

CITTA' di SETTIMO TORINESE
CITTA' di BORGARO TORINESE
CITTA' di TORINO

2010plan
PRUSST ex D.M. 8 Ott. 1998

Relazione sintetica di inquadramento complessivo del Programma

Allegato 6

La proposta PRUSST di cui al Protocollo d'Intesa del 24 novembre 2000 conteneva già tutti gli elementi necessari ad inquadrare il programma nelle più complesse problematiche trattate dagli strumenti di scala gerarchica superiore e gli elementi essenziali per comprendere il tema del programma, i suoi obiettivi e le azioni che s'intendevano attivare. La proposta del PRUSST 2010 Plan si poneva l'obiettivo di avviare politiche complesse sulla riqualificazione ambientale, sulla mobilità, sulla diffusione della centralità e sul governo dello sviluppo, su una vasta area del quadrante nord-est dell'area metropolitana compresa tra il Torrente Stura ed il Po.

Venivano individuati i problemi esistenti su quest'area in merito alle diverse problematiche:

- *la questione ambientale*

Si prendeva atto dell'esistenza in quest'area di forti segni di degrado, segnalandone i principali fattori: la presenza di importanti infrastrutture di traffico su gomma (l'autostrada TO-MI e TO-AO, la tangenziale di Torino, due superstrade) e su rotaia (presenza di ferrovie di rilevanza nazionale TO-MI, To-AO, e regionale To-Ceres); la presenza di una rete di rifornimento di energia elettrica per la Città di Torino ed i rilevanti comparti produttivi esistenti nell'area; la presenza dei più estesi agglomerati industriali dell'area metropolitana; la presenza di fattori di rischio idrogeologico, di servizi tecnologici impattanti quali la discarica di Torino ed il depuratore dell'AMT; attività estrattive e di lavorazione di inerti.

- *la questione della mobilità*

Il sistema della mobilità nell'area metropolitana presenta una crisi funzionale in quanto è retto sostanzialmente dall'anello tangenziale e dalle radiali di penetrazione alla Città. La rete secondaria è debole e non adeguata, i centri urbani mancano di sistemi di attestamento

- *la questione dei grandi servizi e della centralità urbana*

L'area, così come tutta l'area metropolitana torinese, mostra condizioni di marginalità rispetto alla Città Capoluogo, con scarsità di occasioni di produrre centralità e pertanto scarsa diffusione di opportunità.

E venivano esplicitati gli obiettivi e le azioni di intervento.

1) Sul recupero ambientale

Tra i quattro obiettivi è centrale l'avvio delle politiche rivolte al recupero dell'ambiente.

A tutti i livelli di pianificazione, gli strumenti ed i programmi relativi riconoscono che, nell'area metropolitana torinese, è prioritaria l'esigenza di preservare dallo sviluppo urbano le aree non ancora edificate, di recuperare i terreni lungo le aste fluviali e restituirli alla loro naturalità, di riqualificare i territori urbani fortemente degradati e pervenire alla valorizzazione ambientale dell'area.

La potenzialità infrastrutturale e di ampie aree ancora libere che costituiscono un residuale ma forte presidio agricolo, ed altresì la presenza di risorse ambientali rare quali il Fiume Po, il Torrente Stura, i parchi urbani, il parco regionale della Mandria costituiscono una insostituibile risorsa ambientale.

Il PRUSST individuava quali azioni strategiche la riqualificazione ambientale e paesaggistica del "corridoio ecologico di pianura tra sistema alpino e collinare, quale cesura tra l'addensamento urbano nord di Torino e l'assetto polinucleare del sistema

insediativo locale” e le azioni a carattere operativo in: mitigazione dell’impatto ambientale delle grandi infrastrutture, riqualificazione naturalistica degli spazi interstiziali, bonifica delle aree degradate, prevenzione dai rischi idrogeologici.

Indicava, quali azioni operative, l’individuazione di un parco intercomunale di connessione tra parchi urbani e regionali compreso tra la tangenziale autostradale e la radiale est con attestamenti sulla Stura e sul Po, costituente corridoio ecologico-fruitivo tra il Parco della Mandria di Venaria e i parchi collinari torinesi, attraverso il Parco Fluviale del Po.

Individua inoltre come essenziali gli interventi di riassetto idrogeologico e di prevenzione dai rischi alluvionali

2) Sulla mobilità

La necessità di individuare un sistema di reti alternative di collegamento tra bacini di traffico, il completamento della viabilità regionale e metropolitana, il potenziamento della rete di mobilità intercomunale, creazioni di nodi di integrazione intermodale con sistemi di attestamento, interventi di potenziamento delle reti ferroviarie.

L’area di attenzione del PRUSST è una delle aree maggiormente interessate dalle previsioni degli strumenti di programmazione nazionale, regionale e metropolitano per la presenza di grandi infrastrutture ed il riconoscimento di prioritarie esigenze di investimenti sui progetti approvati ed in corso di realizzazione quali la linea del treno ad Alta Capacità, le opere di realizzazione del Passante ferroviario, il potenziamento della ferrovia regionale Settimo-Rivarolo, della Stazione FFS di Stura con interscambio della linea metropolitana n. 4.

Sono previsti dagli strumenti di programmazione: il collegamento Borgaro-Torino dalla SP11 a C.so G.Cesare, l’anello esterna metropolitana a nord dell’aeroporto di Caselle L’azione strategica si prefigge il miglioramento delle connessioni di mobilità infrasistemica e con la rete sovraordinata di comunicazioni regionali e interregionali ed indica quali azioni operative l’individuazione degli interventi sulla mobilità previsti dal Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino e gli interventi urbani di connessione tra reti urbane e sovraordinate.

3) La questione dei grandi servizi e della centralità urbana

La ancora grande disponibilità di aree nella fascia nord-est dell’AM, l’espulsione dal tessuto urbano della Città di Torino di attività artigianali e produttive, l’esigenza di rilocalizzazione di attività esistenti in zone a parco od improprie, hanno evidenziato l’esigenza di affrontare a livello sovracomunale politiche di insediamento della PMI.

Inoltre l’esigenza di localizzazione di attività terziarie inquadrata in un insieme organico di iniziative ed interventi pubblici consentiva la configurazione di nuove località centrali collocate, nei confronti del sistema della mobilità in luoghi strategici.

Le azioni strategiche del programma tendono alla “socializzazione delle risorse ambientali e infrastrutturali attraverso l’elevazione degli standard di fruizione collettiva del territorio aperto e la individuazione di nuove centralità urbane di diffusione delle opportunità di accesso a grandi servizi”.

Evoluzione del PRUSST dal Protocollo d’Intesa all’Accordo Quadro

Nel tempo intercorso tra la firma del Protocollo d’intesa e la stipula l’A.Q., in parte con il contributo finanziario del Ministero, sono stati attivati i progetti preliminari degli interventi

pubblici, sono stati meglio precisati gli accordi con i soggetti pubblici e privati e sono state portate a compimento le procedure urbanistiche indispensabili per attivare gli investimenti.

1) Interventi di riequilibrio ambientale

- Il sistema del verde

Sono stati redatti ed approvati il progetto preliminare del Parco di connessione intercomunale “Tangenziale Verde” e dei percorsi ciclopedonali connessi e il progetto Preliminare del Parco Fluviale del Po e degli Antichi Argini.

Il PRUSST assegna alla Tangenziale Verde la finalità primaria di compensazione ecologica della piattaforma industriale di Stura, tenendo anche conto delle trasformazioni che lo stesso PRUSST innesta nel processo di urbanizzazione di scala submetropolitana.

Partendo dall’obiettivo assegnato al Parco di connessione, di riequilibrio ecologico dell’area di riferimento, sono state condotte analisi di compatibilità ambientale propedeutiche, attraverso la metodologia della Landscape Ecology.

Queste analisi giungono alla conclusione che il progetto Tangenziale Verde “..riveste un interesse primario nella composizione delle reti ecologiche di vasta scala.”e propongono di sviluppare diverse tipologie di neo-ecosistemi.

Per determinare la compensazione del degrado esistente, attraverso la simulazione, si sono individuati i valori obiettivo da raggiungere attraverso la realizzazione degli interventi pubblici e privati.

La completa attuazione del progetto consentirà di aumentare il valore di BTC (Capacità biologica del territorio) raggiungendo così l’obiettivo prefissato del riequilibrio ecologico dell’intera area di studio.

La Tangenziale Verde si colloca a buon diritto nel grande ordito della Corona Verde dell’area metropolitana di Torino (asse riservato 3.1b del Docup 2000-2006) e in particolare si insinua in una delle sue piattaforme insediative più complesse, per estensione, compattezza della trama urbanistica, intreccio di funzioni e rete di collegamenti (piattaforma industriale di Stura).

Una delle funzioni prioritarie assegnate inoltre alla Tangenziale Verde è quella di connettere i Parchi Regionali della Mandria e del Parco del Po. Obiettivo di difficile realizzazione, in quanto il territorio (in particolare nella parti est ed ovest della Tangenziale Verde) risulta altamente conurbato ed attraversato da infrastrutture di collegamento lineare che rendono l’attraversamento estremamente complesso. A tal fine una parte consistente del Parco era stato inserito nel PRUSST quale intervento e il relativo progetto preliminare è stato ora approvato. Il finanziamento richiesto sul DOCUP dal Comune di Settimo Torinese per la realizzazione di parte dell’Ambito n. 13 della Tangenziale Verde prevede finanziamenti che ricadono anche in parte sul parco, dando così inizio all’attuazione della parte più complessa degli obiettivi del PRUSST.

Il progetto è suddiviso in ambiti, per alcuni dei quali sono stati richiesti finanziamenti sul DOCUP 2000-2006 della Regione Piemonte

I progetti sono stati approvati dai Comuni di Borgaro T.se e di Settimo T.se; il Comune di Torino li approverà non appena concluse le più complesse procedure interne di consiglio di circoscrizione e di Commissione consiliare.

- Le problematiche di assetto idrogeologico

La Provincia di Torino nell’ambito dell’Accordo di Programma Quadro per il recupero e la valorizzazione della Reggia di Venaria e del Parco Regionale della Mandria ha in fase di progettazione la nuova strada denominata “Variante di Venaria” (collegamento fra la SP 1 e la SP2 e con il sistema tangenziale torinese); tra le opere in progetto è inserita la realizzazione dell’argine previsto dal PAI del fiume Po a protezione dell’abitato del

Comune di Borgaro Torinese, opera prevista nel PRUSST nell'ambito della sistemazione idrogeologica dello Stura.

E' in fase di approvazione il progetto esecutivo dello Scolmatore Ovest che, con gli interventi sulla Bealera Nuova e sul Canale di Gronda, ha la funzione di mettere in sicurezza gran parte del territorio del Comune di Settimo Torinese, in quanto costituiscono un reticolo idrografico, con maglia ortogonale di intercettazione e recapito degli alvei fluviali.

- Interventi di bonifica ambientale

E' stato realizzato un primo stralcio del progetto della rete di teleriscaldamento dalla spa ASM del Comune di Settimo Torinese, che porterà ad una consistente riduzione del tasso di inquinamento dell'aria dovuto al riscaldamento invernale e ad un consistente risparmio energetico.

E' altresì in fase di definizione una Convenzione tra la Regione Piemonte e la soc. Enel che attuerà una parte delle previsioni PRUSST di mitigazioni degli impatti elettromagnetici attraverso lo spostamento e/o l'interramento di alcune linee di alta tensione.

I soggetti privati coinvolti nelle operazioni di bonifica dei loro terreni sono due; i terreni interessano siti industriali su uno dei quali il privato interessato costruirà un ampliamento del proprio stabilimento (Azienda Sparco). L'altro sito coinvolto è quello relativo ad uno dei maggiori interventi privati in PRUSST e concerne la riqualificazione ambientale di una vasta area industriale dismessa interna al Torinese sulla quale sorgevano le Acciaierie Ferrero.

I privati hanno attivato la procedura di richiesta delle autorizzazioni e presentato i progetti di bonifica.

2) Interventi sulla rete della mobilità

Gli interventi di completamento della rete viaria regionale sono in fase di avvio, stanno per essere approvati i progetti esecutivi per la realizzazione delle tratte di connessione tra la ex SS 11 e la Sp12 e le opere compensative di viabilità relative al progetto della ferrovia ad Alta Capacità (ora di competenza Regione-Provincia).

Sono in parte appaltati ed in parte stanno per essere approvati i progetti esecutivi e /o definitivi dei diversi collegamenti tra le reti regionali ed le reti di sistema locale.

La rete di connessione est-ovest, costituita dalla tratta Settimo-Fornacino Mappano della Radiale Est, dopo accordi con la Provincia di Torino è stata lievemente modificata, anche in considerazione della Conferenze dei Servizi che ha proposto una variazione delle infrastrutture del distretto industriale Cebrosa, e troverà quanto prima un compimento nell'azione provinciale.

Per quanto concerne la mobilità ferroviaria, non hanno trovato definizione nella progettazione da parte delle Ferrovie, le previsioni relative alla nuova fermata nel Passante ferroviario in Settimo Torinese, nel tratto P.Susa – Stura. Ciò in quanto è stata individuata nella stazione di Stura e nel nodo di interscambio ivi programmato il polo di servizio anche per la mobilità del bacino territoriale considerato dal PRUSST.

3) I grandi servizi e le nuove centralità

La direttrice est-ovest diviene così una direttrice di compensazione ecologico-paesaggistica e di distribuzione dei servizi e delle centralità previste dal PRUSST 2010 Plan: al centro la "Tangenziale Verde" quale ambito ecologico-paesaggistico luogo della fruizione collettiva; verso Borgaro il nuovo PIP, il Castello di Santa Cristina (nuova polarità turistico-culturale che rientra negli elenchi delle dimore storiche da recuperare nel più vasto disegno del

recupero delle Residenze Sabaude); verso Settimo l'intervento privato (già iniziato) della "Città del Divertimento" che, con la Città della Mobilità ed il polo commerciale e logistico ed economico rappresentato dalle aree attrezzate complesse del Pd e della zona per la PMI (per la quale sono state approvate normative urbanistiche apposite), diverrà luogo metropolitano del commercio, del divertimento e del terziario e degli affari. Lungo la direttrice si affacciano diversi importanti interventi pubblici: il campo da baseball oramai terminato; il teatro, con il progetto nella fase esecutiva; la struttura ospedaliera, intervento finanziato interamente da privati, la cui concessione edilizia sta per essere rilasciata; il Parco Pertini ormai quasi in fase d'appalto ed il giardino della Cascina Bordina, intervento che partirà con i finanziamenti del DOCUP 2002-2006, contemporaneamente ad una parte del Parco Fluviale del Po ad esso adiacente, collegando così il Parco del Po e la Tangenziale Verde.