

CITTA' DI SETTIMO TORINESE

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI TORINO



PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PROGETTO:

Settore Territorio Antonio CAMILLO Emanuela CANEVARO (Resp. del Procedimento) Daniela CEVRERO Alessandra VARETTO Segreteria amministrativa Rosa MINNITI	SAT S.r.l. Serena CAUDANO Patrizia SANTI	con: MAGGIARCHITETTI ASSOCIATI Enrico Maggi Gian Marco Campanino Sara Nebiolo Vietti Vanina Ballini	SETTEMBRE 2014
--	---	--	--------------------------

INDICE

1. CARATTERIZZAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA	2
1.1 Inquadramento urbanistico	2
1.2 L'evoluzione del progetto urbanistico	3
1.3 La dimensione dell'intervento di Laguna Verde	7
2. L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO "LAGUNA VERDE"	8
3. IL PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI	15
3.1 Il Programma degli interventi della zona normativa MF18-Laguna Verde	15
3.2 L'unitarietà e la qualità progettuale dell'ambito	17
3.3 Il coordinamento tra le infrastrutture	17
3.4 L'articolazione tra aree edificabili e spazi aperti	18
3.5 Le caratteristiche di ecosostenibilità dell'intervento	18
3.6 La definizione della funzionalità dei sub ambiti e dei lotti attuativi	19
4. TAVOLE GRAFICHE	20

1. CARATTERIZZAZIONE TERRITORIALE URBANISTICA

1.1 Inquadramento urbanistico

Il Piano Particolareggiato interessa aree in gran parte di proprietà pubblica situate tra Via Torino e Via Regio Parco lungo il margine sud occidentale della città di Settimo Torinese, ricadenti nella zona normativa Mf18 e ricomprese nel più ampio progetto urbanistico denominato Laguna Verde.

L'Amministrazione Comunale, con l'approvazione di due distinte varianti al PRG, la 18 e la 21, ha inteso riordinare il quadro delle possibilità di trasformazione del settore territoriale di via Torino, già avviato dal PRUSST alla fine degli anni '90, con la riqualificazione fisica e funzionale dell'impianto industriale di Pirelli, ad oggi dismesso, e delle adiacenti analoghe attività, ampliandone tanto i confini, oltre quanto già non facesse l'ipotesi della Porta Ovest contenuta nel PRUSST, quanto le funzioni e le potenzialità, ponendosi come obiettivo primario la creazione di una "nuova centralità metropolitana".

In particolare, gli obiettivi della Variante Strutturale 21 di seguito elencati definiscono il quadro dei principi qualitativi-prestazionali ai quali gli interventi edilizi e i piani attuativi devono conformarsi al fine di garantire il raggiungimento degli standard richiesti che sono alla base delle finalità attribuite alla complessiva trasformazione fisica e funzionale del settore territoriale di via Torino:

- coerenza con la progettazione già approvata e programmata dal PRUSST, con particolare riferimento alla connessione ambientale con il Parco metropolitano "Tangenziale Verde", che attraversa longitudinalmente l'ambito diffondendone il valore ecologico e paesaggistico.
- Identificazione di un modello insediativo urbano innovativo sia nella elevata qualità architettonica degli interventi edilizi, sia nel rapporto tra questi e la qualità degli elementi del paesaggio di Riferimento (parco Tangenziale Verde, fiume Po, collina torinese) prestando particolare attenzione al rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti;
- ricerca della sostenibilità ambientale degli interventi, mediante soluzioni insediative capaci di contenere le emissioni in atmosfera ed il ricorso diffuso a progetti orientati all'introduzione di energie rinnovabili;
- ricerca delle integrazioni territoriali necessarie alla definizione di "cerniera urbana" in grado di assumere sia valore metropolitano, lungo l'asse di via Torino/corso Romania nel rapporto tra aree di confine dei territori di Settimo e Torino, sia valore urbano per la ricucitura tra città nuova e la città consolidata di Settimo T.se;
- armonizzazione delle infrastrutture del comparto in un contesto avente le caratteristiche del centro abitato, caratterizzato da un progetto di mobilità sostenibile, pubblica e privata, che vede nella via Torino il rinnovato asse di connessione tra l'attuale ambito urbano ed il nuovo settore insediativo;

- promozione dell'insediamento di attività del terziario avanzato per la ricerca e l'innovazione, incoraggiando, al contempo, la formazione di "Poli di innovazione" fondati su relazioni ed investimenti di livello nazionale e internazionale, anche in grado di offrire nuove prospettive qualificate per l'occupazione nei campi della conoscenza;

- previsione di formazione di servizi pubblici adeguati alla dimensione demografica della nuova centralità, in grado, al tempo stesso, di soddisfare la domanda pregressa espressa dalla città, che ad oggi non ha ricevuto una adeguata risposta localizzata e qualitativa riferibile a nuovi poli di servizi (ad es. Palasport, piscina, ecc.) Nonché di ricercare condizioni insediative capaci di integrare la città nuova con la città consolidata;

- valorizzazione del comparto attraverso una coerente ed unitaria proposta attuativa degli insediamenti, espressa in forma univoca da parte del soggetto attuatore nel rapporto con la Città di Settimo.

1.2 L'evoluzione del progetto urbanistico

Le potenzialità dell'inquadramento territoriale delineato dai suddetti obiettivi, e le particolari circostanze derivanti dalla rilocalizzazione industriale in via Brescia dello stabilimento della PIRELLI di via Torino, hanno consentito di estendere il ragionamento in termini di programmazione, di pianificazione e di sviluppo al complesso dei diversi soggetti proprietari delle aree compresi nell'ambito.

Coinvolgimento già anticipato con la delibera di Consiglio del maggio 2008, che individuava nella "programmazione negoziata" (prevista dalla Legge n°662/1996) una forma di regolamentazione concordata tra soggetti pubblici e privati per l'attuazione di interventi diversi, riferiti ad un'unica finalità di sviluppo, che richiedeva una valutazione complessiva delle attività di competenza.

L'ulteriore sviluppo di quell'iniziativa¹, articolatasi nel rapporto dialettico tra il Comune e il comitato promotore e l'avvio del processo di Variante 21, hanno condotto alla condivisione delle finalità volte alla trasformazione urbanistica dell'ambito territoriale.

In seguito alla prima ipotesi del Concept progettuale di "Laguna Verde" (LV)², all'approvazione del Documento Programmatico e all'adozione del Progetto preliminare di Variante 21, nonché del dibattito sviluppato in seno al Tavolo Tecnico interistituzionale, il Concept originario è stato ulteriormente elaborato giungendo alla nuova configurazione del MasterplanZero, che assume valore propedeutico per la conformazione dell'intera area.

La complessità della proposta di Laguna Verde, ed i contributi forniti dal dibattito sviluppatosi tanto in sede istituzionale (Conferenze di Copianificazione e Tavolo tecnico) quanto tra le proprietà fondiarie interessate, hanno inevitabilmente condotto all'ulteriore maturazione ed evoluzione

¹ Si tratta della proposta complessiva dell'ambito di via Torino elaborata dalla società ArchA a conclusione della prima fase di lavoro denominata "Laguna Verde".

² Il progetto venne affidato dal Comitato promotore ad ArchA S.p.A. dell'arch. Pier Paolo Maggiora al quale si devono le ulteriori elaborazioni contenute nel presente documento.

progettuale della prima ipotesi, introducendo elementi correttivi e di implementazione dell'offerta qualitativa complessiva con riferimento particolare alla ricerca degli elementi che possano configurare il nuovo insediamento nei termini di Comunità Sostenibile che, a partire dalla considerazione degli elementi naturali che definiscono la corretta esposizione solare ed ai venti, ha determinato un'evoluzione della forma urbana del nuovo insediamento riconducibile al disegno della conchiglia del Nautilus che organizza gli spazi costruiti lungo le spire per sfruttare le migliori condizioni di soleggiamento e ventilazione.

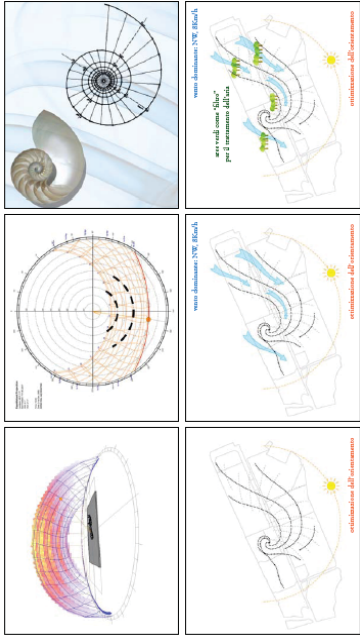
Le immagini di seguito riportate³ illustrano l'evoluzione progettuale del Concept sopra sintetizzato.



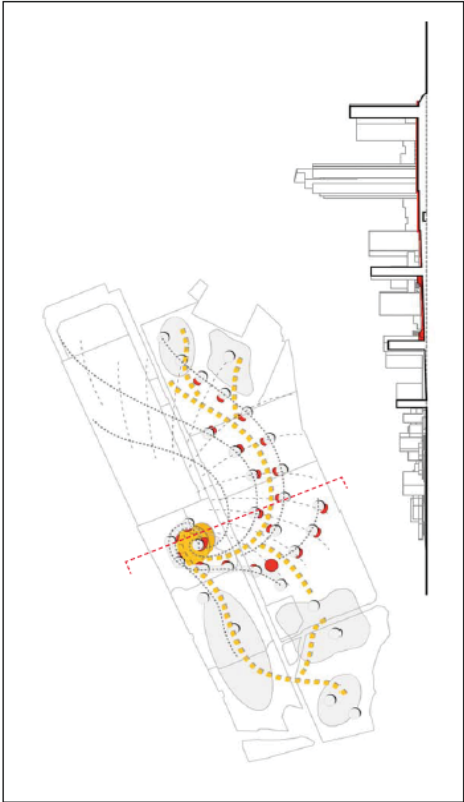
Concept originario nella conformazione del 2008

Di seguito si schematizza il modello concettuale che, a partire dal riconoscimento delle risorse ambientali e delle criticità dell'area di via Torino, assumendo come obiettivo centrale la trasposizione diretta della massima ottimizzazione ambientale ed energetica per la definizione di un modello insediativo sostenibile, ha ispirato l'aggiornamento del progetto del Concept di Laguna Verde

³ Le immagini sono tratte dal volume "Master Plan 0" a cura dello studio ArchA S.p.A. che riveste il duplice significato di costituire l'organico sviluppo del Concept originario e di fornire gli elementi di base per la definizione del Masterplan definitivo.



1. Valutazione della radiazione solare media in Laguna Verde; 2. La carta solare di Settimo e lo schema preliminare di orientamento; 3. La spirale logaritmica: geometria, matematica, natura; 4, 5, 6 Le curve del Nautilus rispetto al sole, al vento, al verde.



Schema planimetrico e sezione trasversale del sistema delle Piazze e della Broadway discendente dall'impianto determinato dalla considerazione degli elementi naturali. Lungo le linee del Nautilus si dispongono gli edifici prevalentemente residenziali e il percorso pedonale della Broadway definisce le connessioni tra le funzioni presenti nel nuovo insediamento. La possibile nuova configurazione piano volumetrica dell'ambito di Laguna Verde



L'inserimento nel contesto territoriale di riferimento e le relazioni con il sistema ambientale - paesaggistico del parco metropolitano di Tangenziale Verde



1.3 La dimensione dell'intervento di Laguna Verde

Coerentemente all'evoluzione progettuale di Laguna Verde, la Variante 21 nella sua forma definitiva prefigura una forma urbis complessa nella sua articolazione ed al tempo stesso innovativa nel panorama metropolitano, proponendo un mix funzionale di rango elevato per la generale qualità degli interventi designati.

La struttura urbana assegnata all'area rimanda ad una configurazione dello spazio costruito integrato da un diffuso sistema ambientale originato dal tratto di Tangenziale Verde che pervade per intero l'ambito e dallo sviluppo articolato di un sistema diffuso di spazi aperti e percorsi pedonali avente funzione connettiva e distributiva delle funzioni previste nel nuovo insediamento.

La superficie territoriale interessata ammonta a circa 850.000 mq, per la quale si prevede l'applicazione di un indice territoriale pari a 0,8 mq/mq.

Tale parametro discende dal confronto con iniziative e proposte analoghe in corso, tanto nel territorio metropolitano (è il caso delle Spine torinesi) quanto in altre realtà metropolitane nazionali (ad es. nel milanese: l'area ex Falk a Sesto San Giovanni, Santa Giulia, l'ex Fiera, ecc.)

La potenzialità edificatoria viene essere espressa in circa 680.000 mq di superficie lorda di pavimento.

L'articolazione di tali valori produce una composizione funzionale, declinabile secondo il seguente range di oscillazione percentuale della SLP ammessa:

	Residenza	max 55%
Commercio, compresa la grande distribuzione, a conferma della Localizzazione di tipo 2 già compresa in questo ambito dal PRG vigente		max 25%
Attività per la diffusione della conoscenza, la ricerca scientifica, la sperimentazione e l'innovazione tecnologica		min 15%
Produzione ed erogazione di beni e servizi alle persone e alle imprese		min 5%

Dal precedente prospetto si evince che tale composizione, pur prevedendo una significativa dimensione abitativa, caratterizza il nuovo insediamento con un'importante presenza di attività per la ricerca, elemento, questo, di novità e diversità nel confronto con le esperienze condotte nelle altre realtà urbane summenzionate.

Le altre funzioni previste comprendono le attività per il tempo libero, il terziario ed il commercio, in proporzioni funzionali alla fisiologia dell'intervento.

L'assetto commerciale dell'area dovrà distinguersi per il carattere diffuso rispetto alla struttura insediativa generale, basandosi sulla realizzazione di una articolata rete di percorsi pedonali e spazi aperti di relazione in grado di superare l'impostazione dei tradizionali centri commerciali organizzati unicamente in grandi strutture di vendita.

2. L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO "LAGUNA VERDE"

Le prescrizioni e le raccomandazioni contenute nella citata Variante 21 vennero elaborate in un periodo socio economico sensibilmente diverso rispetto a quello attuale. La variante venne concepita tra il 2010 e il 2011 sulla scorta del primo concept progettuale riguardante il progetto di Laguna Verde che presupponeva, come descritto nei precedenti capitoli, la trasformazione dell'intero ambito di via Torino secondo un progetto unitario condiviso tra le proprietà fondiarie in allora rappresentate, seppur attuato nel tempo secondo una precisa articolazione in specifici piani particolareggiati di iniziativa pubblica, dimostrativi del ruolo di regia riconosciuto all'amministrazione comunale da tutte le componenti coinvolte.

Il peggioramento delle condizioni economiche generali, ed in particolare la crisi strutturale del settore delle costruzioni, e di conseguenza del mercato delle abitazioni, non hanno consentito di proseguire nei modi e nei tempi desiderati la riorganizzazione funzionale di quel settore territoriale.

I tempi delle realizzazioni previste da parte degli attori privati si sono dilatati rispetto alle dichiarate intenzioni iniziali; il valore economico delle attese di valorizzazione è sensibilmente diminuito; la domanda abitativa, seppur ancora presente, si è dilatata nel tempo rispetto alla richiesta; la proposta di Project Financing recentemente presentata all'amministrazione che, tra le questioni affrontate, prevede l'acquisto di una cospicua superficie di pavimento nell'area pubblica oggetto di specifico PPE.

L'insieme di questi fattori ha portato il Comune a procedere all'attuazione delle previsioni urbanistiche per parti, sulla scorta delle difficoltà operative riscontrate dai soggetti privati proprietari e delle opportunità finanziarie che man mano si sono presentate al Comune stesso per la realizzazione dei propri interventi, quest'ultimi in particolare a carattere infrastrutturale⁴, determinando quindi la necessità di attuazione frazionata nel tempo e nello spazio delle previsioni di PRG, che tuttavia devono essere ricondotte ad un disegno coerente attraverso l'approvazione di un Programma degli Interventi che ne garantisce la coerenza e la funzionalità infrastrutturale.

Ad oggi, nell'ambito della zona normativa Mf18, sono stati approvati i seguenti strumenti attuativi:

- a) Piani Esecutivi Convenzionati ex aree Mf9 e Mf10parte
- b) Piano Particolareggiato Esecutivo ex aree Mf13/1 ed Mf13/2
- c) Piano Particolareggiato Esecutivo area Mf18parte-est

⁴ Il Piano Città del Ministero delle Infrastrutture coinvolge l'ambito del PPE con il finanziamento per la realizzazione della bretella stradale di collegamento tra le vie Torino e Regio Parco.

Di seguito si riporta una breve descrizione dei singoli interventi sopra elencati.

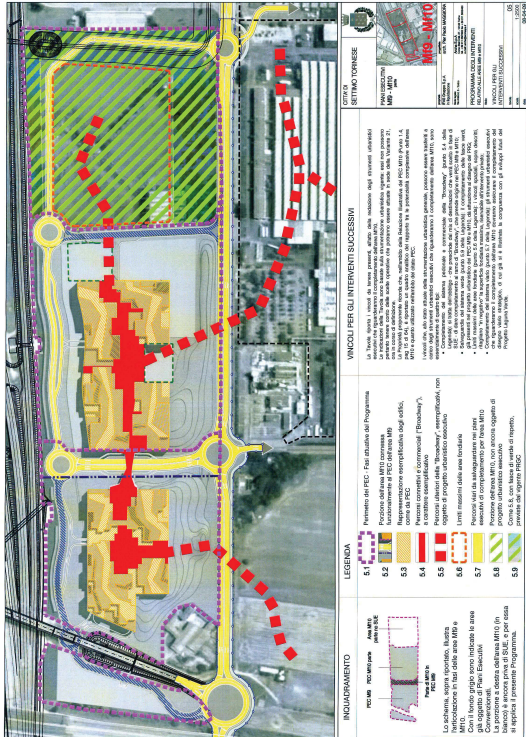
- a) Piani Esecutivi Convenzionati ex aree Mf9 e Mf10parte

Tali aree furono inserite nel PRG in attuazione delle previsioni contenute nel Programma complesso, denominato "PRUST2010Plan", approvato dal Comune di Settimo Torinese con i comuni di Torino e Borgaro nel 1998. L'intervento, identificato come "Ambito Porta Ovest", poiché ubicato alle porte della Città verso Torino, era allora finalizzato alla creazione di un asse attrezzato urbano di carattere pedonale privo di qualunque interferenza con la viabilità, costituito nelle due aree da spazi di relazione in forma di percorsi e piazze, su cui dovranno essere affacciate le principali funzioni insediative delle aree suddette.

Nel tempo sono stati approvati due Piani Esecutivi Convenzionati, che intendevano svolgere un ruolo anticipatore rispetto al Progetto LagunaVerde, attraverso la ridefinizione della proposta relativa alle ex aree Mf9 e Mf10 secondo logiche – urbane e progettuali – consone con le linee attuative del Progetto.

Tali piani, compresi in una Localizzazione commerciale di tipo L2, hanno una vocazione prettamente commerciale e terziaria.

Anche la loro attuazione è stata accompagnata da un Programma degli interventi finalizzato a definire i vincoli tra i due interventi e tra questi e quelli successivi. Tale Programma anticipava alcune delle caratteristiche insediative che in un secondo momento avrebbero trovato il definitivo riconoscimento nelle norme introdotte con la Variante 21 per l'intera area Mf18.



b) Piano Particolareggiato Esecutivo ex aree Mf13/1 ed Mf13/2

Il Piano fu redatto ai sensi della Variante 18 del PRG, che prevedeva – attraverso l'individuazione delle zone allora identificate con la sigla "Mf13" – il recupero delle aree del comparto industriale Pirelli, assegnando loro nuove destinazioni e una rinnovata capacità edificatoria.

Il Piano Particolareggiato, che esprime una capacità edificatoria totale pari a 43.333 mq di SUL, si riferisce alle capacità edificatorie espresse dalla Variante 18, che assegnava alle due zone Mf13/1 ed Mf13/2 rispettivamente gli indici UT pari a 0,80 mq/mq e 0,40 mq/mq,

Il Progetto Preliminare prevedeva un mix funzionale che semplicemente recepiva la proporzione prevista dalla Variante 18, ossia: 80% di SUL a destinazione residenziale e il 20% a destinazione terziaria –commerciale, e la traduceva in progetto ed in norma.

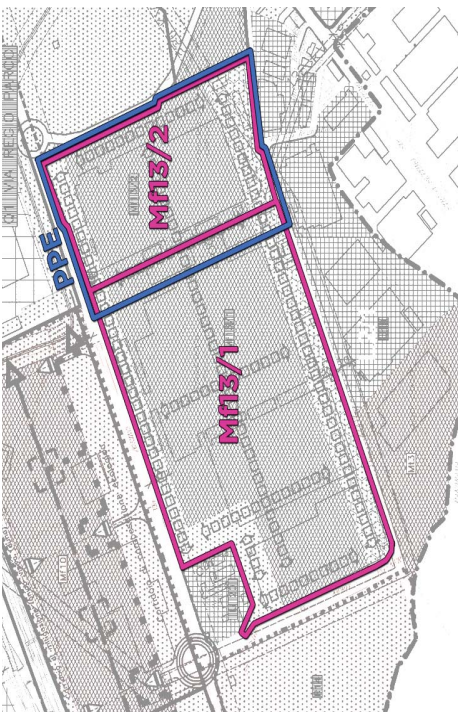
A valle delle osservazioni ricevute e controdedotte il Progetto Definitivo ha attuato una compensazione tra le due zone Mf13/1 ed Mf13/2 tale per cui, fermo restando il rapporto complessivo tra le destinazioni d'uso suddetto, l'assetto definitivo delle destinazioni d'uso per il PPE è risultato essere pari al 90% per la destinazione residenziale e 10% per le altre destinazioni.

Per consentire la suddetta diversa articolazione delle funzioni e per garantire il coordinamento progettuale tra le due zone normative, con DCC n. 25 del 25.03.2011 fu approvato uno specifico Programma degli Interventi che accompagnava il Progetto Definitivo.

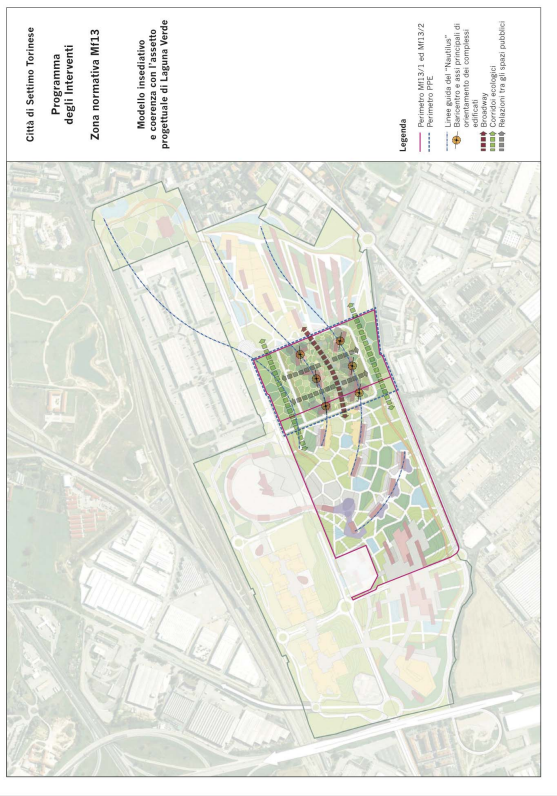
Lo scopo del suddetto Programma degli Interventi era inoltre inserire il Piano Particolareggiato nel quadro delle più ampie iniziative di ristrutturazione urbanistica in atto nel Comune di Settimo Torinese, ed in particolare rispetto alla Variante 21.

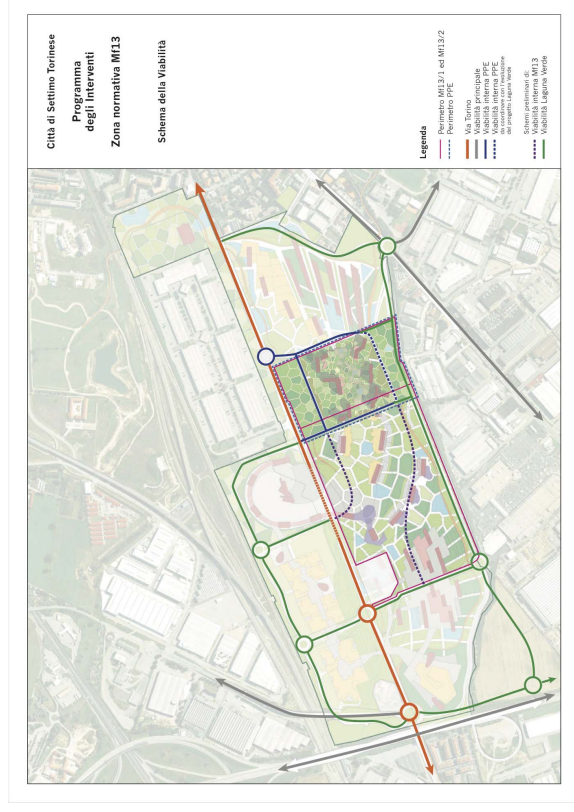
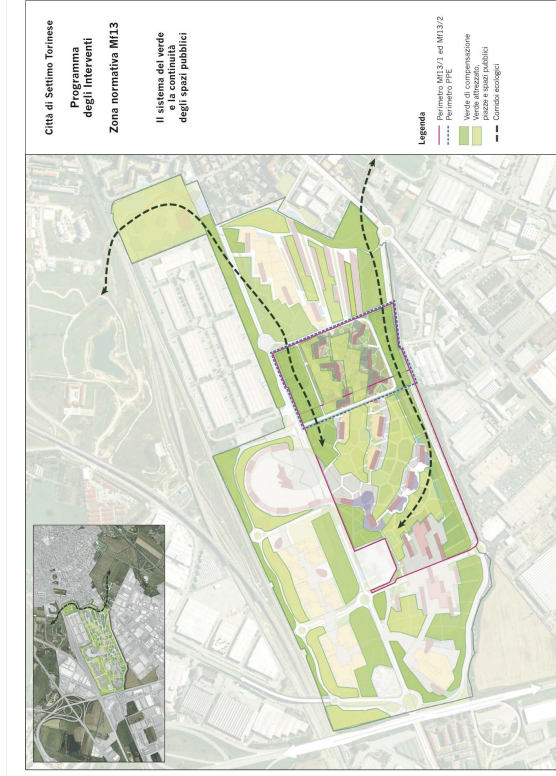
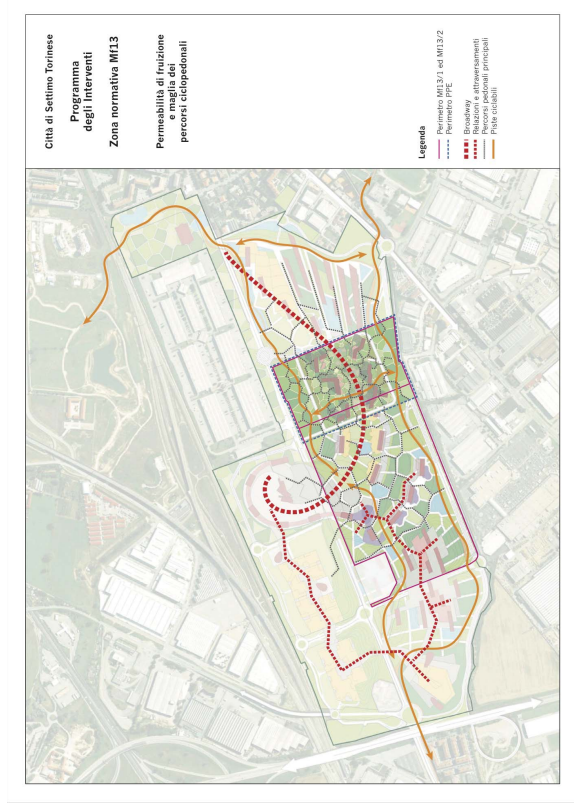
Il PPE si rapportava dunque sia con la restante parte della zona Mf13/1, sia con la linee di sviluppo del Progetto LagunaVerde, che al tempo non avevano ancora maturato un assetto completo e condiviso, se non nella sua stesura preliminare che nel dicembre 2009 fu presentata con il nome di MasterplanZero, proprio ad indicare un punto di inizio di un lungo percorso di negoziazione tra i soggetto attuatori e di progettazione.

Di seguito si riporta lo stralcio della Variante n. 18 al PRG.



Il suddetto Programma degli Interventi, definiva le linee guida di un modello insediativo coerente con il MasterplanZero di Laguna Verde, sia per il posizionamento dell'edificato, che per la permeabilità di fruizione, la maglia dei percorsi ciclopedonali, il sistema del verde, degli spazi pubblici e della viabilità.





c) Piano Particolareggiato Esecutivo area Mf18parte-est

Il Piano, adottato con DGC n. 101 del 20.05.2014, si colloca nel più ampio quadro di previsioni urbanistiche consolidate, già in parte sopra richiamate. In particolare il PPE si trova ad operare nel contesto normativo della Variante 21 del PRGC, in attuazione del progetto Laguna Verde; questo ambizioso progetto, che l'amministrazione ha promosso con entusiasmo, oggi risente tuttavia, come ogni altra attività di sviluppo territoriale degli effetti negativi della crisi economica mondiale.

Tali effetti acuiscono la condizione di stallo progettuale ed imprenditoriale che già nel corso degli anni passati si era venuta a determinare, in ragione della mancata costituzione di un soggetto unico per lo sviluppo e per le difficoltà riscontrate nel tentativo di perfezionare un equilibrato modello di business che accompagnasse l'evoluzione del progetto urbanistico ed architettonico.

Il PPE si pone l'obiettivo di innescare un modello di sviluppo che segni anche la ripresa del progetto Laguna Verde: in tal senso sono da intendersi il lavoro congiunto e le molte scelte progettuali coordinate con il suddetto PPE Pirelli ed in particolare con la sua evoluzione in masterplan architettonico a firma dell'architetto Cino Zucchi.

Nelle tavole grafiche che costituiscono il PPE figura più volte anche il progetto sviluppato per le aree Pirelli, che di seguito si riporta, proprio per testimoniare quella unitarietà e continuità progettuale che l'amministrazione da sempre persegue.

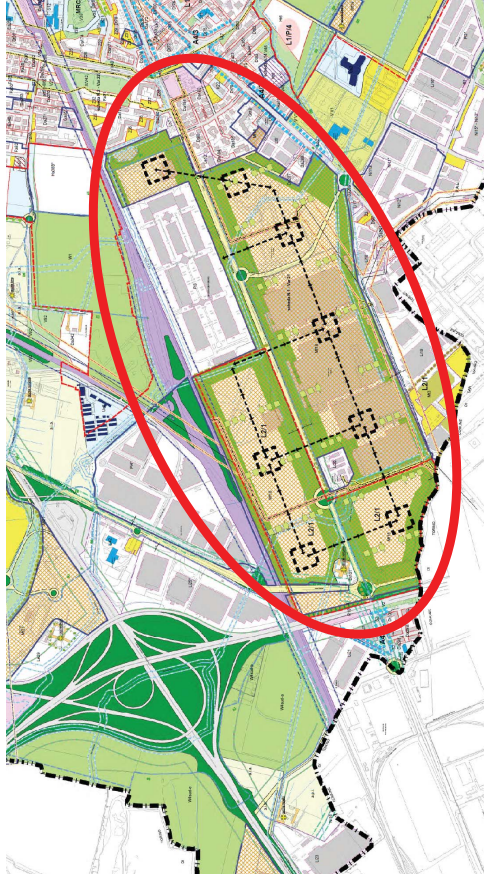


Il Piano, comprende una superficie territoriale di circa 160.000 mq all'interno della quale si articolano funzioni pubbliche e private. Il PPE si prefigge il raggiungimento di una pluralità di obiettivi: una nuova offerta di residenzialità, altamente integrata con funzioni commerciali, di servizio e terziarie; la connessione ambientale e paesaggistica tra l'ambito fluviale del Po e gli ambiti del parco di Tangenziale Verde; il recupero e la riqualificazione delle aree degradate lungo il confine sud dell'area.

3. IL PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

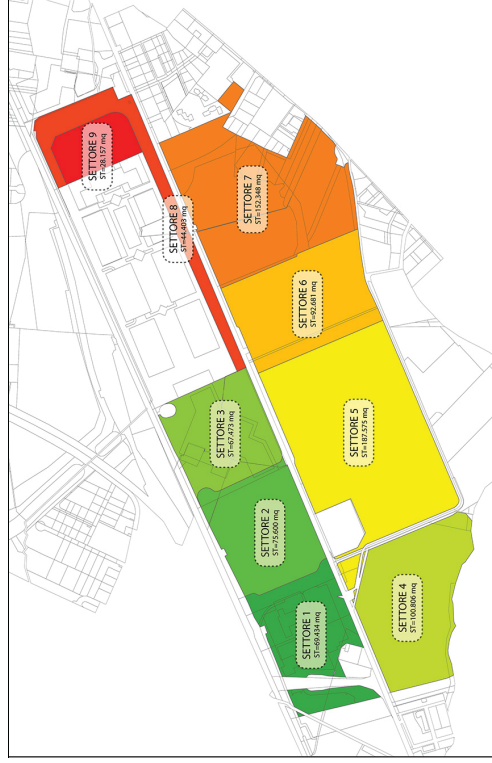
3.1 Il Programma degli interventi della zona normativa Mf18-Laguna Verde

Con l'approvazione della Variante strutturale n. 21 al PRG, l'ambito di trasformazione di Laguna Verde è stato identificato con la nuova sigla normativa Mf18, come di seguito rappresentato in cartografia, estesa a tutte le proprietà inserite nel MasterplanZero.



La suddetta Variante strutturale n. 21, approvata definitivamente con D.C.C. n. 27 del 25.03.2011, prevedeva che la trasformazione urbanistica dell'ambito territoriale di Via Torino si attuasce mediante uno o più Piani Particolareggiati di iniziativa pubblica tra loro coordinati da specifico Programma degli Interventi (PI) la cui approvazione sarebbe potuta essere preceduta dalla costituzione di specifico consorzio di gestione tra i soggetti attuatori, per informarne i contenuti, con particolare riferimento agli interventi infrastrutturali in esso previsti.

La planimetria sotto riportata individua i diversi settori in cui era stata ripartita l'attuazione delle previsioni progettuali di Laguna Verde



Al Programma degli Interventi la Variante 21 demandava il compito di approfondire la definizione dei seguenti aspetti, confermando al contempo i SUE compresi nell'ambito della zona normativa Mf18, già approvati e/o convenzionati, alle condizioni in essi stabilite:

- l'unitarietà e la qualità progettuale dell'ambito;
- il coordinamento tra le infrastrutture previste, sia per la connessione viaria, sia per la qualificazione dei servizi e degli spazi pubblici tanto all'interno dell'ambito stesso, quanto nei confronti del tessuto urbano consolidato;
- la coerenza con il sistema della mobilità d'ambito alla scala sovracomunale;
- l'articolazione dell'ambito tra aree edificabili e spazi aperti, tra questi in particolare la localizzazione delle aree a parco, con particolare riferimento alla relazione con i grandi parchi di Tangenziale Verde e del Parco del Po;
- le caratteristiche di ecosostenibilità dell'intervento nel suo complesso, definendo le linee guida di riferimento per gli interventi edilizi sottoposti alla fase attuativa;
- la definizione della funzionalità dei sub ambiti e dei lotti attuativi volta a garantirne l'autonomia.

Il progetto "Laguna Verde" risente oggi, come ogni altra attività di sviluppo territoriale, degli effetti negativi della crisi economica mondiale.

Tali effetti acuiscono la condizione di stallo progettuale ed imprenditoriale che già nel corso degli anni passati si era venuta a determinare, in ragione della mancata costituzione di un soggetto unico per lo sviluppo e per le difficoltà riscontrate nel tentativo di perfezionare un equilibrato modello di business che accompagnasse l'evoluzione del progetto urbanistico ed architettonico.

Il piani esecutivi approvati si pongono comunque l'obiettivo di innescare un modello di sviluppo che possa segnare anche la ripresa del progetto Laguna Verde.

3.2 L'unitarietà e la qualità progettuale dell'ambito

L'insediamento dovrà caratterizzarsi per l'elevato mix funzionale in grado di esprimere una consistente connotazione innovativa nei confronti: sia del nuovo paesaggio urbano che si intende determinare; sia rispetto al modello insediativo/abitativo fondato sulla relazione stretta degli spazi dedicati alle diverse funzioni private e pubbliche, ivi compresi quelli destinati alla mobilità.

La trasformazione dovrà promuovere tra le altre funzioni, quella dell'insediamento di attività del terziario avanzato per la ricerca e l'innovazione, in grado di offrire nuove prospettive qualificate per l'occupazione nel campo della diffusione della conoscenza scientifica e tecnologica.

Dovranno essere ricercate le integrazioni territoriali necessarie alla definizione dell'ambito nei termini di "cerniera urbana" che dovrà essere in grado di assumere sia valore metropolitano, lungo l'asse di via Torino/corso Romania, nel rapporto tra aree di confine dei territori di Settimo T.se e Torino, sia valore urbano, nel rapporto con la città consolidata di Settimo.

Dovranno essere individuati gli elementi di coerenza con la progettazione già approvata e programmata dal PRUSST con particolare riferimento alla connessione ambientale con il Parco metropolitano "Tangenziale Verde", che coinvolgendo l'ambito a nord est, ne diffonde il valore ecologico e paesaggistico.

Il progetto dovrà altresì armonizzare le infrastrutture dell'ambito in un contesto avente le caratteristiche del centro abitato, caratterizzato da una mobilità sostenibile, pubblica e privata, che preveda per la via Torino la funzione di rinnovato asse di connessione tra l'attuale margine urbano e il nuovo settore insediativo, con Torino attraverso corso Romania e con il sistema autostradale-tangenziale.

Il progetto dovrà garantire un'elevata qualità del paesaggio costruito sia dal punto di vista della composizione architettonica dei singoli edifici, sia nel rapporto tra questi e gli elementi paesaggisticamente rilevanti (parco Tangenziale Verde, fiume Po, collina torinese). In particolare dovrà essere prestata specifica attenzione al rapporto tra spazi costruiti e spazi aperti, fra aree a servizio delle funzioni private e aree destinate a funzioni pubbliche.

3.3 Il coordinamento tra le infrastrutture

Il presente Programma degli Interventi, come meglio rappresentato in cartografia, prevede che l'attuazione dei singoli settori sia comunque strettamente collegata alla necessità di connessione della rete della viabilità d'ambito con il sistema autostradale-tangenziale metropolitano, demandando al contempo allo sviluppo della strumentazione urbanistica attuativa la scelta della migliore struttura della mobilità veicolare e pedonale interna all'ambito sulla base del disegno definitivo che ad essa verrà assegnato e degli studi di settore che necessariamente dovranno sostenere l'impianto urbano.

Dovranno comunque essere effettuate le verifiche e gli studi di impatto sulla viabilità dei flussi indotti dai nuovi insediamenti, anche considerando gli insediamenti commerciali esistenti nelle aree limitrofe.

Si dovrà favorire lo sviluppo della rete di trasporto alternativa alla mobilità veicolare privata con particolare riferimento al sistema dei percorsi ciclopedonali, connettendo l'ambito di trasformazione sia con la rete urbana esistente ed in programma, sia con la rete di trasporto pubblico locale anche mediante la creazione di punti di interscambio modale e forme innovative di mobilità e gestione (car sharing, car pooling, bike sharing, ecc.). Al contempo sarà necessario prevedere la separazione del sistema della mobilità per tipologia di trasporto e di utenza, con particolare riferimento alla distinzione tra mobilità veicolare e mobilità pedonale, tale da non determinare condizioni di promiscuità.

3.4 L'articolazione tra aree edificabili e spazi aperti

L'ampia estensione territoriale del progetto Laguna Verde e la compresenza di modelli insediativi e destinazioni d'uso tra loro differenti richiedono una particolare attenzione progettuale e programmatica rivolta alla continuità dello spazio pubblico e dei percorsi di fruizione, ed al rapporto tra spazio aperto e volumi edificati.

Il Programma degli Interventi presenta (vedi allegato Tavola01) la ricomposizione delle previsioni urbanistiche esecutive (PEC e PPE) approvate ed in corso di approvazione, sullo sfondo della cartografia di PRGC vigente; è possibile riconoscere le aree di concentrazione delle volumetrie costruite (superfici fondiarie) e la continuità delle aree verdi (sia lungo la via Torino che lungo il margine sud dell'ambito).

E' possibile inoltre leggere chiaramente le relazioni tra il costruito e lo spazio pubblico, in particolare lungo l'asse della "Broadway" su cui si affaccia il sistema di spazi pubblici, servizi e commercio, che attraversa e collega tutti gli ambiti costituenti la zona Mf18, e che – nello sviluppo delle diverse successive fasi di progettazione urbanistica - deve trovare continuità e connessione sia con il sistema del verde che con le altre funzioni insediate.

3.5 Le caratteristiche di ecosostenibilità dell'intervento

Al fine di operare una trasformazione urbanistica d'ambito, orientata al tema della sostenibilità ambientale e della qualità paesaggistica ed architettonica, gli interventi di trasformazione dovranno tenere conto di quanto dettagliatamente previsto dalle norme del PRG.

La scheda normativa d'area, infatti, contiene nel Capitolo "Prescrizioni generali e particolari", un lungo elenco di indicazioni, tutte rivolte al raggiungimento dei suddetti obiettivi, alla quali il presente Programma rimanda.

3.6 La definizione della funzionalità dei sub ambiti e dei lotti attuativi

L'area Mf18 si attuerà con una sequenza temporale che necessariamente dovrà rapportarsi con lo sviluppo delle trasformazioni urbanistiche che interessano l'intero asse di Via Torino, ovvero con la pianificazione esecutiva già approvata sulle aree precedentemente oggetto del PRUSST "2010Plan" (ex aree Mf9 e Mf10), e di parte delle aree ex Pirelli-CFGomma (ex zone normative Mf13-1parte e Mf13-2).

Il Programma degli interventi attua le previsioni urbanistiche del PRG vigente e definisce le condizioni per renderlo potenzialmente attuabile anche in un arco temporale medio lungo.

L'attuazione dell'area Mf18 potrà avvenire per ambiti funzionali autonomi, secondo una correlazione tra opere di urbanizzazione e lotti di intervento che dovrà privilegiare una progressiva infrastrutturazione dell'area ed una distribuzione degli investimenti necessari nel tempo proporzionale all'effettivo sviluppo dell'area.

Gli altri aspetti necessariamente da coordinare riguardano la realizzazione dei servizi e la continuità degli spazi pubblici lungo la Broadway. Laddove si rendano necessarie soluzioni progettuali atte a integrare forme di attraversamento, sovrappasso o in generale collegamento tra viabilità di quartiere, percorsi ciclopedonali e spazi pubblici, la progettazione delle opere dovrà raccordarsi con il disegno generale condiviso e contenere soluzioni progettuali che garantiscano la piena integrazione – paesaggistica e funzionale – con il progetto Laguna Verde.

Per quanto attiene ai servizi, in relazione all'elevato numero di abitanti insediabili nell'area, i diversi strumenti attuativi dovranno verificare e prevedere aree a servizi sia in relazione al singolo ambito sia in rispondenza al fabbisogno complessivo espresso dall'area Mf18, in particolare per quanto attiene agli spazi per l'istruzione, lo sport, il verde, in ragione sia della nuova centralità urbana sia delle necessità pregresse della città.

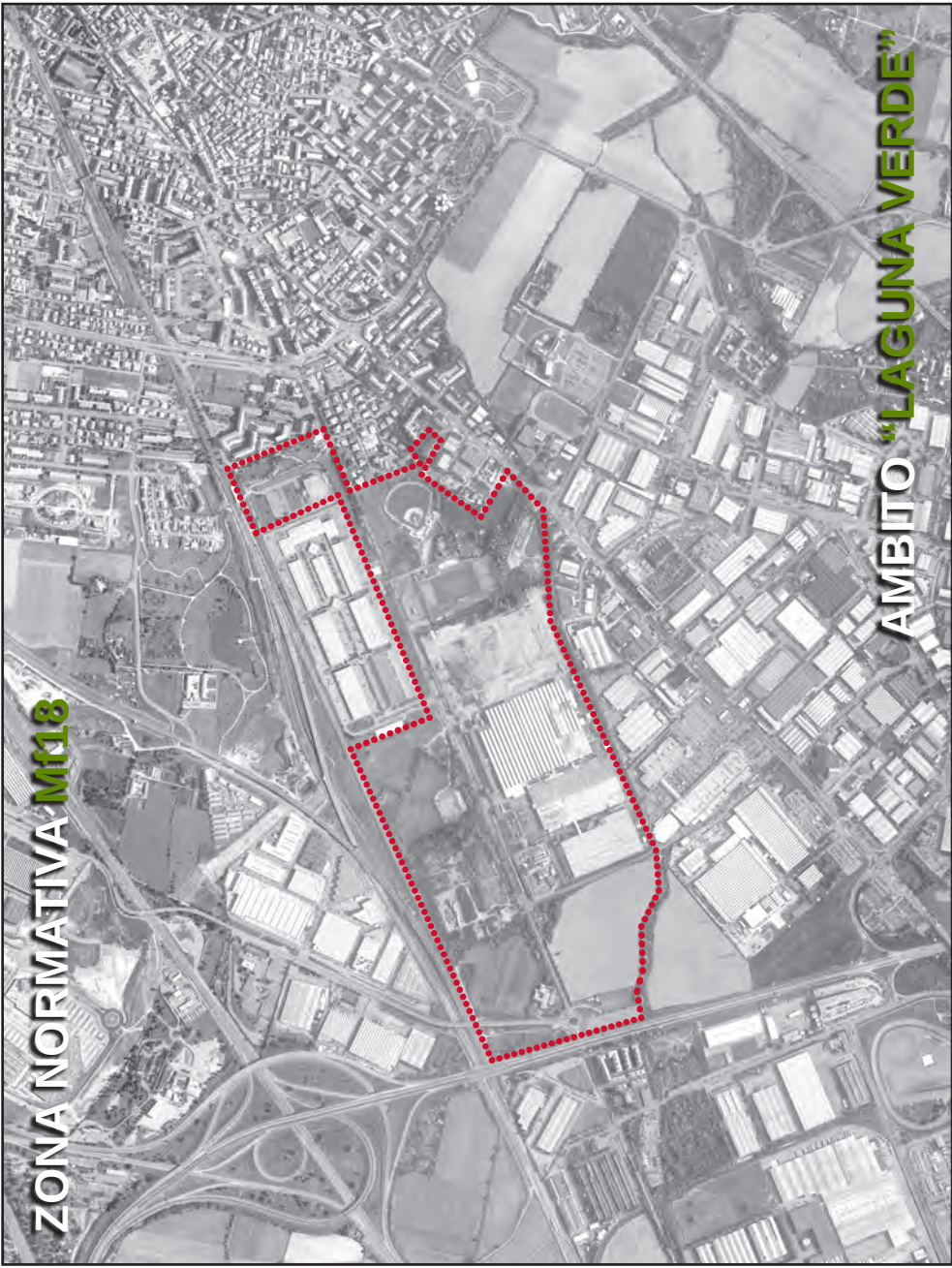
Si viene a instaurare dunque un rapporto di interdipendenza, progettuale, finanziaria e temporale tra la dotazione di servizi dei singoli ambiti ed il quadro generale della dotazione di servizi su area vasta. Inoltre è corretto osservare che l'intero asse di Via Torino/Corso Romania è oggetto di previsioni urbanistiche di grande portata, anche oltre i confini del Comune di Settimo, e che sarebbe utile avviare una pianificazione d'area vasta coordinata al fine di migliorare ed integrare reciprocamente la dotazione di servizi.

4. TAVOLE GRAFICHE

CITTA' DI SETTIMO TORINESE

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI TORINO



PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

TAVOLE GRAFICHE

PROGETTO

Settore Territorio	SAT srl	con:
Antonio CAMILLO Emanuela CANEVARO (Resp. del Procedimento) Daniela CEVRERO Alessandra VARETTO	Serena CAUDANO Daniele MOSCA patrizia SANTI	MAGGI ARCHITETTI ASSOCIATI Enrico MAGGI Gian Marco CAMPANINO Sara NEBIOLO VIETTI Vanina BALLINI
Segreteria amministrativa Rosa MINNITI		
SETTEMBRE 2014		

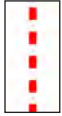
Tavola 01

Ricomposizione delle previsioni urbanistiche

La planimetria mostra l'assetto urbanistico attualmente previsto per la Zona Mf18, distinguendo il regime dei suoli in superfici fondiarie, aree cedute e aree asservite all'uso pubblico.

Come sfondo è possibile riconoscere la planimetria di PRGC che con la Variante 21 ha costituito la Zona Mf18; su di essa sono stati posizionati i diversi strumenti urbanistici esecutivi oggi vigenti o in corso di approvazione. In particolare sono riportati i due PEC che interessano la parte a nord di via Torino (ex zone Mf9 e Mf10 par-te), il PPE “Pirelli Est” e la previsione di sviluppo per le aree pubbli-che sul limite verso la città di Settimo (Zona Mf18 parte est).

Si riconoscono la maglia viabilistica ed il tracciato indicativo della “Broadway”, sequenza lineare di percorsi pedonali, di spazi pub-blici, commerciali e di servizio che struttura la continuità dell'edi-ficato e connette l'ambito Pirelli, il nuovo Parco ed il margine della città consolidata.

	Perimetro dei SUE
	Perimetro aree esterne ai SUE
	Aree di trasformazione esterne ai SUE
	Telaio viabilistico
	Perimetrazione Superfici Fondiarie
	Suddivisione in lotti
	Tracciato della “Broadway” e delle connessioni
	Superfici Fondiarie
	Aree cedute
	Aree destinate a mitigazione ambientale (verde)
	Aree asservite all'uso pubblico
	Quote
	Delimitazione aree per attrezzature di carattere collettivo a destinazione pubblica e/o privata

LEGENDA

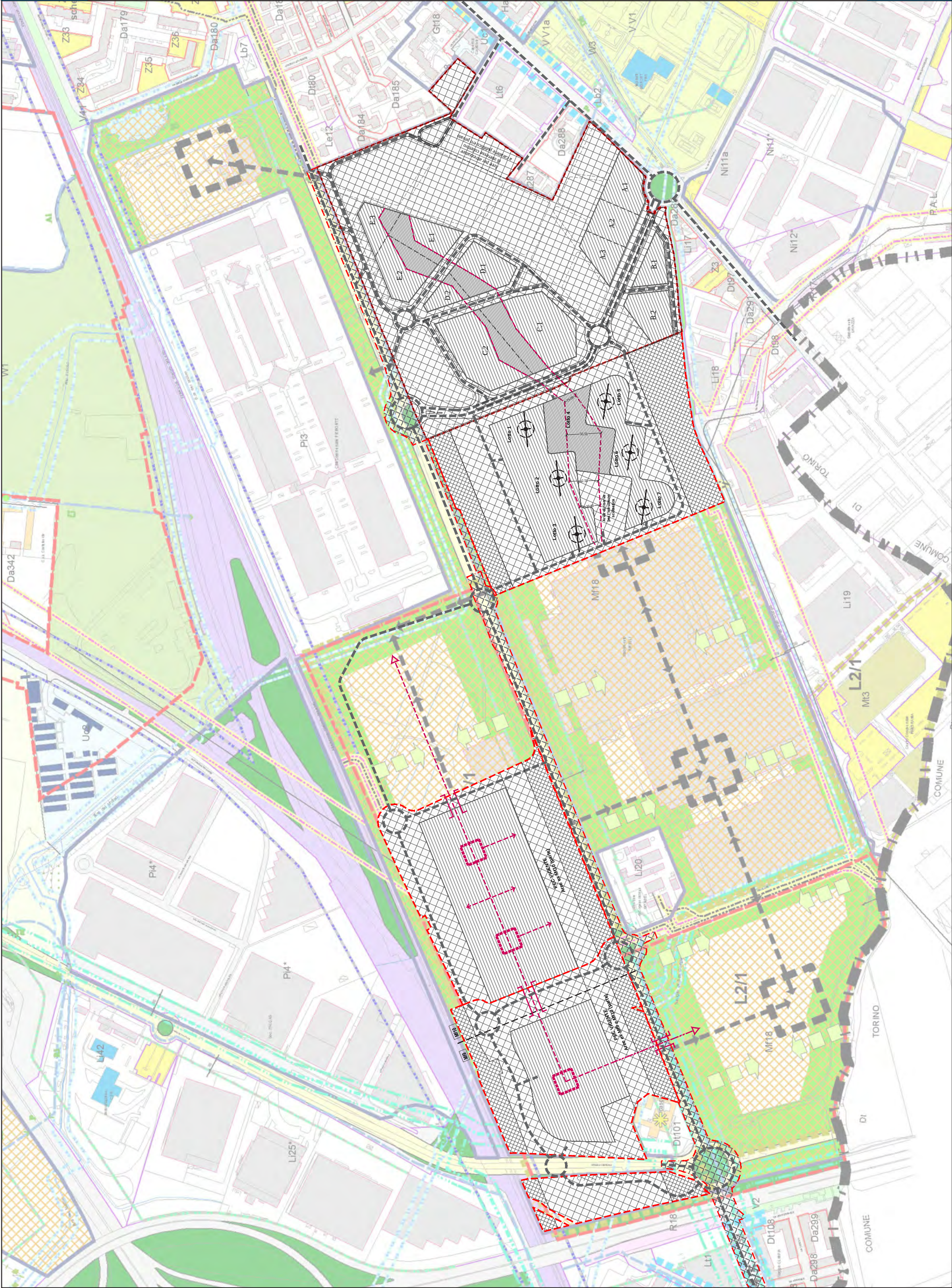


Tavola 02

Ricomposizione dei progetti planivolumetrici esemplificativi

La planimetria mostra la ricomposizione delle esemplificazioni planivolumetriche che accompagnano gli strumenti urbanistici esecutivi approvati ed in corso di approvazione, inseriti nel contesto dell'ortofotocarta (aggiornamento 2013).

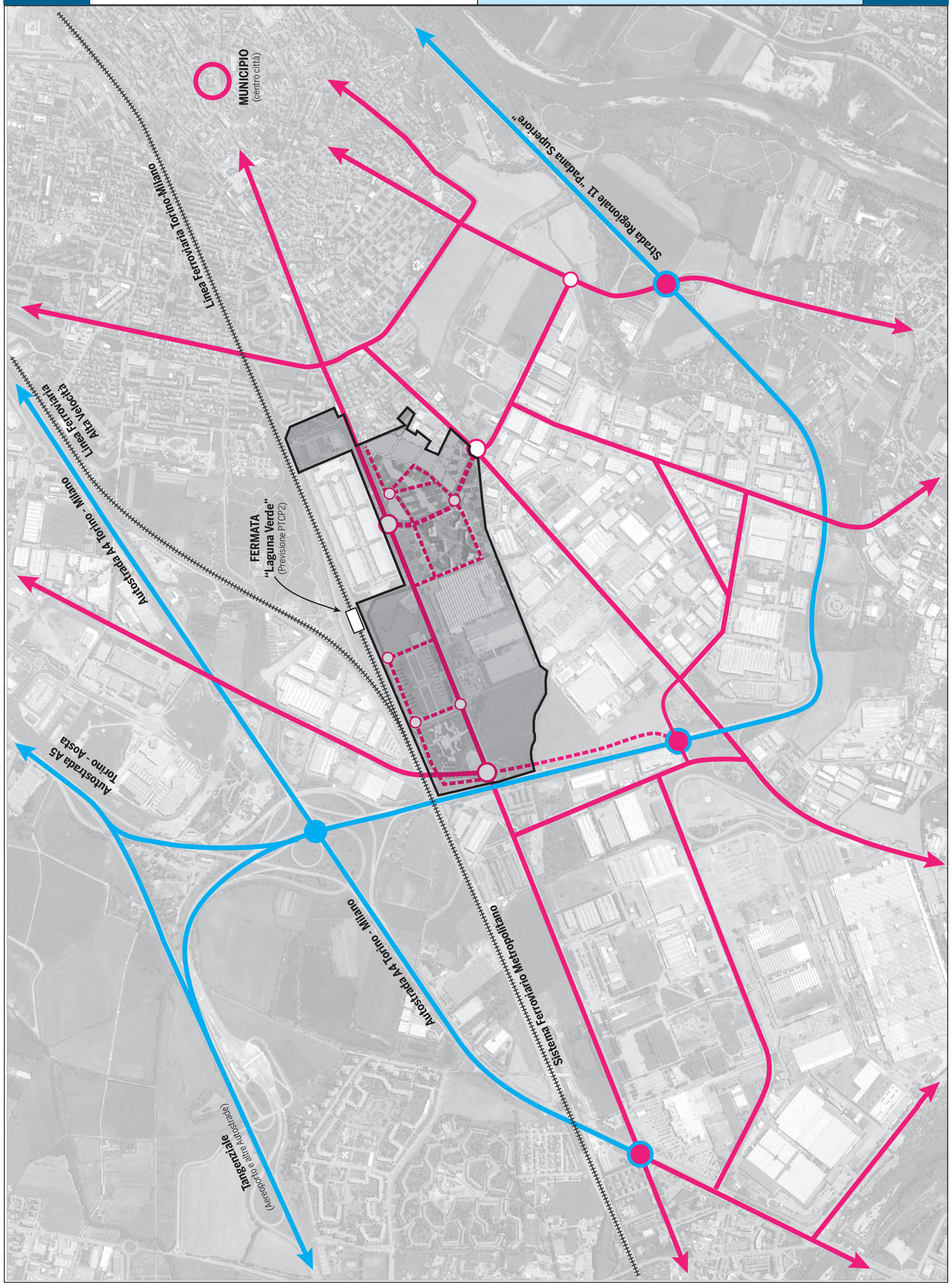
Si riconoscono le aree ancora occupate dalle strutture industriali oggi dismesse, che saranno oggetto delle prossime fasi di pianificazione esecutiva.



Tavola 03

Schema generale della mobilità d'ambito territoriale

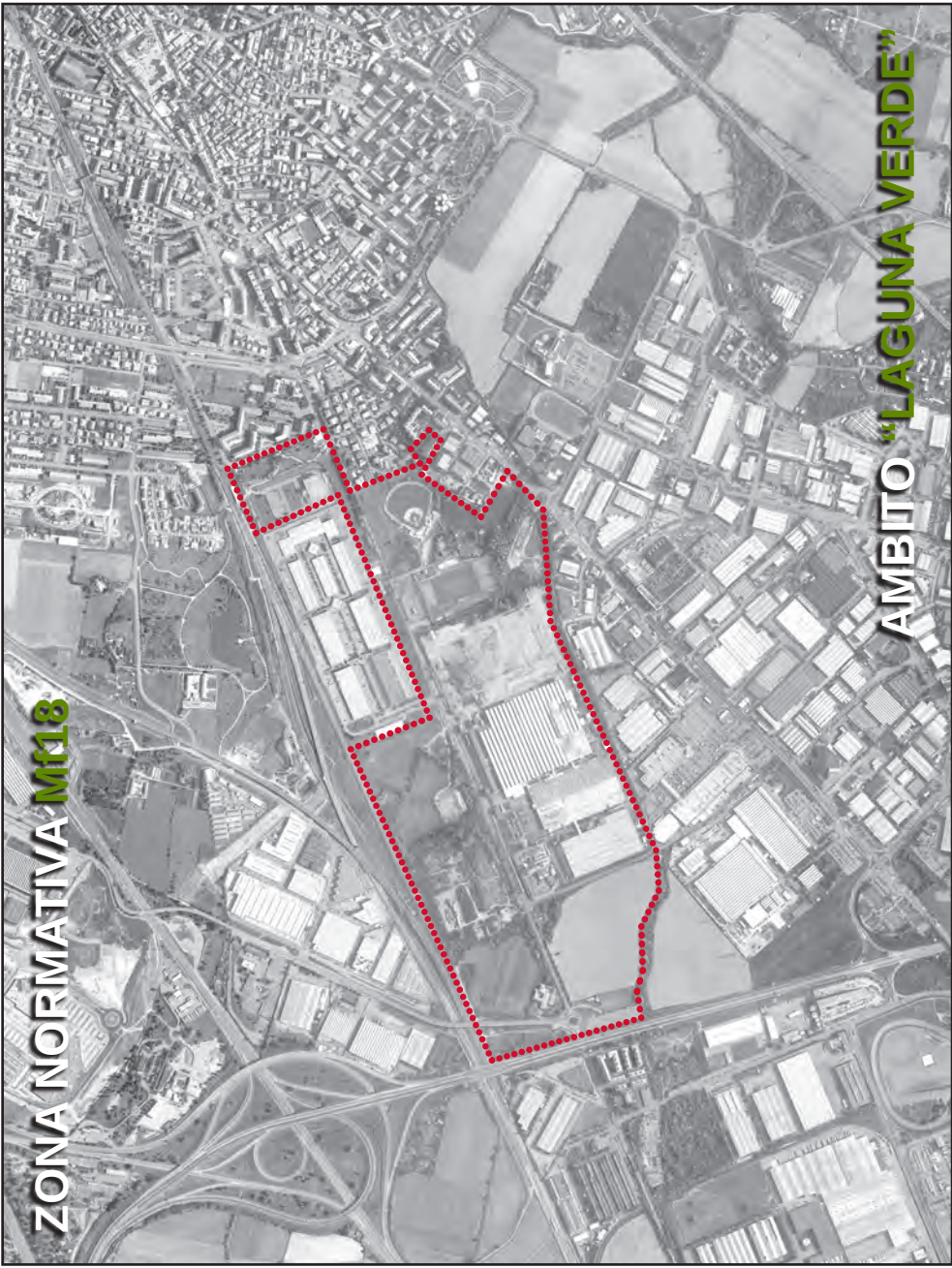
La planimetria mostra la rete della mobilità a scala sovralocale, sia su gomma che su ferro. In particolare in colore azzurro sono evidenziati i sistemi di collegamento autostradale e tangenziale; in colore viola i principali assi urbani di scorrimento; in colore nero la rete ferroviaria e la previsione (da PTC2) di collocazione della futura stazione “Laguna Verde”, inserita nel quadro del Sistema Passante Ferroviario Metropolitano.



CITTA' DI SETTIMO TORINESE

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI TORINO



PROGRAMMA DEGLI INTERVENTI

TAVOLE GRAFICHE

PROGETTO			
Settore Territorio		SAT srl	con:
Antonio CAMILLO Emanuela CANEVARO (Resp. del Procedimento) Daniela CEVREO Alessandra VARETTO		Serena CAUDANO Daniele MOSCA patrizia SANTI	MAGGI ARCHITETTI ASSOCIATI Enrico MAGGI Gian Marco CAMPANINO Sara NEBIOLO VIETTI Vanina BALLINI
Segreteria amministrativa			
Rosa MINNITI			
			SETTEMBRE 2014

Tavola 04

Schema generale delle relazioni ambientali e delle connessioni con il tessuto urbano.

La planimetria mostra il quadro generale delle connessioni con Tangenziale Verde e i grandi parchi. La rete di relazioni ambientali che si viene a configurare è esito di un processo di pianificazione territoriale avviato con il PRUSST, e integrato nel tempo da interventi sinergici e coordinati tra loro. L'ambito di Laguna Verde assume un ruolo di cerniera tra il sistema del parco del Po e la Tangenziale Verde, e garantisce la continuità della “corona verde” della città di Settimo.

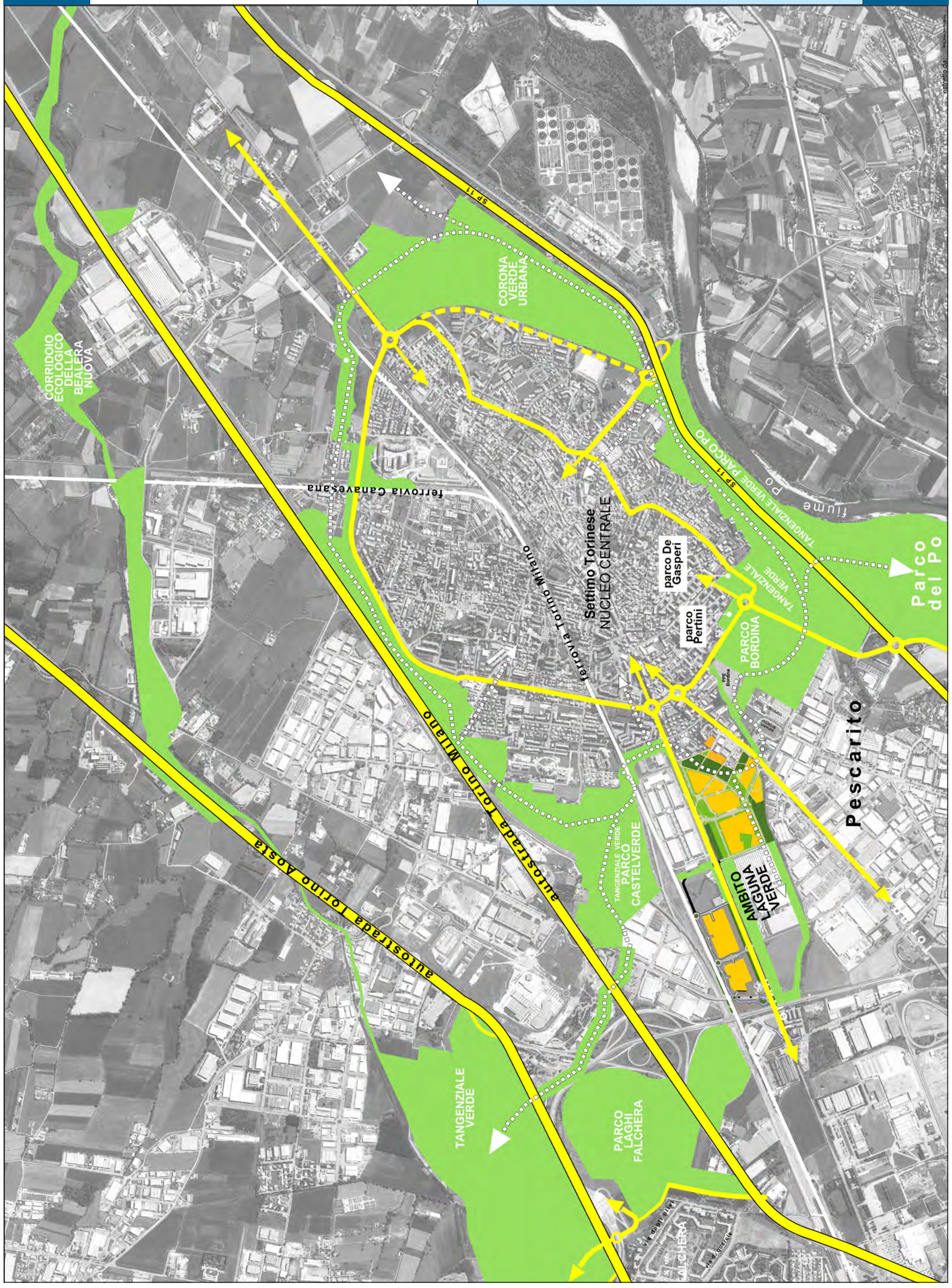
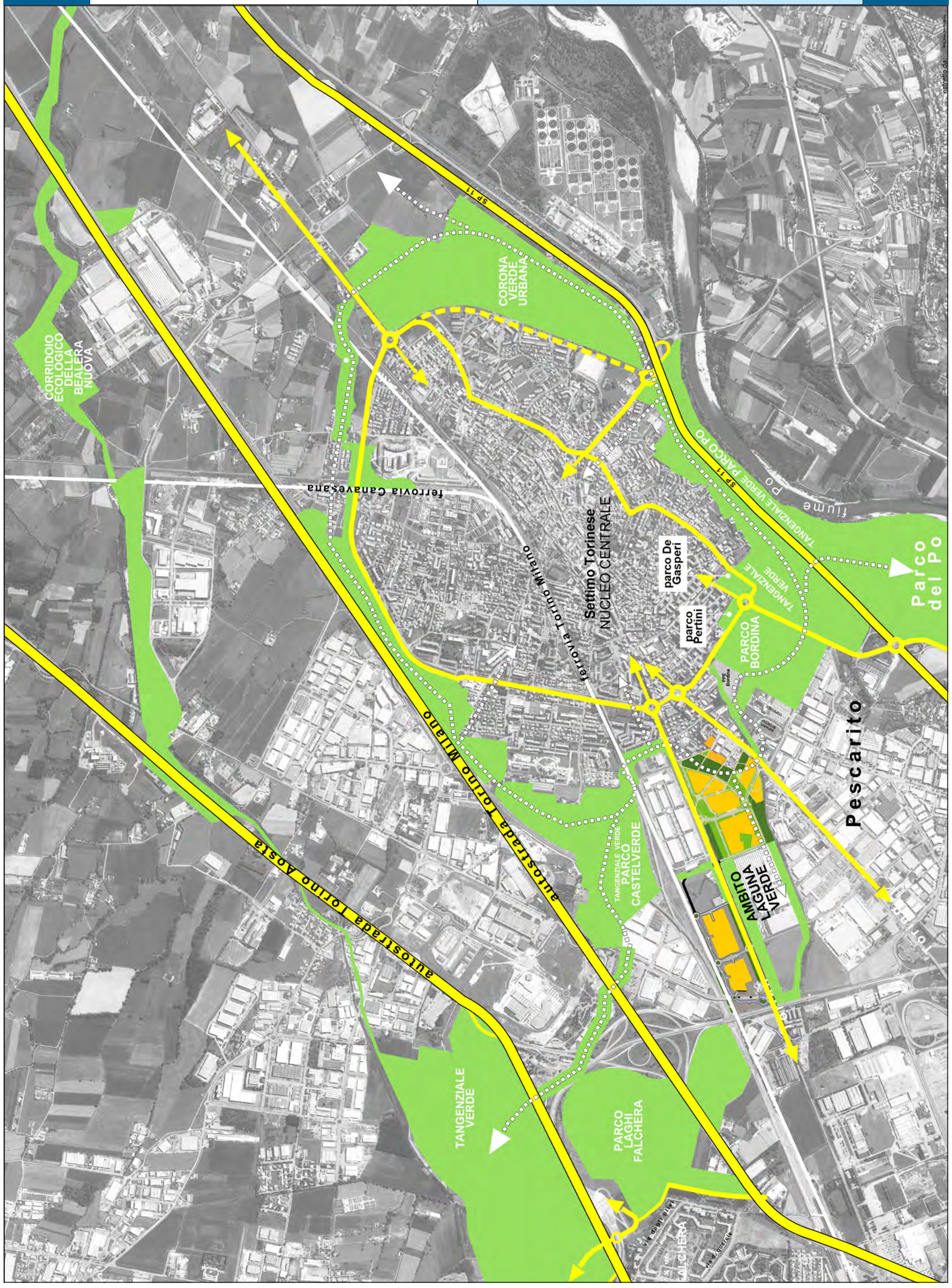


Tavola 04

Schema generale delle relazioni ambientali e delle connessioni con il tessuto urbano.

La planimetria mostra il quadro generale delle connessioni con Tangenziale Verde e i grandi parchi. La rete di relazioni ambientali che si viene a configurare è esito di un processo di pianificazione territoriale avviato con il PRUSST, e integrato nel tempo da interventi sinergici e coordinati tra loro. L'ambito di Laguna Verde assume un ruolo di cerniera tra il sistema del parco del Po e la Tangenziale Verde, e garantisce la continuità della "corona verde" della città di Settimo.



estratto da