature di servizio alla città ed al quartiere, nell'ottica soprarichiamata di un approccio integrato tra progetto insediativo e progetto infrastrutturale. Un'ottica in cui densità del costruito e sistema della mobilità pubblica sono pensati in modo strettamente integrato.

Temi correlati:

- l'insediamento di Spina 4 in relazione al nodo Rebaudengo;
- insediamento e servizi a contatto con l'infrastruttura nell'area di Scalo Vanchiglia;



09 Morfologia del costruito.

Se da un lato si afferma come la distribuzione dei nuovi insediamenti avvenga in forma integrata con la definizione delle principali direttrici e dei principali nodi infrastrutturali, dall'altro risulta fondamentale la necessità di una grande attenzione alle forme ed ai modi in cui questo nuovo insediato si lega e si rapporta ai tessuti esistenti. Le evidenti necessità di integrazione e messa in relazione tra nuovo ed esistente, l'orientamento verso la costruzione di un ambiente urbano sostenibile ed allo stesso tempo ricco di funzioni e denso di attività ed abitanti rende centrale ed imprescindibile la riflessione attorno ai temi della morfologia del costruito, delle modalità, delle regole e delle forme adottate nella costruzione della nuova città.

Temi correlati:

- l'inserimento del complesso di Spina 4 nel tessuto urbano esistente;
- la nuova configurazione dello Scalo Vanchiglia e le aree attorno a via Bologna;



10 Gerarchizzazione del sistema viario.

Le opportunità in termini di accessibilità rappresentate dall'entrata in funzione della Spina centrale, e le possibilità nei confronti delle quali aprono gli scenari infrastrutturali proposti per il quadrante nord dell'area metropolitana torinese, delineano un possibile scenario di rigerarchizzazione dei principali assi di accesso alla città da nord, mettendo in gioco la ridefinizione del ruolo urbano di una serie di vettori ad oggi compromessi dagli ingenti flussi di traffico. L'orientamento verso una chiara definizione del rango degli elementi che compongono il sistema viario (assi di penetrazione, assi di collegamento interquartiere, zone 30, ...) si affianca alla riflessione sulla composizione e sulla distribuzione dei vari mix funzionali, sulla distribuzione e sul carattere degli spazi collettivi, sui temi del comfort e delle prestazioni dell'ambiente urbano.

Temi correlati:

- la riconfigurazione dell'asse di via Cigna e via Bologna a seguito della riduzione dei flussi di traffico che oggi la connotano come asse di attraversamento;
- la riconfigurazione dell'asse di via Bologna, in particolare nel tratto che va dall'incrocio con la Dora fino a via Gottardo): ridisegno della sezione stradale a partire da un miglioramento delle percorrenze pedonali;
- la configurazione del nuovo corso Regio Parco come asse privilegiato di scorrimento in direzione del centro città (possibilità di 'scaricare' i flussi di traffico che ad oggi insistono su via Bologna e via Cigna);



11 Continuità dei flussi di traffico nei punti di rottura.

L'esplicitazione di un sistema gerarchico che dia pesi diversi ai diversi elementi della trama viaria si accompagna ad un necessario approfondimento del funzionamento di quei punti in cui tipologie di traffico di rango differente si incontrano. L'ottimizzazione della gestione e dello smaltimento dei flussi di traffico non dovrà avvenire a discapito della continuità degli spazi di percorrenza pedonale, orientandosi invece verso la ricerca di un disegno comune ed integrato.

Temi correlati:

- l'ingresso in città del viale della Spina.
- Trattamento del flusso in fase di rallentamento, distribuzione verso il sistema locale, trattamento superficiale dell'extradosso della Spina;

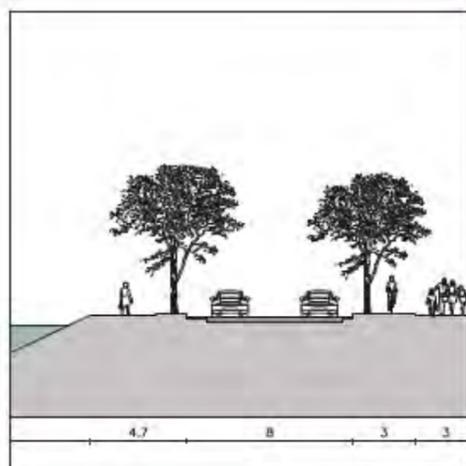


12 Distribuzione delle funzioni urbane e accessibilità.

Il controllo - alla scala della città e dell'area metropolitana -, della distribuzione delle varie funzioni ed attrezzature urbane, e l'approfondimento del tema delle integrazioni tra funzioni compatibili in relazione ai temi dell'accessibilità -ferroviaria ed autostradale, veicolare, pubblica e privata-, va di pari passo con gli aspetti sopracitati legati alla struttura e alla morfologia urbana, incrociando i temi della costruzione di sistemi urbani sostenibili ed integrati.

Temi correlati:

- il sistema dei parcheggi di interscambio e la loro collocazione strategica rispetto agli assi di accesso alla città ed alle fermate della metropolitana;
- l'attestamento del nuovo asse di accesso alla città da nord (Cebrosa - 100 lire - Regio Parco);

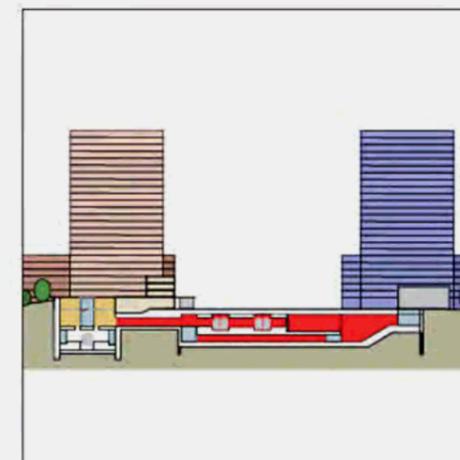


13 Trattamento architettonico degli elementi infrastrutturali.

L'integrazione nel disegno urbano degli elementi infrastrutturali - siano assi di attraversamento, nodi di accesso alla rete, assi di percorrenza lenta-, diventa imprescindibile per la costruzione di un ambiente urbano confortevole. Il trattamento architettonico degli elementi infrastrutturali che compongono i vari sistemi di percorrenza, ed il loro inserimento nel paesaggio urbano, concorrono alla caratterizzazione degli ambienti e degli spazi urbani.

Temi correlati:

- trattamento dell'estradosso del tunnel della metropolitana su via Gottardo, esplorazioni progettuali e prefigurazione di una serie di sezioni stradali alternative.
- trattamento del nuovo asse di scorrimento collocato sull'attuale Corso Regio Parco
- trattamento della sezione per la nuova via Bologna riconfigurata in chiave urbana;
- trattamento della sezione per la nuova via Cigna riconfigurata in chiave urbana;
- trattamento della sezione di via Regaldi;



14 Integrazione tra spazi urbani e spazi della mobilità.

Un progetto che approfondisce i temi dell'integrazione e dell'organizzazione degli spazi infrastrutturali, delle valenze urbane degli spazi della mobilità, della transizione e della integrazione tra spazi di servizio e di uso dei nodi infrastrutturali e degli spazi urbani, di interscambio, di vita e di lavoro, è un progetto che si interroga sui caratteri degli ambienti urbani, sul loro funzionamento, sulle loro forme di interrelazione con l'esistente, sulla loro capacità di costruire 'città'.

Temi correlati:

- il sottosuolo di Spina 4: le connessioni tra stazione Rebaudengo, stazione di testa della linea 2, le aree di sosta e gli spazi urbani;
- il sottosuolo nel nodo di interscambio su Scalo Vanchiglia, le connessioni sotterranee tra il parcheggio e la stazione della metropolitana, le uscite in superficie e le connessioni con il nuovo quartiere;
- la Piazza Donatori di Sangue (Ospedale San Giovanni Bosco), connessioni con le aree di sosta, mediazione della promiscuità tra i flussi pedonali e veicolari verso il parco esistente e verso l'Ospedale, studio dell'accessibilità all'Ospedale e alla Piazza dalla stazione della metropolitana;



15 Mobilità sostenibile e percorsi a piedi.

La portata della riconfigurazione urbana prevista per questa ampia porzione di città, costituisce una grande opportunità per proporre e sperimentare nuovi modelli di configurazione e gestione del sistema della mobilità. La presenza di un importante vettore di trasporto pubblico, l'orientamento verso una riconfigurazione dell'accessibilità alla scala cittadina, la disponibilità di aree trasformabili e l'interesse ad un ripensamento di ampie porzioni dei tessuti esistenti ricontestualizza temi come i sistemi di percorrenza pedonale e ciclabile, le dinamiche di interscambio ed accesso al trasporto pubblico in un'ottica più ampia fortemente orientata verso la mobilità sostenibile.



16 Continuità dei sistemi di percorrenza pedonale.

La definizione attenta del sistema delle percorrenze pedonali, necessaria in un contesto di sperimentazione dei sistemi di mobilità sostenibile, non può essere rivolta esclusivamente alla definizione dei tracciati e degli itinerari, ma deve acquisire ed approfondire le tematiche della continuità, della caratterizzazione e dell'articolazione degli spazi, lavorando alle diverse scale urbane, concorrendo di fatto a determinare le caratteristiche del nuovo ambiente urbano.

Temi correlati:

- Connessioni lungo via Gottardo-via Sempione, attraversamento della sequenza di spazi a parco;
- Trattamento della nuova Piazza del Donatore di Sangue
- Trattamento della nuova Piazza di Spina 4 e gestione del rapporto e delle connessioni con il Parco Sempione;

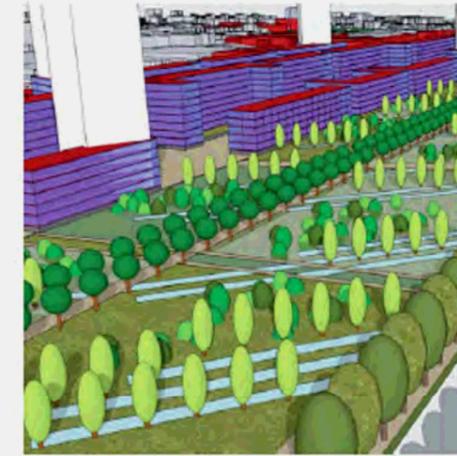


17 Temi microurbani.

La costruzione di un robusto sistema di percorrenze pedonali (e ciclabili), si lega alla opportunità di lavorare sulla grana e sulla misura del tessuto urbano, che non è composto solo da emergenze e grandi spazi, ma anzi trova il proprio carattere e la propria trama nei piccoli spazi di relazione, nella sequenza minuta di spazi pubblici e semipubblici, nelle forme e nei modi in cui le giaciture urbane si incontrano e si relazionano. A partire dal sistema di piccoli spazi collettivi esistenti, riconsiderati e messi in sequenza con gli spazi del nuovo insediamento, il progetto si occuperà del trattamento degli ambiti puntuali, riferendoli ai nuovi assi di distribuzione pedonale.

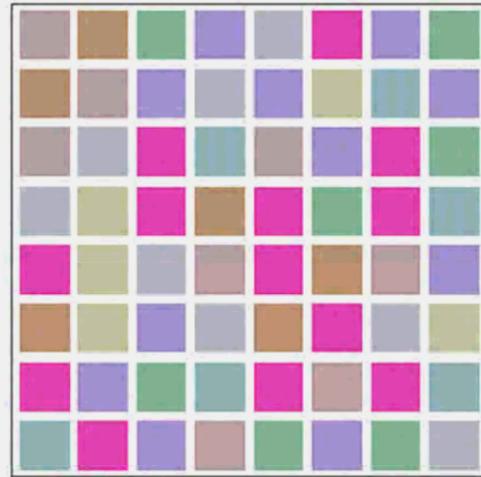
Temi correlati:

- Gli spazi di relazione 'storici' di barriera di Milano
- Trama delle percorrenze pedonali inter-quartiere (tra via Bologna e via Regaldi l'attenzione dimostrata da molti progettisti per gli attraversamenti e la permeabilità fisica)



18 Rafforzamento dell'identità.

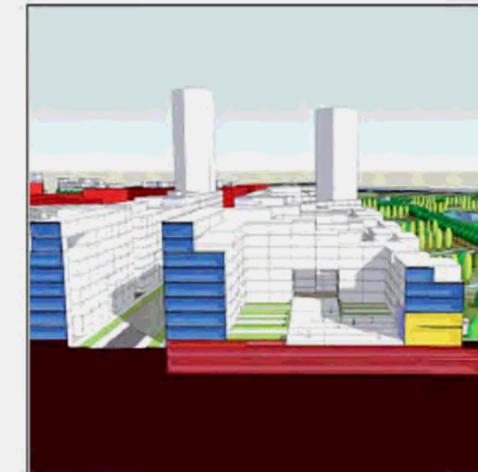
Le aree oggetto di studio hanno ospitato storicamente i tessuti piccolo industriali ed artigianali della città – in particolare le aree in prossimità di via Bologna-, ed ancor oggi sono fortemente caratterizzate da queste attività: le forti componenti vocazionali non potranno essere dimenticate nel processo di definizione dei mix funzionali da assegnare al nuovo edificato, ma anzi potranno costituire buoni spunti per la sperimentazione di nuove forme di ibridazione tra destinazioni d'uso diverse, aprendo verso indagini tipologiche.



19 Attenzione alla mixité.

L'importanza della distribuzione dei servizi nei nuovi insediamenti, si accompagna alla necessità di distribuire in maniera attenta le varie funzioni sui diversi comparti urbani, finalizzata alla creazione di ambiti caratterizzati dalla commistione e dalla compresenza delle attività ed orientata a ridurre le situazioni di forte specializzazione urbana (il quartiere misto vs. il quartiere dormitorio).

Temi correlati:
 -L'area Scalo Vanchiglia e il distretto della creatività
 -Spina 4, mobilità, terziario e residenza sul parco.



20 Sperimentazione tipologica.

La proposta di mix funzionali innovativi, che sappiano conciliare destinazioni d'uso differenti nell'ambito dei nuovi insediamenti, e il tentativo di valorizzare le componenti vocazionali aprono nei confronti di una serie di possibili sperimentazioni tipologiche volte a conciliare gli spazi di lavoro con quelli dell'abitare.

Temi correlati:
 -Approfondimenti tipologici area Scalo Vanchiglia
 -Approfondimenti tipologici area via Bologna
 -Abitare: loft e nuove tipologie edilizie.
 -Lavorare: il ritorno della casa-bottega.

3.2 La nuova struttura urbana

Come precedentemente descritto, le aree interessate dalla trasformazione comprendono l'ambito della cosiddetta Spina 4, con baricentro sulla stazione Rebaudengo, e quello che partendo dalla stazione stessa segue il tracciato ferroviario dimesso, include le aree strategiche (fermate della nuova linea metropolitana 2, Ospedale Giovanni Bosco, spazi urbani di connessione su snodi viari di rilievo, etc...), fino a ricomprendere l'ex Scalo Merci Vanchiglia con il vasto comparto incluso tra Corso Regio Parco, via Bologna e Corso Novara.

Seppure con livelli di definizione e di approfondimento ancora diversi (l'attività di sviluppo della Spina 4 discende dall'impianto originario del PRG), i due ambiti concorrono al raggiungimento dell'obiettivo strategico della riqualificazione del quadrante Nord/Est della Città con un organico intervento di pianificazione. Si tratta infatti di creare una nuova parte di Città, integrata con essa, conducendo un'operazione di "ricucitura" con il tessuto urbano circostante, tramite interventi sulla viabilità, sulla valorizzazione del tessuto esistente - ove caratterizzante, e mediante la creazione di sinergie e complementarità tra le centralità già presenti nel territorio interessato e quelle nuove che vanno a delinearsi.

La scelta di indirizzare lo sviluppo urbano su tali aree, concorre inoltre indirettamente, a salvaguardare le aree inedificate residue, confermando al contempo l'attenzione sulla rifunzionalizzazione dei comparti produttivi da sviluppare e su quelli dismessi e da riqualificare.

3.2.1 Ambito Spina 4

Come già detto l'area oggetto di studio si colloca all'estremità nord del futuro viale della Spina, in una localizzazione strategica rispetto al nuovo assetto infrastrutturale e urbano che la città di Torino assumerà a partire dai prossimi anni, al termine dei lavori per il passante ferroviario e di sistemazione del viale della Spina Centrale.

A partire da questa serie di considerazioni, la soluzione morfologica proposta si occupa della riconfigurazione di questa porzione di città, attraverso la ricucitura dei tessuti costruiti ad est e ad ovest del viale, e la ricostruzione della maglia urbana. Elemento centrale dell'insediamento è la nuova piazza inserita perpendicolarmente alla Spina, esito dell'operazione di riammagliamento e vera e propria Porta Nord della città: assieme al rinnovato tassello verde di Parco Sempione, fa parte di una sequenza di spazi urbani ("stanza" verde, apertura sulla piazza, attraversamento del tessuto costruito) il cui compito sarà quello di scandire il percorso di ingresso in città del viale della Spina.

Le centralità latenti vengono riconosciute e valorizzate (la cascina Fossata, la nuova stazione Rebaudengo, i Docks Dora), messe a sistema con le progettualità in corso di realizzazione ed in progetto, diventando parte attiva nella nuova configurazione e arricchendo l'attuale dotazione di spazi collettivi. In particolare viene ripensato il ruolo del Parco Sempione sia come attrezzatura alla scala del quartiere – ripensandone gli accessi e mettendolo in stretto rapporto con il nuovo insediamento – sia come parco urbano prevedendo di connetterlo con l'area della Colletta attraverso il parco lineare che si potrà realizzare con la costruzione della linea 2 della metropolitana e della copertura del trincerone di via Gottardo e con il parco da realizzare nell'area dell'ex Scalo Merci Vanchiglia e così pure con gli altri parchi urbani in corso di realizzazione, connessi con le trasformazioni urbane della Spina 4 e della Spina 3 (Parco Dora). Così pure la stazione di testata della linea 2, che sarà opportunamente interconnessa in sottosuolo con la stazione ferroviaria Rebaudengo, la cui collocazione è ora posizionata ad ovest del viale, costituisce un ulteriore elemento di centralità in quanto la sua collocazione e le sue relazioni urbane sono concepite perché si crei una stretta connessione funzionale ed architettonica con il parco, gli spazi pubblici, i futuri insediamenti, in particolare i comparti edilizi ben visibili e di immagine da collocare ai bordi del viale della Spina, che costituiscono le porte di ingresso in città e che svolgono altresì funzioni di interscambio tra i parcheggi in sottosuolo e le infrastrutture mobili. Le prefigurazioni progettuali da perseguire richiamano l'attenzione sulle tematiche dell'integrazione, del carattere e della continuità degli spazi aperti, del rapporto tra il verde e il costruito, del controllo dei rapporti tra le volumetrie e della gestione dei collegamenti tra le parti (principalmente pedonali, superficiali e sotterranee): questi ed altri aspetti, risultano centrali per la rigenerazione del più ampio settore della città cui questo tassello appartiene.

Ambito Spina 4. Quantità e mix funzionali

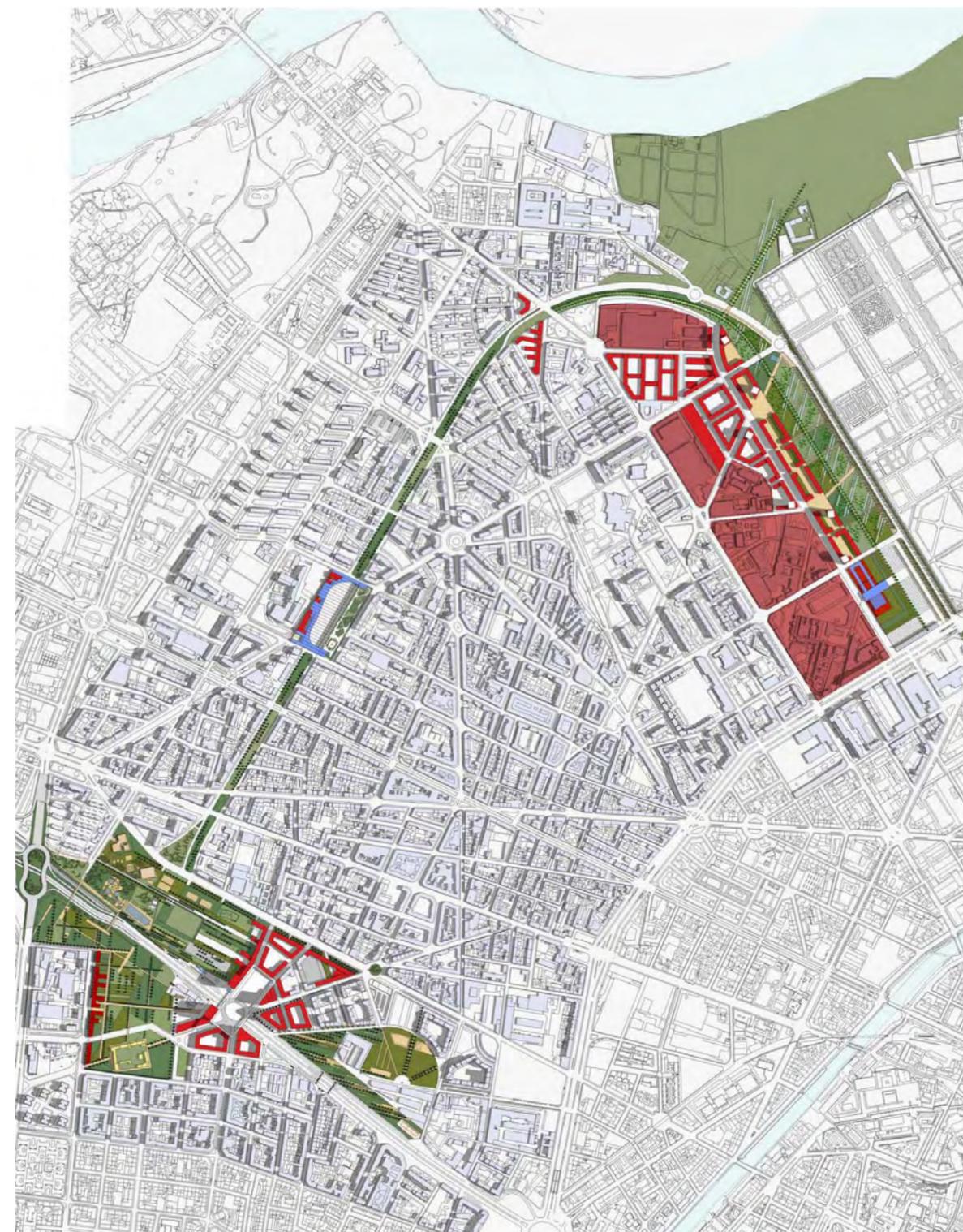
Le prefigurazioni progettuali contenute in fase studio propongono una soluzione morfologica che si riferisce a tutte le porzioni della Spina 4, la cui trasformazione non è ancora stata avviata. L'ambito della Spina 4, proprio per la sua collocazione strategica all'ingresso in città integrata con le principali infrastrutture mobili (la ferrovia Torino – Milano, quella diretta all'aeroporto, la linea 2 di metro) perderà via via le caratteristiche di zona marginale e periferica connotata principalmente come dormitorio, per acquistare un ruolo urbano ove nuove funzioni, attività, servizi privati e anche nuove residenze traggono dall'interscambio delle varie infrastrutture le condizioni di migliore insediabilità. Saranno realizzati importanti interventi di riqualificazione del paesaggio, di cui la

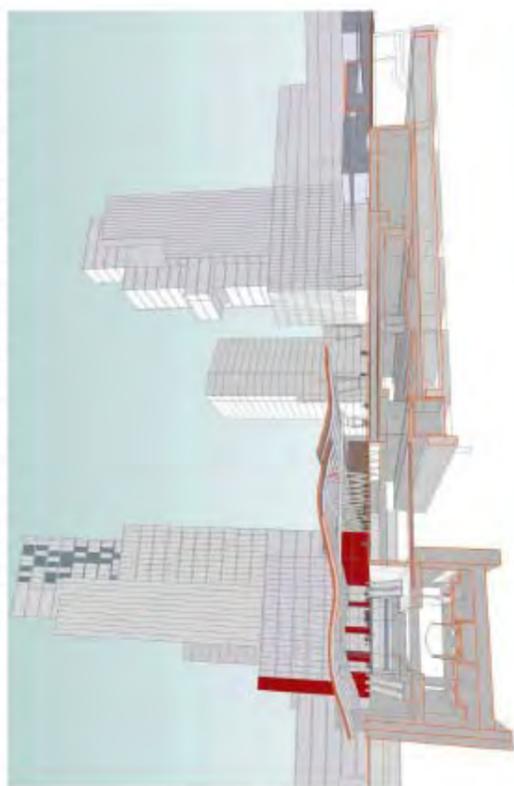
realizzazione del viale della Spina risulta l'intervento più significativo, e che costituirà l'elemento motore della riqualificazione dello spazio pubblico dell'area, che avrà come epicentro il Parco Sempione, che dovrà essere, in parte, ridisegnato perché si integri con il nuovo quartiere e punto di partenza del parco lineare da realizzare al di sopra della linea 2 di metro fino al futuro parco dell'area Scalo Vanchiglia.

La presenza di importanti elementi infrastrutturali e di pregio ambientale conferiscono all'area Spina 4 nuovi importanti atout che ne impongono, in parte, un ridisegno rispetto alle previsioni morfologiche attuali e la definizione di nuove quantità insediative con un arricchimento dei mix funzionali. L'ipotesi di intervento oggetto di studio vedrebbe ampliato, per le ragioni sopraindicate, il perimetro delle aree oggetto della trasformazione, con inclusione delle aree di proprietà comunale del Parco Sempione. Con tale ipotesi, la variante allo studio considera la collocazione sul territorio di ulteriori 161.000 mq SLP, di proprietà della Città di Torino, le cui destinazioni d'uso comprendono un mix funzionale molto articolato, comprendente uffici, attività ricettive, servizi privati, attività produttive avanzate e di ricerca, oltre naturalmente alla residenza, che si integreranno, con un disegno unitario, alle quantità edificatorie già previste nell'area, di cui si è detto, per un totale di interventi corrispondenti a mq. 251.000 di SLP.

Le Zone Urbane di Trasformazione già disciplinate dal PRG mantengono invariate le regole e i parametri urbanistici vigenti (alcune aree vedranno ridotta la superficie territoriale a seguito di limitati provvedimenti di esproprio attivati da RFI per l'ampliamento della ferrovia), la Z.U.T. Docks Dora sarà disciplinata al fine di perseguire l'obiettivo del mantenimento quasi totale dei caratteristici magazzini storici di inizio novecento, tutelati dalla Soprintendenza, che saranno oggetto di un progetto di restauro e riqualificazione.

In relazione ai nuovi presupposti infrastrutturali e condizioni insediative che portano a rivedere il disegno urbano dell'intera Spina 4, anche per queste aree si prevederà un diverso assetto urbano da integrare con le nuove infrastrutture e gli spazi pubblici da ridisegnare.





3.2.2 Ambito Scalo Vanchiglia.

Innanzitutto va sottolineato in via generale, come l'elemento innovatore costituito dalla previsione della nuova linea metropolitana 2, unito alle più recenti analisi delle attività economiche insediate e lo stesso scenario economico, portino a valutazioni urbanistiche assai differenti rispetto al quadro prefigurato dal PRG vigente.

Per quanto attiene l'ambito considerato, è necessario premettere che la trasformazione prevista viene graduata nelle sue componenti su **tre principali comparti di riferimento**: l'uno delimitato da **Corso Novara, via Bologna, e lo Scalo Vanchiglia – denominato A**, l'altro **frontestante al Corso Regio Parco, per la maggior parte corrispondente con le aree dimesse dallo scalo - denominato B** e, infine, quello comprendente **l'ex trincea ferroviaria, con le connesse aree strategiche per la trasformazione**, collocate lungo le vie Gottardo e Sempione (fermate della nuova linea metropolitana 2, Ospedale Giovanni Bosco, spazi urbani di connessione su snodi viari di rilievo, etc...) – **denominato C**.

L'area compresa tra via Bologna, il Cimitero Monumentale, corso Novara e la Manifattura Tabacchi costituisce l'elemento propulsore della trasformazione urbana legata alla realizzazione della nuova linea di metropolitana.

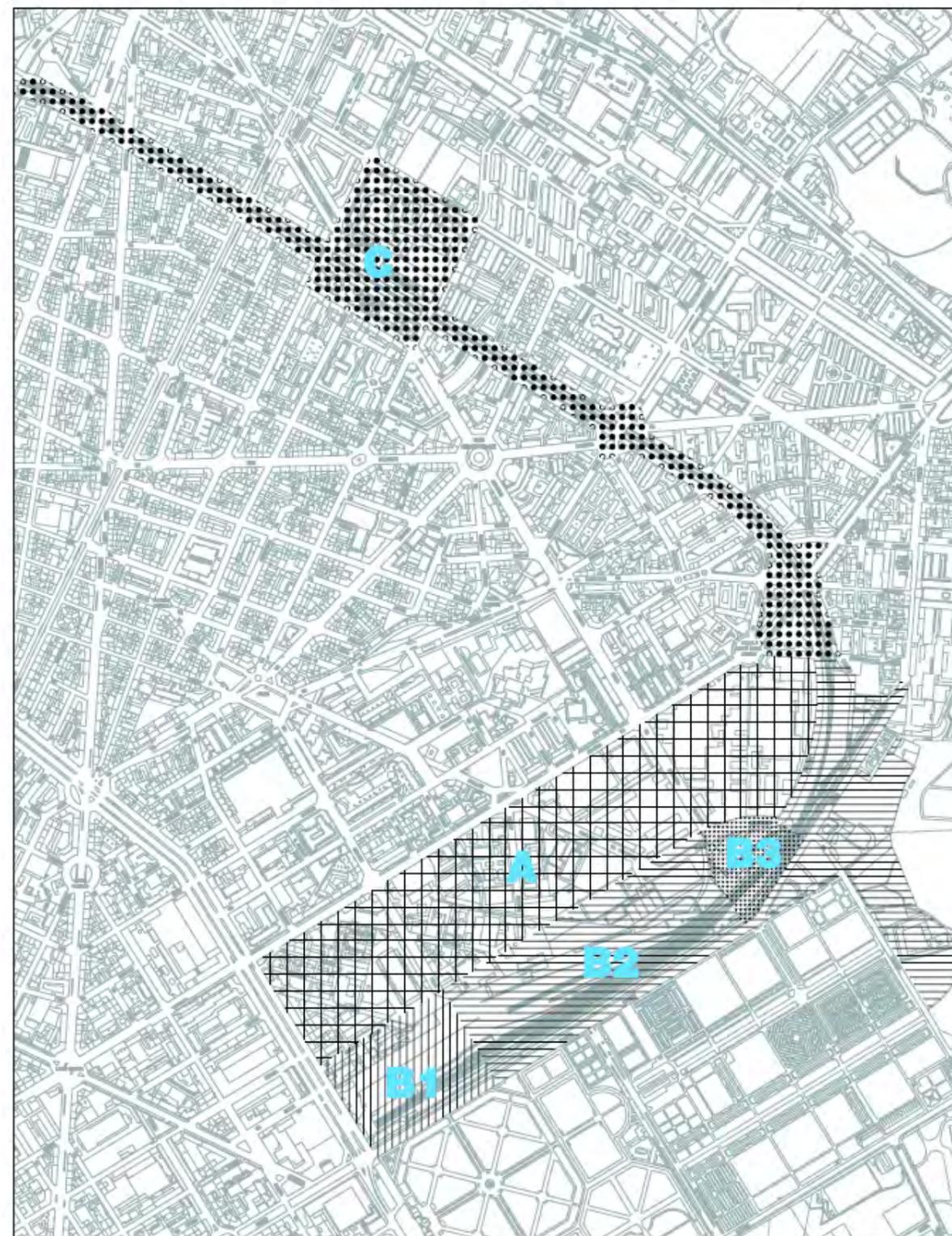
Analogamente alle aree collocate lungo la Spina, anche in questa porzione di città le progettualità e le intenzioni di trasformazione rendono baricentrico un luogo sino a poco tempo fa sottovalutato (si pensi ai programmi per le nuove politiche universitarie, e ai progetti infrastrutturali per il miglioramento dell'accessibilità alla Città).

A partire dal recupero dell'ex Scalo Merci Vanchiglia, la configurazione dell'area prevede la creazione di un brano di città che ridisegni i bordi del costruito esistente, costruisca un nuovo fronte urbano e incrementi la propria dotazione di spazi verdi, valorizzando i rapporti visuali con la collina torinese, rafforzando la sua relazione con i parchi urbani e le fasce fluviali.

La riqualificazione spaziale e funzionale sarà affidata alla costituzione di un parco lineare di quartiere - connesso con il sistema dei parchi di Città d'Acque, su cui affacceranno residenze, attività commerciali, uffici e servizi. Alle spalle dello scalo Vanchiglia, verso via Bologna il territorio è connotato da un tessuto di piccole e medie imprese, aziende innovative e residenze; in questo tessuto si prevede un processo complessivo di riorganizzazione, con il completamento della viabilità esistente, la creazione di nuove centralità, con spazi pubblici caratterizzati da qualità

urbana e architettonica. Importante a questo riguardo risulta il completamento e la connessione tra le vie Paganini, Quittengo e Regaldi con la creazione di un significativo spazio pubblico, collocato in corrispondenza della futura stazione Regio Parco, che costituirà il cuore del nuovo quartiere, posto altresì in una posizione di eccezionale cono visuale verso la collina.

COMPARTI DI RIFERIMENTO



Estratto scala 1:10.000

I mix funzionali, i parametri urbanistici.

A) Come precedentemente accennato, il **comparto compreso tra Corso Novara, via Bologna, e lo Scalo Vanchiglia**, che ha un'estensione di circa mq 320.000, è oggi caratterizzato principalmente dalla presenza di attività produttive e artigianali collocate nel tempo in considerazione della vocazione storica dell'area; porzioni minori sono occupate da edifici residenziali autonomi o legati alle attività suddette. Inoltre, a fronte di una accessibilità interna alquanto svantaggiata, risulta invece di grande interesse la sua collocazione nel quadrante urbano che consente una facile connessione con l'area metropolitana pur nella vicinanza con l'area centrale della Città. Tali condizioni hanno tra l'altro favorito l'insediamento di attività con capacità di alta specializzazione nei vari campi della produzione (lavorazione metalli, vetri, pezzi speciali, etc...), che in alcuni casi costituisce riferimento a livello nazionale ed internazionale.

Si è così formato spontaneamente un comparto sinergico, che nel tempo ha attratto anche studi artistici e professionali con residenze connesse, che traggono beneficio dalla vicinanza con le attività descritte.

L'obiettivo principale è quindi quello di valorizzare e promuovere la potenzialità già esistente e la capacità attrattiva del comparto partendo dalle sue attuali connotazioni, diversamente da quanto previsto dal PRG vigente, che è invece finalizzato alla sua trasformazione urbanistica pressochè radicale. Si tratta quindi di mettere a sistema e promuovere un comparto di Città caratterizzato da una vocazione che consolidi e valorizzi la presenza delle attività di pregio esistenti, inglobandole in un tessuto idoneo ad ospitarle con la necessaria visibilità ed in un contesto urbanisticamente ed ambientalmente adeguato.

A tal fine devono essere introdotti nuovi mix funzionali che promuovano e sviluppino la presenza delle attività artigianali e produttive di alto rango, innovative, con laboratori di ricerca e studi professionali, terziario ed attività di servizio alle persone ed alle imprese. E' inoltre da confermare e consolidare la presenza della residenza in determinati ambiti (ad esempio nelle porzioni di tessuto caratterizzato dalla tessitura minuta). Naturalmente in funzione di tali indirizzi vengono escluse dall'ambito le attività non compatibili per impatto ambientale e paesaggistico (emissioni, rumorosità, induzione di traffico pesante, etc...).

Tali indirizzi recepiscono e mettono a punto per il territorio considerato le indicazioni dettate in via generale per le attività produttive con il nuovo quadro urbanistico delineato con le varianti

normative al PRG n. 115 (Progetto Preliminare adottato con DC. del 28.7.2008) e n. 151 (Documento Programmatico adottato con DC. del 29.9.2008); quest'ultima, in particolare, è tesa ad aggiornare i mix funzionali alle nuove esigenze emergenti, al fine di aumentare la capacità di attrazione delle aree produttive e rendere competitivi i nuovi insediamenti. E' infatti necessario favorire il mantenimento delle attività tradizionali, arricchire la dotazione dei servizi di supporto e promuovere la localizzazione di nuove attività tecnologicamente avanzate, inserite in aggregati polifunzionali di elevato valore qualitativo. Il provvedimento citato introduce pertanto le categorie di destinazione d'uso che rendono possibile la maggiore integrazione di funzioni ovvero l'A.S.P.I. (Attività di Servizio alle Persone e alle Imprese) ed Eurotorino che comprende le attività di ricerca scientifica ed universitaria, tecnologica e industriale.

Circa i parametri di trasformazione, il nuovo assetto previsto deve partire da una approfondita analisi dei luoghi in base alle cui risultanze verranno utilizzate, calibrandole, le regole generali del PRG vigente. Saranno conseguentemente individuate: aree limitate da confermarsi nel tessuto consolidato secondo gli indici di zona (variabili da 1,00 ad 1,35 mq di SLP/mq SF) e aree ove la trasformazione è limitata ad interventi di riordino per cui deve essere mantenuta almeno il 50% della SLP esistente.

Inoltre, si distingueranno aree per le quali si intende agevolare il mantenimento ed il nuovo insediamento di attività produttive ed economiche. Anche sotto questo profilo il presente Documento risulta allineato ai principi sui quali si fondano le già citate varianti normative al PRG n. 151 e n. 115, e si può anzi considerarlo attuativo degli stessi.

Infatti, con la variante n. 115, si è intervenuti al fine di aggiornare le disposizioni urbanistiche inerenti la normativa che regola le modalità di intervento nelle aree produttive consolidate e per migliorare la sostenibilità insediativa, riconducendola a valori compresi tra 1,00 e 1,35 mq SLP/mq SF. E' stata altresì differenziata la disciplina urbanistica in rapporto alla tipologie, prevalentemente monopiano nel carattere manifatturiero e pluripiano ad alta densità per il produttivo evoluto e/o immateriale, adottando per quest'ultima una dotazione di servizi intermedia tra quella degli insediamenti produttivi tradizionali e quella degli insediamenti di tipo terziario in genere.

A completamento di quanto sopra, nei casi in cui la variante n. 151 ammette la possibilità di trasformazioni delle aree produttive verso mix più articolati, con forte presenza di attività

innovative, creando quindi occasione per estesi interventi di riordino e riqualificazione, sono previsti parametri di intervento rapportabili a quelli delle Z.U.T., con un indice di edificazione pari ad 0,8 mq SLP/mq SF e la cessione di aree per servizi indotti rapportabile a quella prevista per le attività terziarie.

La scelta di un indice leggermente superiore a quello ordinario delle Z.U.T. è giustificata dall'esigenza di non ridurre troppo l'edificabilità a fronte di interventi con costi di trasformazione e bonifica non indifferenti per funzioni urbane per le quali la domanda deve essere agevolata.

Anche la vasta **area B)**, frontestante al **Corso Regio Parco - per la maggior parte corrispondente alle aree del dismesso Scalo Vanchiglia, con le propaggini a parcheggi e verde a Nord/Est** (complessivamente circa 340.000 mq), e quella **C) dell'ex trincea ferroviaria** (circa 90.000 mq), vengono rivisitate in modo sostanziale. La trasformazione include in tale comparto il Corso Regio Parco e la via Regaldi con la relativa prosecuzione.

B1 e B2) Come precedentemente descritto, la **porzione che va dal Corso Novara sino alla Via Cimarosa**, - aree successivamente **suddivise in B1 e B2**, comprende principalmente le aree - cedute dalle Ferrovie dello Stato all'attuale proprietà privata – oggi libere ma originariamente occupate dai binari, nonché alcuni bassi fabbricati per le attività ferroviarie connesse. Sul sedime del tracciato del prolungamento della via Regaldi si riscontra inoltre l'episodica presenza di edifici di scarso rilievo, ultime pendici del comparto precedentemente descritto.

B3) Nella **parte a Nord della via Cimarosa – denominata B3)**, si trova principalmente la proprietà delle Poste Italiane, edificio originariamente destinato a costituire il luogo dello smistamento della corrispondenza che, tramite il sistema ferroviario costituito dallo Scalo, perveniva in Città. Con la dismissione dello Scalo, l'edificio risulta oggi utilizzato in minima parte ed in scarse condizioni manutentive. Le aree all'intorno, quelle in direzione della Piazza Croce Rossa e della ex Manifattura Tabacchi, sono sostanzialmente libere, con presenza di bassi fabbricati siti sul fronte del Corso Regio di Parco, sede di marmisti e fiorai, legati alla vicinanza con il Cimitero Monumentale. La concentrazione di tali attività costituisce punto di riferimento a livello cittadino per i servizi legati all'artigianato della lavorazione del marmo e dei fiori. Sul lato posteriore del cimitero, nel Parco della Colletta, è presente la cascina Airale inutilizzata e pericolante.

B) In relazione alle caratteristiche del sito ed agli obiettivi di riqualificazione descritti, la trasformazione prevista per il comparto deve essere differenziata secondo le **distinte funzioni urbanistiche** ad esso assegnate. In particolare, si prevede la localizzazione baricentrica di un vasto **comparto residenziale, affacciato su un nuovo parco lineare, a lato del cimitero monumentale – denominato B2)**; completano la trasformazione: a Sud, la realizzazione di un **polo prevalentemente commerciale integrato al quartiere - denominato B1)**; a Nord, la realizzazione del **parcheggio di interscambio del trasporto pubblico/privato – direttamente connesso con la linea metropolitana e con la viabilità di connessione Nord/Sud, oltre ad un centro terziario/direzionale - B3)**

Considerate le vaste dimensioni delle aree trattate, si prevede che l'attuazione avvenga per fasi, seppure nel contesto di una progettazione urbanisticamente coordinata e per sub-ambiti funzionalmente autonomi.

B2) Come già accennato, **l'area compresa tra la nuova via Regaldi e il Cimitero Monumentale**, da Corso Novara alle aree della Manifattura Tabacchi costituisce l'elemento propulsore della riqualificazione urbanistica legata alla realizzazione della nuova linea di metro.

Rivestono particolare rilievo, le tre stazioni di metropolitana che la servono, previste: all'incrocio con Corso Novara; in posizione centrale rispetto all'ex Scalo Merci Vanchiglia; in corrispondenza con l'innesto - già previsto dal PRG vigente - della nuova viabilità di collegamento con il sistema Nord/Est metropolitano e la tangenziale.

Questo comparto, comprende inoltre ulteriori interventi di rilievo, quale l'anello viabilistico al bordo del nuovo quartiere residenziale, reso possibile dal completamento della Via Regaldi sino al raccordo con Corso Regio Parco a Nord e Corso Novara a Sud. Tale nuovo sistema riveste particolare rilievo per la mobilità cittadina, permettendo di alleggerire la Via Bologna ed il Corso Regio Parco dal traffico diretto a Nord e indirizzandolo verso l'innesto viabilistico di cui sopra. Non solo il traffico ordinario si gioverà del nuovo assetto, in quanto è prevista la realizzazione di piste ciclopedonali lungo le aree verdi sia per i collegamenti interni al quartiere sia per le connessioni con il sistema dei parchi fluviali.

Per poter procedere alla trasformazione complessiva e realizzare l'infrastruttura metropolitana con le relative attrezzature, sarà necessario accompagnarla con la riduzione della fascia di rispetto Cimiteriale sul lato del Corso regio Parco (che è formalmente della massima estensione pari a 150 m). Pur evidenziando che attualmente la fascia è completamente occupata da usi incongrui, quali lo

scalo ferroviario con le relative infrastrutture ed edifici, non si prevede che il nuovo quartiere residenziale vada ad interessare la porzione liberata dal vincolo (sia per garantire una significativa estensione anche trasversale del nuovo parco - pari a circa m 900 per m. 150, sia per creare una effettiva zona di rispetto al cimitero monumentale attualmente non percepibile sul lato considerato).

Il nuovo quartiere - realizzato prioritariamente con i diritti edificatori di proprietà comunale – si affaccia sul parco lineare, completando ed integrando la trasformazione già descritta nel comparto compreso tra la Via Bologna e la Via Regaldi; infatti, con il suo fronte costituisce il bordo residenziale del nuovo assetto urbano. Si passa così da un mix di destinazioni prevalentemente artigianali, terziarie e commerciali sulla via Bologna, per giungere sul lato Est della Via Regaldi alla realizzazione di un nuovo fronte urbano residenziale, completato dei necessari servizi.

Le residenze, di diversi tagli dimensionali e tipologici, integrate con attività commerciali, uffici e servizi, affacciandosi sul parco lineare, potranno altresì beneficiare dell'ampio e privilegiato rapporto visuale con la collina. Coerentemente con le scelte già espresse nel documento di Politica Urbanistica per i parchi fluviali, il quartiere viene quindi a configurarsi come la necessaria marginatura urbana del nuovo parco, garantendo così anche un'azione di controllo e vigilanza su di esso.

Il progetto del parco dovrà essere oggetto di un'attenta analisi paesaggistica, al fine di valorizzarne la potenzialità e gli elementi caratterizzanti, tra cui l'attraversamento longitudinale del canale demaniale della Manifattura Tabacchi con il viale alberato ad esso affiancato.

Gli interventi di riqualificazione urbanistica, consentiranno inoltre, di realizzare al di sotto del nuovo tracciato di corso Regio Parco e di parte della grande area verde, i necessari spazi tecnici e di deposito per la metropolitana ed i mezzi della mobilità pubblica.

Mentre, come si è detto, la fermata Nord della metropolitana riveste prioritariamente carattere di connessione extraurbana e con le attività economiche, quella posta baricentricamente all'attuale sedime dello Scalo Vanchiglia alimenta il cuore del nuovo quartiere e si raccorda con il tessuto edilizio esistente. Infatti, il prolungamento della Via Quittengo e della Via Ristori, creano uno spazio urbano di grande interesse ad Ovest della nuova via Regaldi, spazio caratterizzato dalla connessione visiva da un lato con la Via Bologna e dall'altro con il nuovo quartiere, la collina e la Basilica di Superga. Ad Est della via, trova quindi corrispondenza la previsione di un analogo spazio urbano aperto sul nuovo parco e direttamente servito dalla linea metropolitana che, grazie ad un flesso del tracciato dei binari, porta la stazione esattamente al di sotto dell'area.

Si crea così una nuova piazza, centralità strategica per il quartiere, caratterizzata dalla presenza dei principali servizi, posta in posizione baricentrica ad esso e costituente elemento di cerniera tra il comparto ad Ovest riqualificato e valorizzato e quello ad Est di nuova edificazione.

B3) La **porzione più a Nord**, è il luogo preposto alle **funzioni di livello sovracomunale**, infatti, l'innesto della citata arteria di penetrazione (in continuità con l'ex S.S. n° 11), raccoglie il traffico pedecollinare e quello in arrivo dalla tangenziale, costituendo così, come sulla Spina 4, un polo di intermodalità di livello metropolitano.

La trasformazione, viene quindi indirizzata all'insediamento di funzioni di scala superiore, quali il terziario direzionale, arricchito delle necessarie attività integrative. Si confermano così, gli indirizzi già dettati dal PRG per le Spine, in merito alla necessità di collocare i servizi di livello generale/sovracomunale nelle aree per le quali sia garantito il massimo dell'accessibilità mediante il sistema viabilistico e dei parcheggi, ma soprattutto dei mezzi pubblici. Tale indicazione, coerente con i più recenti indirizzi di Politica Urbanistica, coglie l'evidente opportunità di ridurre al minimo l'impatto ambientale delle attività da insediare, godendo al contempo della massima visibilità ed accessibilità.

Anche in questo comparto per le motivazioni precedentemente espresse, per poter procedere alla trasformazione, sarà necessario accompagnarla con la riduzione della fascia di rispetto Cimiteriale sul lato del Corso regio Parco (che è formalmente della massima estensione pari a 150 m).

B1) La realizzazione di un **polo commerciale** nel nuovo isolato delimitato dal corso Novara, il prolungamento della Via Regaldi, il prolungamento della Via Pacini e dal Corso Regio Parco, con accesso dalla stessa Via Regaldi è componente sostanziale della riqualificazione del vasto ambito produttivo dismesso costituito dall'ex Scalo Merci Ferroviario. Tale porzione è infatti prioritariamente destinata alla realizzazione di una struttura commerciale e di servizi integrata con il quartiere e con il tessuto urbano circostante. Sul Corso Novara troverà posto un nuovo fronte con residenze e attività economiche di servizio, fronte che si estenderà ad accogliere la stazione della metropolitana all'angolo tra Corso Novara e Corso Regio Parco.

Il polo di sviluppo commerciale dovrà essere oggetto di specifiche verifiche di impatto ambientale e viabilistico, dovrà inoltre essere adeguatamente inserito nel paesaggio urbano e coerente con il progetto del nuovo parco lineare. Imprescindibile elemento guida della progettazione è l'apertura

verso il quartiere, di cui deve costituire il completamento e l'ancoraggio commerciale, tramite un intervento di progettazione integrata.

A tal fine si evidenzia che in base alla trasformazione generale prevista, come precedentemente descritta, risulta evidente che, mentre l'ambito di riferimento per la riqualificazione del sito è costituito dal totale dell'area dimessa - B), la delimitazione dell'ambito funzionale di intervento, non può che essere riconducibile al limite costituito dalla nuova Via Pacini - B1). E' pertanto possibile che al fine di garantire l'equilibrato sviluppo urbanistico, vengano previsti mix funzionali nei quali le destinazioni non commerciali rappresentino quote anche minori del 50% nell'isolato, quote ampiamente compensate se correttamente riferite alla trasformazione complessiva dello scalo. Anche in questo comparto per le motivazioni precedentemente esposte, per poter procedere alla trasformazione, sarà necessario accompagnarla con la riduzione della fascia di rispetto Cimiteriale sul lato del Corso regio Parco (che è formalmente della massima estensione pari a 150 m).

C) A partire dalla Piazza Croce Rossa e sino alla Stazione Rebaudengo - confluenza con il comparto della Spina 4, l'ambito di trasformazione comprende **l'ex sedime del ramo ferroviario, ed i nodi significativi**. Come è ordinariamente accaduto in situazioni analoghe, la presenza lineare dell'infrastruttura, ha portato ad una lacerazione del tessuto urbano, e della identità sociale dei luoghi (significativo in questo senso l'appellativo "trincerone" con cui viene comunemente chiamata nonostante non abbia estesissime dimensioni trasversali). Questi aspetti, uniti alla dismissione della ferrovia ed al conseguente abbandono ne fanno un luogo che necessita urgentemente di una estesa e mirata riqualificazione.

D'altro canto, sullo stesso asse gravitano alcune attività di servizio pubblico di rilievo metropolitano quali l'Ospedale Giovanni Bosco e la sede universitaria ubicata presso la manifattura Tabacchi, la cui presenza riveste particolare rilievo in quanto si profilano per essi interessanti sviluppi.

Il presidio ospedaliero è di estrema importanza per l'offerta di intensità di cure a servizio di tutta l'area nord della Città e in relazione con il restante sistema sanitario metropolitano per numerose specializzazioni. La struttura, per poter migliorare la qualità delle prestazioni, ha bisogno di essere sgravata di una serie di funzioni che possono essere collocate all'esterno, ma in immediata prossimità fisica. Inoltre, a rafforzare il ruolo di centralità dell'ospedale, dall'anno accademico

2006/07 l' A.S.L. 2 è stata individuata quale sede distaccata del Corso di Laurea in Infermieristica – Facoltà di Medicina e Chirurgia dell'Università di Torino.

Pur non essendo direttamente interessata dalla variante urbanistica, in quanto già prevista dal Piano Regolatore vigente, l'attuazione degli interventi di riconversione dell'ex Manifattura Tabacchi e della ex FIMIT, per l'insediamento della Scuola Interfacoltà di Scienze Motorie (SUISM), assume particolare importanza per le strette relazioni urbane e sociali che si creano con le restanti parti del quartiere, da barriera di Milano, allo scalo Vanchiglia alla zona pedecollinare. La presenza di un complesso architettonico di pregio, qual è la ex Manifattura Tabacchi, è per il quartiere un'importante risorsa non solo per la riqualificazione ambientale quanto per le attività che con il recupero del complesso monumentale potranno essere avviate. Il complesso è di proprietà demaniale concesso in uso all'Università di Torino per la sua trasformazione sul modello di un campus universitario.

Le aree del sedime abbandonato dal ramo ferroviario - a partire dalla Piazza Croce Rossa e sino alla confluenza con il comparto della Spina 4, e quelle funzionalmente connesse, saranno oggetto di un progetto di riqualificazione che prevede, sulla copertura della trincea, il proseguimento del parco lineare e dei collegamenti ciclopedonali, già previsti lungo il Corso Regio Parco. Si tratta di un progetto complessivo che deve prescindere dalla attuale situazione viabilistica, valutando l'opportunità della soluzione stradale (posizione e tipologia delle carreggiate, etc...) che maggiormente risponde alle esigenze delineate.

Il nuovo parco lineare, in un ottica di sinergia tra Urbanistica, Architettura ed Arte, è stato tra l'altro individuato dalla Commissione Arte Pubblica come possibile ambito privilegiato per la collocazione di opere d'arte anche con caratteristiche di esposizioni tematiche e temporanee, divenendo così anche il luogo rappresentativo nel quale si manifesta la caratterizzazione della zona Nord/Est, quale ambito d'eccellenza per la presenza e l'insediamento di studi artistici e laboratori artigianali connessi.

E' infine, prevista la valorizzazione del complesso ospedaliero (anche tramite ampliamenti finalizzati all'auspicata implementazione delle attività) e di quello universitario – principalmente con la creazione di una fermata metro dedicata e con la connessione pedonale diretta, nonché la creazione di elementi a cerniera tra i due fronti edificati, da prevedersi in corrispondenza delle più significative stazioni della metropolitana. Quest'ultimo tema, riveste particolare interesse al fine di creare al contempo, la necessaria connessione urbanistica tra le due porzioni di Città fronteggianti l'ex trincea, la creazione di nuovi coni visuali sulla collina e sulle montagne, nonché ricostituzione

dei coni visuali storici quali quello sulla Manifattura Tabacchi. In corrispondenza di tali elementi nodali sarà prevista la localizzazione di attività economiche e di servizio integrate con le fermate della linea metropolitana.

B),C) Anche le **trasformazioni sopra descritte relative ai comparti di riferimento B) e C)**, portano a modalità e **parametri urbanistici** modulati secondo i principi generali del PRG vigente. In particolare, il nucleo di terziario direzionale in corrispondenza del parcheggio di interscambio può, di massima, essere confermato nel tessuto consolidato ed attuato secondo l'indice di zona pari ad 1,35 mq di SLP/mq SF (si tratta di un'area già edificata ad uso terziario di tipo pubblico), mentre la restante trasformazione dell'area dello scalo, dell'ex trincea e delle pendici precedentemente descritte, rientrano a pieno titolo tra le zone urbane di radicale trasformazione urbanistica.

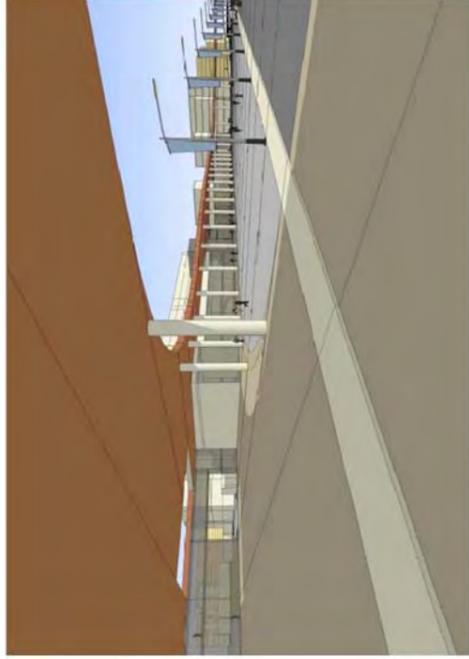
L'attribuzione dell'indice viene quindi così articolato: indice massimo pari a 1,00 mq di SLP/mq per le aree di proprietà comunale destinate alla realizzazione del nuovo quartiere residenziale connesso con il sistema metropolitano; indice massimo pari a 0,50 mq di SLP/mq ST per la trasformazione dei nodi sull'ex-trincea ferroviaria.

Per tali zone l'attribuzione dell'indice sarà definito tenendo conto:

- sia degli obiettivi economici che la variante intende perseguire (ossia la valorizzazione delle aree di proprietà comunale mediante l'attribuzione di un indice doppio rispetto a quello delle aree private);
- sia delle effettive conseguenze sotto il profilo della qualità urbana, sociale ed ambientale del nuovo insediamento;
- sia dell'impatto che il nuovo insediamento produce sul resto del quartiere.

Per il nuovo isolato in cui potrebbe essere accolto un complesso commerciale (sempre che dalle analisi che si svilupperanno nella fase di elaborazione del progetto preliminare tale ipotesi risulti da confermare, in relazione agli effetti della stessa sul comparto del commercio, sia dal punto di vista della compatibilità economica di tale investimento per i potenziali operatori, che degli interessi dei consumatori), si valuterà l'applicazione dell'indice applicato per altre ZUT di questo comparto urbano, sempre che esso determini la realizzazione di un insediamento di qualità e tale da incidere positivamente sulle condizioni urbanistiche del quartiere. Le destinazioni sin d'ora ipotizzabili potrebbero essere quella commerciale, residenziale ed ASPI. La variante indicherà le quantità

massime realizzabili in relazione agli esiti (sempre sotto il profilo della qualità urbana che della compatibilità economica).



San Giovanni Bosco



Scalo vanchiglia

3.3 La struttura dei servizi

Elemento fondante della trasformazione, che dovrà essere oggetto di puntuali approfondimenti, è la qualità dei servizi, con ciò riferendosi alla loro tipologia, alla loro distribuzione sul territorio, alla loro qualità architettonica ed alle garanzie circa i tempi di realizzazione.

Innanzitutto, occorre procedere ad una attenta indagine sulla distribuzione dei servizi pubblici e di interesse pubblico, presenti sul territorio interessato dagli effetti della riqualificazione, accompagnata da una verifica congiunta con gli Enti e gli Assessorati competenti, circa l'attuale situazione di adeguatezza, carenza o esubero. Tali verifiche dovranno garantire che i nuovi insediamenti non portino aggravio alle eventuali situazioni di inadeguatezza, ma soprattutto che costituiscano l'occasione per il loro necessario riequilibrio e miglioramento.

Dovranno essere distinti i servizi "rari" e le attrezzature di livello metropolitano, caratteristici delle nuove centralità, da quelli di vicinato e di quartiere.

Per quanto attiene i primi, deve essere qui sottolineato che per il territorio considerato l'infrastruttura della linea metropolitana costituisce "l'attrezzatura di servizio" principale ed imprescindibile cui è connessa l'intera trasformazione.

La concentrazione dei servizi di livello sovracomunale in presenza di un servizio di trasporto pubblico e di un sistema della mobilità pubblico/privato efficace, costituisce il primo elemento di valorizzazione territoriale e di identificazione delle nuove centralità. Inoltre, la scelta suddetta, è ampiamente motivata dalla necessità di concentrare l'edificazione in prossimità delle infrastrutture del trasporto pubblico al fine migliorare la sostenibilità ambientale con riduzione sostanziale del traffico indotto. Infatti, l'uso di densità appropriate garantisce distanze percorribili a piedi dalle fermate portando così il mezzo pubblico ad essere realmente concorrenziale con il trasporto privato. La presenza sul territorio interessato di alcuni servizi di carattere generale quali l'ospedale Giovanni Bosco e la nuova sede universitaria nella ex Manifattura Tabacchi vanno già in questa direzione, che si tratta di implementare sia tramite il potenziamento delle stesse strutture, sia con nuovi insediamenti di servizi generali. Ad esempio, la stessa Manifattura potrebbe essere integrata da ulteriori servizi connessi, quali istituti di istruzione superiore ed attività formative. Determinante, in questa fase, il necessario contributo da parte dei soggetti competenti sulle singole tipologie trattate.

Le attività al servizio del quartiere (istruzione materna ed inferiore, centri civici, attività istituzionali, sport e verde di quartiere, etc...), dovranno essere integrate nel tessuto, ma in

posizione di particolare rilievo, visibilità e raggiungibilità pedonale (ove possibile in posizione baricentrica). La loro progettazione architettonica merita particolare attenzione al fine di garantirne il corretto inserimento nel tessuto e la necessaria riconoscibilità a rafforzare l'identità del quartiere.

Diversamente da quanto accade in altre porzioni territoriali, nel presente ambito si ritiene che la realizzazione parcheggi pubblici debba essere concentrata in prossimità dei soli nodi strategici, ovvero delle stazioni della metropolitana ed in particolare in corrispondenza dei nodi di interscambio trasporto pubblico/trasporto privato. La diffusione di tali servizi in corrispondenza delle singole trasformazioni, costituirebbe effetto attrattivo del traffico, con conseguente penetrazione dello stesso nel tessuto urbano che si vuole invece preservare.

Analogamente non si ritiene opportuna la realizzazione dispersa sul territorio di aree verdi minori (che potranno peraltro essere realizzate come verde privato), di onerosa manutenzione e scarsa qualità pubblica a fronte della realizzazione delle estese aree a parco in progetto a servizio dell'intero comparto Nord/Est.

Nei casi di cui sopra si potrà provvedere con la concentrazione delle quote di servizi ovvero alla loro monetizzazione finalizzata alla realizzazione dell'infrastruttura metropolitana.

Anche per quanto attiene la struttura dei servizi pubblici, la presente variante si avvale degli strumenti normativi del PRG vigente, aggiornandone la modalità applicativa e coniugandola alla peculiare complessità del tema trattato. E' infatti necessario procedere con meccanismi normativi anche innovativi, senza però trascurare le analisi e le elaborazioni tecniche dell'urbanistica tradizionale utili e richiesti dalla normativa regionale vigente.

In merito alle attività produttive ed artigianali, per le quali si prospetta il mantenimento e l'incentivazione, anche tramite mix funzionali (ASPI ed Eurotorino) ad elevato valore qualitativo, la dotazione dei servizi sarà differenziata in rapporto alla tipologia edilizia (prevalentemente monoplano o pluripiano). Nel caso delle attività con alta densità che caratterizza il cd. produttivo evoluto e/o immateriale, viene confermata la dotazione di servizi intermedia tra quella degli insediamenti produttivi tradizionali e quella degli insediamenti di tipo terziario in genere.

Nelle aree per le quali sono previsti interventi di radicale trasformazione urbanistica, la normativa di riferimento è quella delle Zone Urbane di Trasformazione, con la previsione delle specifiche quote di servizi di cui alla Legge Regionale e delle ulteriori quantità di servizi da cedere alla Città per le esigenze pregresse, calibrate in relazione alle caratteristiche delle porzioni trattate.

Analogamente si procederà alla quantificazione dei servizi per le altre destinazioni previste, secondo i disposti di legge e del PRG, tenendo conto delle maggiori quote dovute ai sensi della normativa in materia commerciale.

Ferma restando la suddivisione operata dalla normativa regionale, come recepita dal vigente PRG nei tre sottoinsiemi: "servizi zonali e attrezzature a livello comunale" art. 21 LUR, "servizi sociali e attrezzature di interesse generale" art. 22 LUR e "servizi sociali e attrezzature di interesse generale oltre le quantità minime di legge", si opererà tenendo conto della necessaria flessibilità circa le specifiche attività di servizio da realizzare. Infatti l'attuazione di un così vasto comparto di città, sarà distribuita su più fasi diluite nel tempo, con i necessari approfondimenti e possibili variabili di scenario.

Risulterà quindi indispensabile introdurre qualche flessibilità, ferme restando le verifiche di compatibilità rispetto alle specifiche tipologie (specialmente per quanto attiene le trasformazioni più complesse ove d'altra parte si mantiene il controllo tramite gli strumenti esecutivi), anche al fine di poter cogliere con la necessaria tempestività il rapido mutare delle esigenze.

3.4 La Valutazione Ambientale Strategica

Ai sensi della normativa vigente ed in applicazione dei “Primi indirizzi operativi per l’applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi”, di cui alla DGR del 9.6.2008, la presente variante è assoggettata obbligatoriamente a Valutazione Ambientale Strategica. Come meglio esplicitato successivamente, tale obbligo deriva dalla tipologia della presente variante che è riconducibile a variante strutturale ai sensi dell’Art. 17 comma 4 lettera a) della L.R. 56/77 e s.m.i. come modificata dalla L.R. 1/2007.

In relazione a quanto sopra, pertanto, con l’adozione del presente Documento Programmatico, sarà avviata la stesura del Rapporto ambientale. La definizione dei contenuti, sarà integrata con le ulteriori indicazioni di carattere ambientale che emergeranno nel corso delle Conferenze di Pianificazione ed in base agli esiti della consultazione a seguito della pubblicazione del Documento Programmatico.

In ogni caso si ritiene che la sostanzialità del provvedimento e dei relativi effetti di riverbero sul territorio, necessitino di una attenta analisi sotto il profilo ambientale e paesaggistico. In relazione a ciò si renderà quindi necessario affiancare durante il processo di pianificazione, gli uffici dell’urbanistica incaricati della stesura del provvedimento di Variante, con il supporto di esperti in materia di Valutazione Ambientale Strategica.

Il Documento Programmatico costituisce il primo livello della pianificazione, al quale deve corrispondere la prima analisi preliminare dei contenuti della Relazione ambientale, ad ogni fase di approfondimento successivo della pianificazione corrisponderà analogo approfondimento sulle tematiche ambientali. Al fine della predisposizione della Relazione ambientale, vengono di seguito delineati in prima approssimazione le questioni ambientali rilevanti individuate ed alcuni elementi di riflessione e linee di principio, utili per la definizione dei contenuti.

Innanzitutto, occorre rammentare che il principale elemento di valore ambientale a fondamento della presente variante è costituito dall’infrastrutturazione del territorio considerato, costituita dalla realizzazione della linea metropolitana e dal relativo sistema di connessione (raccordo con il passante ferroviario e con l’ex SS 11, parcheggi di interscambio, etc...).

Solo con tale presupposto è infatti possibile perseguire l’obiettivo della salvaguardia delle risorse ambientali, con la riduzione dell’inquinamento derivante dal traffico veicolare ed il contenimento dell’uso del suolo. Tuttavia, è evidente la necessità di procedere con specifiche indagini sugli effetti

ambientali derivanti dai nuovi insediamenti, sia analizzando gli esiti complessivi della variante, sia facendone discendere puntuali verifiche relative alle specifiche caratteristiche degli insediamenti (centro commerciale, insediamenti produttivi, direzionali, etc...), e delle infrastrutture (linea metropolitana, viabilità, etc...). Per quanto attiene la distribuzione delle aree a parcheggio, si richiama quanto accennato precedentemente, in merito alla necessità di concentrarne la realizzazione nei nodi strategici ove si intende far convergere l’interscambio tra mezzo pubblico e privato. Una specifica analisi dovrà inoltre valutarne l’idonea quantità, al fine di evitare effetti attrattivi non desiderati o sovrabbondanza con inutile consumo di suolo ed estensione di aree impermeabili.

Gli interventi di trasformazione dovranno porre particolare attenzione, al corretto inserimento ambientale e paesaggistico, garantendo la continua verifica degli sviluppi progettuali e dei relativi effetti. Come precedentemente evidenziato, anche se la quasi totalità delle trasformazioni interessa comparti produttivi, le stesse dovranno tenere conto della salvaguardia di edifici, complessi e manufatti esistenti.

La forte caratterizzazione degli ambiti urbani interessati, presenta una estrema eterogeneità sia sotto il profilo delle attività in atto, sia rispetto ai futuri scenari della disciplina urbanistica da attribuire ai singoli comparti, specie nelle porzioni interessate da mix funzionali variamente articolati. Tali caratteristiche impongono pertanto una particolare attenzione sia sotto il profilo del disegno urbano sia della compatibilità ambientale. E’ quindi necessario che le trasformazioni condotte attraverso gli ulteriori strumenti di approfondimento quali piani esecutivi o permessi di costruire convenzionati, siano accompagnate da analoghi strumenti di dettaglio sotto il profilo ambientale.

In relazione alla mixità prevista, sarà in ogni caso necessario accompagnare le varie fasi con la verifica del clima acustico al fine di consentire le necessarie valutazioni circa le reciproche relazioni fra le funzioni indotte dalle trasformazioni proposte. Necessiteranno inoltre, di attenta analisi l’eventuale presenza di inquinanti nel suolo e di elettrosmog (si tratta per la maggior parte di aree storicamente utilizzate per attività produttive), fermi restando gli eventuali ulteriori impatti che possono caratterizzare le singole trasformazioni.

La variante urbanistica prevede, inoltre, la riduzione della fascia di rispetto ad ovest del cimitero, portandola dagli attuali metri 150 a metri 100 dal muro perimetrale, al fine di permettere la

creazione di un fronte edificato sul corso Novara ed evitare l'isolamento della stazione metropolitana, inoltre sarà così possibile la sostituzione dell'attuale edificio delle Poste con il previsto centro direzionale. Nelle restanti aree liberate dal vincolo si prevedono esclusivamente manufatti ipogei o seminterrati, integrati con il sistema del parco lineare e dei percorsi ciclo pedonali, saranno realizzati con tale modalità una porzione del centro commerciale, l'attraversamento della linea metropolitana con i depositi dei mezzi pubblici (treni della metropolitana, autobus, etc...) ed il parcheggio di interscambio.

Gli effetti di tali modifiche andranno valutati tenendo in conto che si tratta di riduzione esclusivamente formale, dato che attualmente la fascia di rispetto è quasi completamente occupata dalle attività improprie di tipo produttivo (come lo Scalo merci) o terziario (come l'edificio delle Poste).

Sotto il profilo idrogeologico, saranno attentamente da valutare gli effetti delle opere sotterranee di cui sopra, oltre alla eventuale necessità di parziale spostamento dei canali che interessano l'ambito, qualora risultasse necessario sulla base della successiva definizione progettuale.

La rilevanza delle trasformazioni previste e le strategie per raggiungere gli obiettivi prefissati necessitano pertanto di uno scambio e di un confronto aperto tra i vari soggetti coinvolti sin dalle fasi di prima progettazione tramite una accurata analisi della compatibilità ambientale degli interventi al fine di innescare un circuito virtuoso con l'innovativa impostazione urbanistica. Tale modalità progettuale e analitica è finalizzata anche ad approfondire le azioni necessarie per migliorare l'inserimento delle nuove attività previste mediante prescrizioni di mitigazione ambientale (per esempio previsione di zone filtro alberate, inserimento di pavimentazioni permeabili, etc ...).

Infine si evidenzia che la VAS, data la rilevanza della trasformazione prevista, dovrà essere affrontata anche come opportunità di riflessione progettuale. Considerata l'imprescindibilità dell'infrastrutturazione prevista, è necessario che si proceda tramite di progettazione integrata, accompagnata da idonei strumenti a garanzia del rispetto delle fasi di attuazione e tramite un attento monitoraggio delle stesse.

La verifica di scenari alternativi a quelli principali, risulterà indispensabile per misurarne la bontà qualitativa. Si può in ogni caso sottolineare fin d'ora, che la rifunzionalizzazione e la riqualificazione delle aree di tutto il comparto interessato, intende riverberare effetti positivi di carattere sociale oltre a quelli attesi di riqualificazione territoriale.