



COMUNE DI ORBASSANO

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI TORINO

PRG C

VARIANTE N° 19 STRUTTURALE

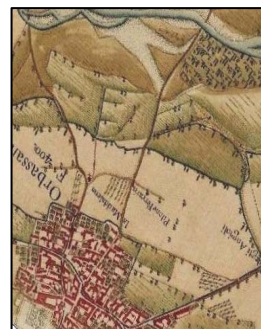
AI SENSI DEL 4° COMMA, DELL'ART. 17, DELLA L.R. 56/77 E S.M.I
SECONDO LE PROCEDURE DI CUI ALLA L.R. 1/2007

PROGETTO PRELIMINARE

**PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE
STRATEGICA**

RELAZIONE TECNICA

Allegato del Documento Tecnico Preliminare



REDAZIONE: arch. paes. Ennio MATASSI con arch. Loretta GRENCI	PROGETTO VARIANTE N° 19 arch. Valter MARTINO	MAGGIO 2010
---	--	--------------------

Regione Piemonte – Provincia di Torino

Comune di Orbassano

Variante strutturale n° 19 al PRGC vigente

Procedura di Valutazione ambientale strategica

Relazione tecnica

allegata al

DOCUMENTO PROGRAMMATICO

1. Premessa: Fase di assoggettabilità

In base a quanto illustrato nell' Allegato II: *Indirizzi specifici per la pianificazione urbanistica*, §2: *Varianti strutturali*, della DGR 12-8931 del 09.06.2008¹ la procedura di formazione della Variante n° 19 al PRGC vigente è sottoposta a *Verifica preventiva di assoggettabilità* alla valutazione ambientale strategica (VAS).

Per tale motivo l'Amministrazione comunale di Orbassano, facendo riferimento ai Criteri individuati dall'allegato I del d.lgs n° 4/2008², ha predisposto – nell'ambito del Documento programmatico e come suo allegato – la presente **Relazione Tecnica**.

¹ Norme in materia ambientale. Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi.

² Allegato I del D.lgs 4/08: "Criteri per la verifica di assoggettabilità di Piani e Programmi di cui all'art. 12"

1. Caratteristiche del piano o del programma, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;
- in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;
- la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).

2. Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;
- carattere cumulativo degli impatti;
- natura transfrontaliera degli impatti;
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);
- entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;
- impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

2. Interventi previsti dal Documento programmatico (DP)

Le modifiche e integrazioni cartografiche e normative oggetto di Variante riguardano i seguenti interventi e opere individuati nella allegata Tav. 1:

- Nuovo Centro ippico
- Parcheggio di interscambio con la nuova stazione FM5
- Nuova area produttiva di completamento del comparto industriale di via Stupinigi (aree 10.1.1; 10.1.9; 10.1.10)
- Necessità di individuare, in corso di procedura, all'interno e/o ai margini del tessuto urbano, aree di ridotte dimensioni da destinare alla rilocalizzazione di funzioni improprie presenti nel tessuto urbano ai sensi della l.r. 20/2009 per fini residenziali.

2.1 Centro Ippico

2.1.1 Ubicazione e funzione territoriale potenziale dell'area

L'area di insediamento del nuovo *Centro ippico* della storica³ Società Ippica Torinese (S.I.T) è contenuta nel settore di territorio agricolo produttivo compreso tra l'autostrada Torino Pinerolo e il perimetro del Parco regionale di Stupinigi nella fascia agricola definita zona agricola produttiva indifferenziata dal vigente Piano Regolatore di Orbassano; in essa il PRG ammette la nuova costruzione di Centri aziendali agricoli⁴.

L'attività di stallaggio, allevamento, allenamento ed esercizio di cavalli purosangue presupposta dal nuovo Centro ippico è dunque riconducibile alle finalità generali della zona agricola anche se non specificamente disciplinate.

Essa appare inoltre compatibile, almeno virtualmente e salvo la rilettura in chiave moderna della struttura insediativa proposta, con la storia dei luoghi caratterizzata fin dal *Settecento* dall'attività di caccia per cui venne realizzato l'impianto delle alee (rotte) che circondano la Palazzina di Stupinigi e, in epoca a noi più recente, dalla creazione degli ippodromi di Vinovo e dell'attuale sede del Centro ippico⁵.

Può essere infine rapportata ad iniziative sorte a margine dell'Area Parco di Stupinigi tendenti:

³ Titolo riconosciuto dalla Regione Piemonte. La S.I.T. è centro federale riconosciuto dalla Federazione Italiana Sport Equestri (FISE).

⁴ L'art. 43 delle Nda prevede per le Aree di categoria Ap (con destinazione d'uso propria per attività agricolo – produttiva) la realizzazione di strutture agricole e della residenza rurale con un rapporto di copertura fondiario di 1/3.

⁵ Opera insigne degli architetti Roberto Gabetti e Aimaro Oreglia D'Isola che è stata nel tempo incorporata e costretta all'interno di un'area di espansione industriale del capoluogo e dalla Tangenziale.

- ad incrementare i fattori di attrattività d’ambito con servizi sportivi specializzati (es. Centro sportivo della Juventus F.C.);
- a migliorare l’accessibilità esterna al fuoco di Stupinigi con direttrici ad elevata capacità (autostrada Torino Pinerolo, potenziamento Debouchè, circonvallazione di Borgaretto e complanare Debouchè);
- a incentivare la fruibilità sociale e del turismo dolce, culturale e ambientale, mediante la distribuzione di parcheggi equipotenziali esterni al Parco ed agenti in sintonia con il programma di deduzione dei transiti motoveicolari esistenti al suo interno.

L’iniziativa può essere messa in relazione infine con il quadro di finalità del progetto *“Riqualificazione, valorizzazione architettonica ambientale e paesaggistica del Progetto Nichelino 2010 a sud dell’area metropolitana”*⁶ sviluppandone i contenuti di interesse intercomunale sulla scorta di forme di cooperazione già attive⁷.

2.1.2 Obiettivi e dimensionamento della nuova struttura

Il rilievo nazionale e internazionale acquisito dal S.I.T in campo agonistico e di scuola di equitazione, oltre che nel campo amatoriale, consente alla associazione sportiva di sviluppare ulteriormente molteplici attività: nel settore scuola cavalli e pony, in quello dell’agonismo giovanile, rispetto all’avvicinamento alla pratica sportiva degli allievi delle scuole elementari e medie del territorio, in quello amatoriale e dell’ippoterapia, oltre alla tradizionale organizzazione di manifestazioni sportive nelle discipline olimpiche.

Ciò comporta la realizzazione – nell’area indicata in Tav. 1 che ha una estensione di circa 50.000 m² – di una struttura coperta e aperta che risponda ai requisiti funzionali e logistici propri del livello di esercizio e di servizio che la società sportiva intende offrire. Essa è composta in linea di massima dai seguenti spazi:

al coperto:

- un maneggio coperto principale e uno per scuola e ponies
- scuderia da 100-120 cavalli
- servizi di accoglienza, didattica e gestione
- club-house e bouvette
- foresteria e fitness

⁶ V. Accordo di Programma Regione Piemonte comune di Nichelino per la redazione del Master Plan.

⁷ V. ad es. il “Contratto di fiume del Bacino del Torrente Sangone” che vede impegnato il comune di Orbassano assieme a Regione Piemonte, Provincia di Torino, comuni della Valsangone, Moncalieri e Nichelino e comuni di pianura convergenti su Stupinigi.

all'aperto:

- 2-3 campi di sabbia
- giostra cavalli
- tondini e paddock cavalli
- parcheggi a uso pubblico e privato
- aree verdi

Strutture temporanee per manifestazioni agonistiche

- scuderizzazione per 200 box
- locali di servizio e parcheggio van

Le misure edilizie e urbanistiche della struttura sono in prima approssimazione riconducibili a circa:

- 12.000 m² di superficie coperta pari a 1/5-1/4 della superficie complessiva dell'area;
- altezza massima composita in ragione della varietà dei volumi da allestire con un massimo di mt. 9 (maneggi);
- m² 15-20.000 di aree per parcheggi (pubblici privati e van).

2.1.3 Sinergie con l'area parco di Stupinigi

La società opera da lungo tempo in sintonia con l'ente di gestione del parco di Stupinigi avendo promosso in più occasioni manifestazioni equestri ed essendo questa pratica sportiva tra le più connaturate nella storia e nella vita dei luoghi.

2.1.4 Condizionamenti ambientali

L'area non è compresa nella delimitazione del Parco Naturale di Stupinigi come individuato da apposito decreto (v. Tav. 2 allegata) e invece individuata nell'allegato C del Piano Paesaggistico Regionale adottato con DGR n° 53-11975 del 04.08.2009 tra i Tenimenti dell'Ordine Mauriziano⁸ da assoggettare – ai sensi dell'art. 143 del Codice⁹ – tra le aree di notevole interesse pubblico per le quali il PPR fissa specifici obiettivi¹⁰ e prescrizioni¹¹ di tutela e salvaguardia (v. Fig. 1 PPR allegato C).

⁸ L'Art.33 comma definisce per Tenimenti dell'ordine Mauriziano i “luoghi della tradizione regionale, che per loro specificità storiche, fisiche, ambientali e paesaggistiche connotano la storia e la tradizione piemontese .

⁹ D.lgs 42/2004 “Codice dei Beni culturali e del Paesaggio, art. 143 1° comma lett. d: “eventuale individuazione (nell'ambito del Piano paesaggistico) di ulteriori immobili od aree, di notevole interesse pubblico a termini dell'articolo 134, comma 1, lettera c), loro delimitazione e rappresentazione in scala idonea alla identificazione, nonché determinazione delle specifiche prescrizioni d'uso, a termini dell'articolo 138, comma 1”.

¹⁰ OBIETTIVI: Il PPR assume come obiettivi prioritari per le aree di cui ai commi 6 e 7:

- a. la salvaguardia dell'integrità territoriale da non frammentare;
- b. il contenimento del consumo di suolo per usi o attività diverse da quelle agricole o forestali;
- c. la salvaguardia dell'identità storica e culturale;

Poiché l'area in considerazione non riguarda *Tenimenti* dell'Ordine Mauriziano ma proprietà private in grado di recepire l'infrastruttura e poiché essa può costituire, come detto nel Documento programmatico, un elemento di notevole interesse sia per l'attrattività della città di Orbassano a scala territoriale come per lo stesso sistema dei servizi complementari al Parco di Stupinigi in una logica di valorizzazione intercomunale della risorsa, il comune con nota sindacale prot. 29416 del 23.12.2009 ha presentato osservazione alla Regione Piemonte sul progetto di Piano Paesaggistico Regionale chiedendo di riconsiderare i divieti discendenti dall'attribuzione dell'area in parola ai Tenimenti dell'Ordine Mauriziano.

2.1.5 Procedura di valutazione

In ogni caso si ritiene opportuno che l'ipotesi di integrazione al Piano Regolatore del Centro ippico vada supportata da *Valutazione ambientale strategica* ai sensi del d.lgs 4/08 eventualmente integrata da studio di Valutazione di Incidenza di cui al D.PGR 16/R del 16.11.2001 in considerazione della sua adiacenza al sito di importanza comunitaria IT 11 1 00004 "Stupinigi".

2.2 Nuova stazione FM5 con parcheggio di interscambio

Il quadro delle finalità e della governace che presiede alla realizzazione di questa importante infrastruttura *che rientra tra le opere connesse alla realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino Lione e per il miglioramento funzionale del nodo ferroviario di Torino ai fini della*

d. la salvaguardia dell'impianto scenico paesaggistico - percettivo;

e. la tutela del patrimonio edilizio di impianto storico;

f. la valorizzazione e la fruizione delle risorse dell'insieme del patrimonio storico-artistico e ambientale.

¹¹ **PRESCRIZIONI** Il PPR per i luoghi, di cui al comma 7, prescrive:

a. il mantenimento della trama agricola costituita dal sistema irriguo, dal sistema dei pozzi, dalle sorgenti e dalla viabilità minore e delle formazioni lineari;

b. il mantenimento della morfologia del terreno naturale e di quello conseguente alla costruzione del paesaggio agrario mediante terrazzamenti, ciglionamenti, etc.;

c. la conservazione dell'assetto agrario costruito; le recinzioni storiche; il sistema insediativo storico; le alberature diffuse (isolate, a gruppi, a filari, a macchia);

d. non è consentita la posa in opera di cartelli pubblicitari ed ogni altra simile attrezzatura, situata all'interno dei tenimenti o nelle immediate vicinanze qualora disturbino la percezione dei luoghi e degli elementi considerati quali paesaggi di eccellenza; sono fatte salve le indicazioni strettamente necessarie ai fini della fruibilità culturale e di servizi pubblici essenziali;

e. non è consentita la coltivazione intensiva delle aree adiacenti alla rete irrigua e alla viabilità campestre, occupate da fasce arbustive ed arboree autoctone da mantenere o ripristinare;

f. gli interventi edilizi che eccedono la manutenzione straordinaria o comunque modificano l'aspetto esterno degli edifici e gli interventi infrastrutturali, sono subordinati alla predisposizione di progetti unitari estesi ad un contesto paesaggistico adeguato ai fini della verifica della loro compatibilità paesaggistica ed ambientale; tale verifica deve trovare puntuale ed esplicito riscontro negli elaborati progettuali che dovranno riportare almeno i contenuti già previsti dalla relazione paesaggistica di cui al DPCM 12.12.2005, con particolare riferimento ai caratteri morfologici, naturalistici, storico-culturali e scenico-percettivi su cui si fonda l'identità dei luoghi.

realizzazione del Sistema ferroviario metropolitano SFM è ben articolato nel Documento programmatico.

Da esso emerge il percorso programmatico e decisionale che ha condotto alla individuazione del sito e all'impegno del comune di Orbassano¹² di inserirlo nel Piano regolatore essendo attualmente compreso in zona agricola.

Si tratta di una infrastruttura che è in grado di rivoluzionare a favore del *ferro* il quadro della mobilità d'ambito (non a caso sono interessati tanti importanti comuni) che oggi dipende in larga misura dalle infrastrutture motoveicolari presenti nel territorio; ciò con rilevante beneficio ambientale ed ecologico per le comunità locali e di area vasta non solo rispetto alla pendolarità di lavoro, di studio e di consumo ma anche quale fattore di accessibilità e attrattività dell'Ospedale San Luigi elevato a rango di sede universitaria.

2.2.1 Descrizione del sito

L'area di insediamento fa parte di un settore di territorio agricolo del paesaggio agro fluviale del Sangone la cui continuità è stata obliterata da una parte (a ovest) dalla viabilità intercomunale (qui denominata per comodità *gronda del San Luigi*) che collega la circonvallazione esterna est di Orbassano con corso Allamano di Torino, passando ai piedi dell'ospedale San Luigi, dall'altra (a est) dal protendimento ferroviario verso sud del SITO¹³ il quale culmina in un settore spondale del Sangone impegnato da attività di escavazione.

In particolare il *polo di interscambio* in progetto è stato incuneato dai decisori in adiacenza al rilevato ferroviario per potere realizzare il manufatto contenente la fermata e in aderenza alla SP 174 per avere a disposizione il conveniente accesso dalla rete viaria.

Il terzo lato del triangolo impegna in parte il corso del canale Garosso di Rivoli nella sua porzione terminale diretta al Sangone.

Il piano di campagna attuale di zona risulta moderatamente depresso rispetto al rilevato ferroviario e alla strada provinciale.

2.2.2 Condizionamenti ambientali

I condizionamenti ambientali che gravano sull'area del *polo di interscambio* riguardano:

¹² Previsto da Protocollo di intesa in corso di stipulazione: Regione Piemonte – RFI Spa – Agenzia per la Mobilità Metropolitana Torino – Provincia di Torino – Comuni di Beinasco, Grugliasco, Orbassano, Rivalta – Parco Po tratto torinese, per la “Definizione delle opere ferroviarie e della localizzazione della nuova Fermata Orbassano/Ospedale San Luigi per l’attivazione della futura linea del Sistema ferroviario metropolitano denominata FM5 (Orbassano – Torino/Stura).

¹³ Società Interporto di Torino spa.

- appartenenza al sistema delle aree protette della fascia fluviale del Po – tratto torinese – ambito del Torrente Sangone (v. Tav. 3 allegata);
- pericolosità idrogeologica del territorio in relazione alla classe IIIA definita dalla Carta di sintesi integrata al PRG dalla Variante Strutturale n° 12 (v. fig. 2 “Carta di sintesi”);
- inclusione nelle *aree di osservazione* circostanti al SITO definite dalla “Valutazione del rischio industriale” (RIR) introdotta nel Piano regolatore vigente tramite la variante strutturale n° 12 (v. fig. 4 “Valutazione del Rischio Industriale”);
- adeguatezza dimensionale e funzionale della rete stradale;
- dinamica idraulica della rete dei canali irrigui secondari presenti nell’ambito;
- vincoli al suolo determinati da fasce di rispetto stradali, di trasporto dell’energia elettrica, dei corsi d’acqua;
- bonifica in corso¹⁴ (ad opera del Comune di Orbassano) di sito contaminato lungo la sponda opposta del Garosso ma a valle della piattaforma del polo di interscambio.

2.2.3 Procedura di valutazione

L’art. 4 della l.r. 40/98 prevede che vengano sottoposti alla fase di valutazione (VIA) a termini del successivo Art. 12: “i progetti di opere e di interventi di cui agli allegati B1, B2 e B3 della legge che ricadono, anche parzialmente, all’interno di aree naturali protette”.

Poiché l’area in argomento ricade per intero nell’area protetta del Parco del Sangone deve essere verificata la rispondenza della infrastruttura in progetto ai seguenti casi:

- per l’allegato B1 (progetti di competenza della Regione):
(n° 10) *linee ferroviarie a carattere regionale o locale.*
- Per l’allegato B2 (progetti di competenza della Provincia):
(n. 28) *strade extraurbane secondarie provinciali.*

Nel primo caso la rispondenza alla voce potrebbe essere tutt’al più indiretta essendo la fermata opera sussidiaria della linea ferroviaria.

Nel secondo caso la SP 174 sembrerebbe compresa nel perimetro dell’area protetta e tuttavia ne va verificata la qualificazione funzionale specie in rapporto al cambiamento di scenario determinato dalla recente realizzazione della gronda del San Luigi.

Non rileva invece il dimensionamento del parcheggio di interscambio poiché la capienza prevista non supera 450 posti auto

¹⁴ Bonifica e ripristino ambientale con misure di sicurezza , Messa in sicurezza permanente Loc. Garosso regione Gonzole

Alla luce di questo esame si ritiene opportuno attivare la fase di verifica (scoping) della VAS per concordare con le Autorità che concorrono nel procedimento di variante e sono competenti in materia ambientale (Regione Piemonte e Provincia di Torino) la procedura più appropriata.

In ogni caso a termini dell'art. 31 ter della l.r. 56/77 deve essere predisposto e condiviso con l'ente competente, prima della adozione del progetto preliminare, lo studio idrogeologico delle aree oggetto di variante. Ciò con particolare riguardo agli studi necessari e propedeutici alla eventuale applicazione dell'art 31 della l.r. 56/77 per la realizzazione del polo di interscambio.

Inoltre l'utilità della VAS scaturisce dalla opportunità di individuare gli interventi compensativi e di mitigazione della mineralizzazione del suolo e di concentrazione delle emissioni; la verifica dei dimensionamenti delle infrastrutture e della loro possibili fungibilità; la raccolta, il trattamento e lo smaltimento delle acqua piovane sui piazzali; l'eventuale adozione di misure di sicurezza entro un più certo quadro di relazioni distrettuali (SITO, ospedale, industrie, ferrovia, aree ambientali ecc).

2.3 Nuova area produttiva di completamento del comparto industriale di via Stupinigi (aree 10.1.1; 10.1.9; 10.1.10)

2.3.1 Descrizione del sito

Si tratta di una previsione urbanistica che si relazione ad elementi di assetto del territorio nettamente definiti e stabili:

- l'autostrada A55 Torino Pinerolo che discende dalle scelte di pianificazione regionale e separa localmente in modo netto il paesaggio aulico e naturalistico di Stupinigi dal paesaggio urbano della città di Orbassano;
- lo zoning di Orbassano Rivalta e Beinasco; che hanno concentrato extra moenia i moduli produttivi e terziari nella fascia di territorio compresa, a sud del Sangone, tra le riviere di via Torino e la A55.
- Gli ancora recentissimi addensamenti definiti in questa logica da Rivalta sull'uscio di casa di Orbassano tra il centro ricerche FIAT e il PIP di quest'ultimo.

Opere quelle ricordate che hanno prodotto – per quanto qui interessa – un grado di accessibilità e un livello di urbanizzazione molto elevato.

In questo quadro di riferimento il comune ritiene di poter aderire ad una richiesta di trasferimento e concentrazione in Orbassano della produzione di una ditta che opera con tecnologie avanzate nel settore dell'automotive, poiché essa troverebbe nel distretto di Orbassano Rivalta l'ambiente industriale adatto per sviluppare economie di scala e di agglomerazione.

2.3.2 *Procedura di valutazione*

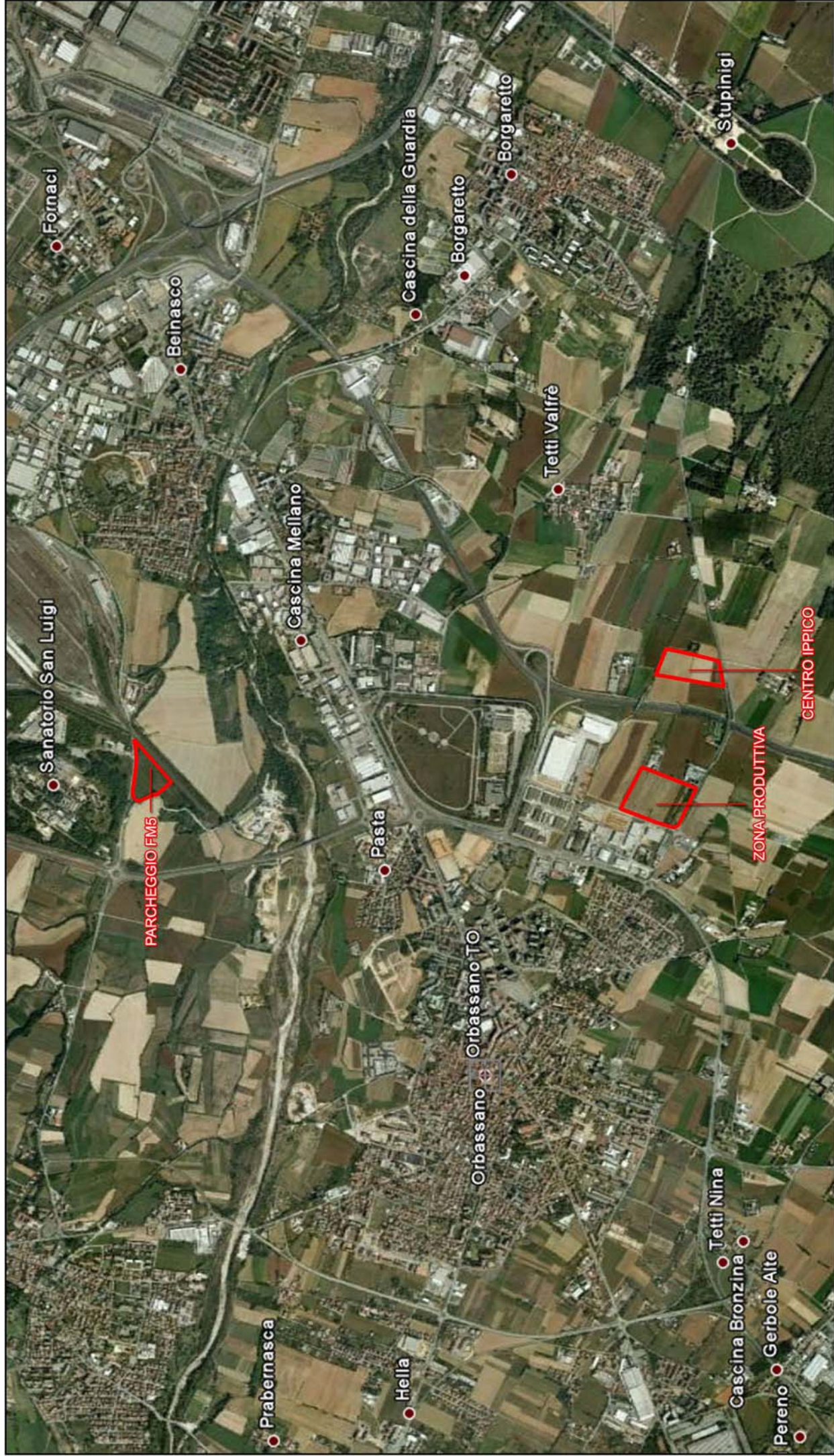
In base a queste premesse si ritiene che lo sviluppo del progetto urbanistico della Variante 19 sia sufficiente per affrontare anche i problemi ambientali connessi alla trasformazione insediativa con particolare attinenza al bagaglio strumentale acquisito con la Variante strutturale n°12, detto in sigle: RIR, 7/LAP ma anche clima acustico, norme sul risparmio energetico ecc

Per tale motivo l'Amministrazione *non* ritiene necessario sviluppare su questo punto la Valutazione ambientale strategica.

2.4 Aree di ridotte dimensioni da riservare ai sensi della l.r. 20/2009 alla rilocalizzazione per usi abitativi di funzioni improprie presenti nel tessuto urbano.

Con l'occasione della redazione di variante strutturale il comune intende affrontare questioni puntuali minori, numericamente ridotte, per risolvere situazione di contrasto urbanistico e incompatibilità ambientale mettendo in campo per ciò lotti di proprietà pubblica interni o di perimetro alla città, non utilizzati e scarsamente fungibili per la creazione di servizi efficaci e di adeguata dimensione.

Anche in questo caso non si vede la necessità di ricorrere alla procedura di VAS.



INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Tav. 1

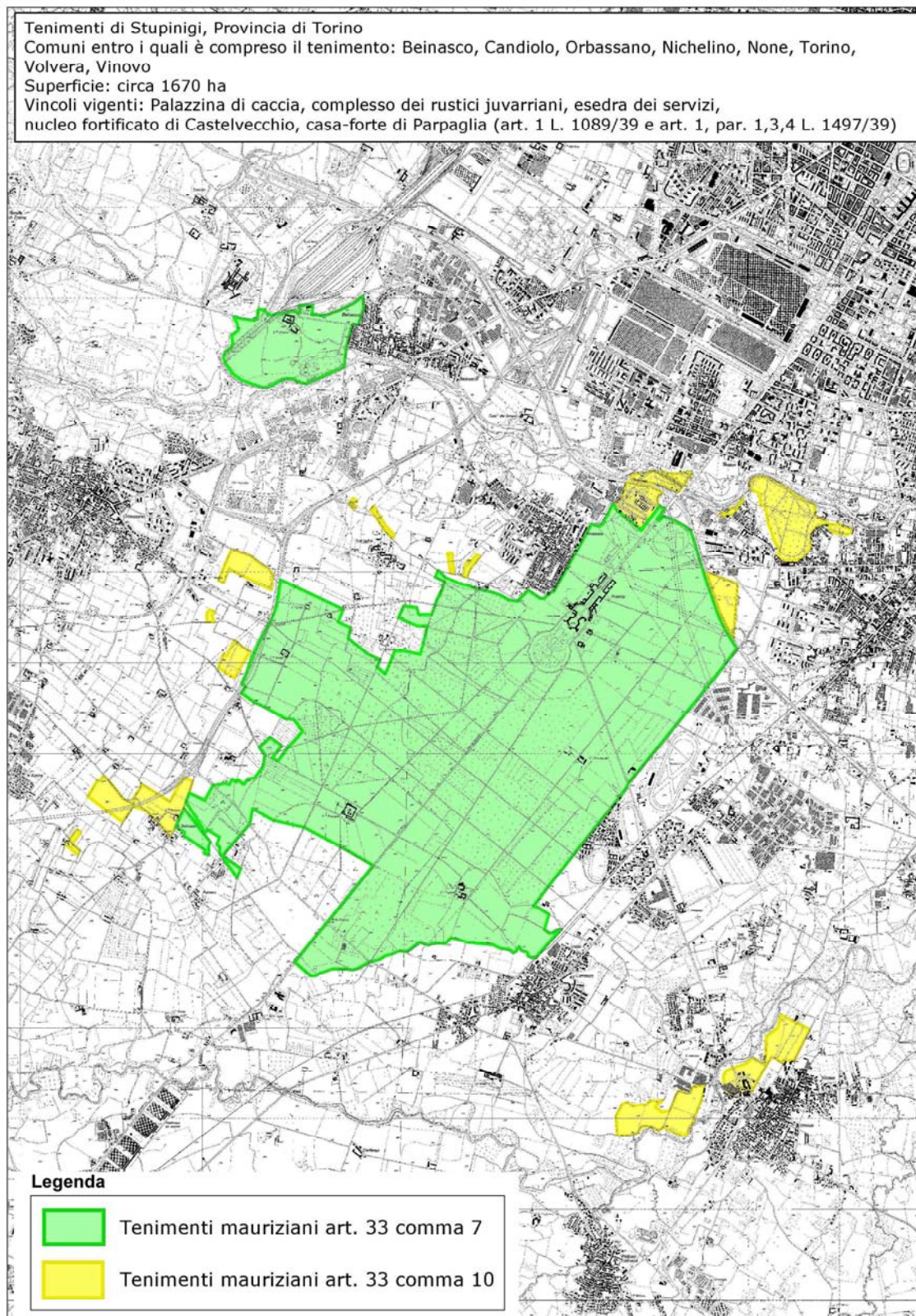


Fig. 1 - PPR - Allegato c *“I Tenimenti dell’ordine Mauriziano: Stupinigi”*

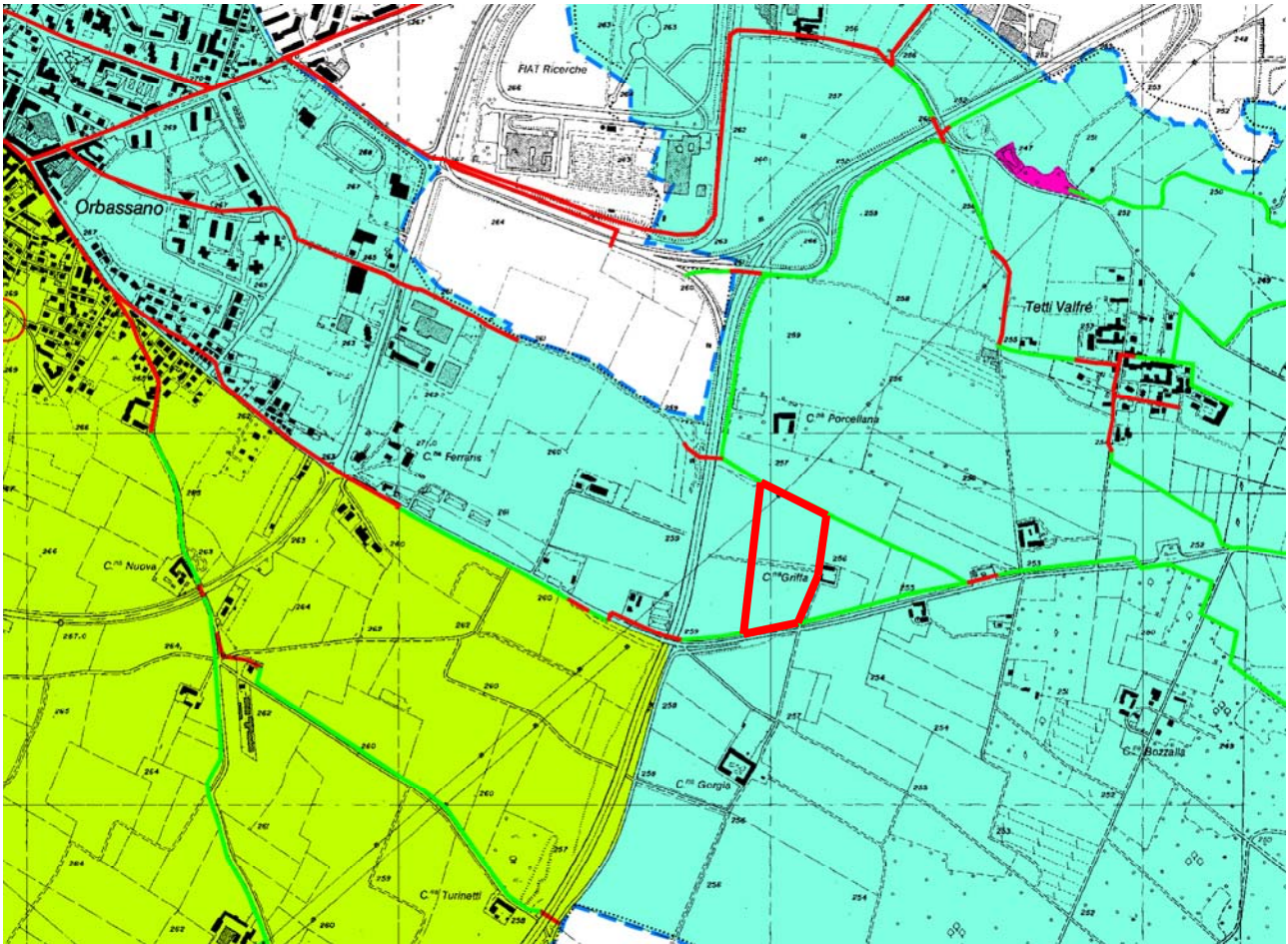


Fig. 2 - Carta di Sintesi

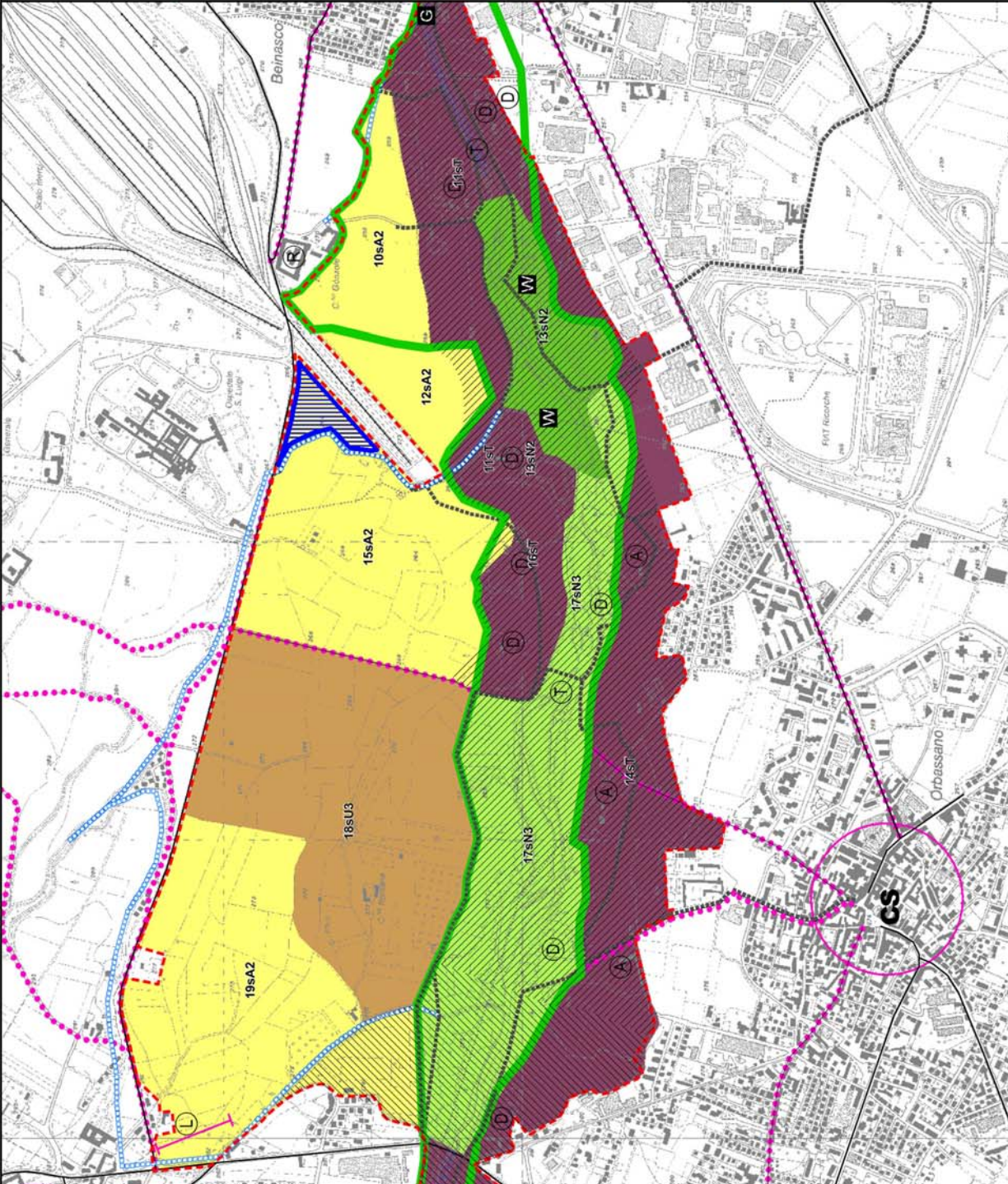
Legenda

	<p>CLASSE I</p> <p>Porzioni di territorio dove le condizioni di pericolosità geomorfologica sono tali da non porre limitazioni alle scelte urbanistiche: gli interventi sia pubblici che privati sono di norma consentiti nel rispetto delle prescrizioni del D.M. 11 marzo 1988.</p>
	<p>CLASSE II</p> <p>Porzioni di territorio nelle quali condizioni di moderata pericolosità geomorfologica possono essere agevolmente superate attraverso l'adozione ed il rispetto di modesti accorgimenti tecnici esplicitati a livello di norme di attuazione ispirate al D.M. 11 marzo 1988 e realizzabili a livello di progetto esecutivo esclusivamente nell'ambito del singolo lotto edificatorio o dell'intorno significativo circostante. Tali interventi non dovranno in alcun modo incidere negativamente sulle aree limitrofe, né condizionarne la propensione all'edificabilità. La classe II è attribuita, per disposizione regionale, anche ai settori interessati da limitata soggiacenza della falda (ad Est dell'autostrada) o da caratteristiche geotecniche mediocri.</p>
	<p>CLASSE III</p> <p>Porzioni di territorio nelle quali gli elementi di pericolosità geomorfologica e di rischio derivanti questi ultimi dall'urbanizzazione dell'area, sono tali da impedire l'utilizzo qualora inedificate, richiedendo, viceversa, la previsione di interventi di riassetto territoriale a tutela del patrimonio esistente. Pertanto le aree che rientrano in questa classe sono da considerarsi attualmente inedificabili. Eventuali benefici urbanistici derivanti da future opere infrastrutturali a difesa del territorio potranno essere valutati in seguito, successivamente alla predisposizione di un piano d'intervento che risolva le problematiche di carattere idraulico e che sia organizzato in maniera organica su una porzione significativa del bacino idrografico di pertinenza.</p>
	<p>CLASSE IIIA</p> <p>Porzioni di territorio per lo più inedificate che presentano caratteri geomorfologici o idrogeologici che le rendono inidonee a nuovi insediamenti. Aree inondabili dal Sangone in occasione di grandi piene per fenomeni di tracimazione e/o rigurgiti della rete idrografica minore o aree franose lungo le scarpate del terrazzo sul Sangone. Per le opere infrastrutturali di interesse pubblico non altrimenti localizzabili (con specifico riferimento al Parco Fluviale) vale quanto previsto dall'art. 31 della L.R. 56/77.</p> <p>Siti compromessi da attività antropiche che hanno modificato il suolo, il sottosuolo e le acque sotterranee (discarica).</p>

LEGENDA

Area disciplinata dalla Variante 19

- AREE ED ELEMENTI DI SPECIFICO INTERESSE STORICO-ARTISTICO-CULTURALE-PAESAGGISTICO - art. 3.7**
- CS** Centri e nuclei storici
Emergenze architettoniche di rilevante interesse storico-culturale
Bene di interesse documentario e di architettura minore
Annuciamienti rurali
- *** Siti di interesse archeologico
***** Percorsi storici accertati
***** Percorsi panoramici collinari
- AREE DEGRADATE - INSEDIAMENTI MARGINALI E ABBANDONATI - art. 3.11**
- L** Inseidiamenti arteriali
B Baracche fluviali
D Principali aree degradate
- STRADE, PERCORSI E CIRCUITI DI ACCESSO E DI FRUIZIONE - art. 3.8**
- Ferrovie e stazioni di interesse del Parco
Autostrade e superstrade
Asse portanti del sistema di accessibilità
Percorsi di connessione secondaria e di accessibilità ai fiumi
Attestamenti del sistema di accessibilità
- PERCORSI DI FRUIZIONE**
- T** Traghiatti, ponti natanti, guadi, passerelle pedonali
- ATTREZZATURE PER LA FRUIZIONE - STRUTTURE DI INTERESSE DEL PARCO - art. 3.9**
- A** Attrezzature del sistema di fruizione
S Strutture di interesse del Parco
- STRUMENTI ATTUATIVI - art. 4.1**
- 13** Anelli relativi alle schede progettuali e agli schemi grafici illustrativi - art. 4.1.3
Principali strutture guida del paesaggio (margini del terrazzo alluvionale)
Emergenza naturalistica
- EMERGENZE DEL SISTEMA NATURALISTICO - art. 3.3**
- L** Lanche
W Boschi
F Sito ad alta concentrazione di specie faunistiche rare
U Gerzale
G Siti di interesse geologico
Principali corridoi ecologici
Reticolo ecologico minore
- ARTICOLAZIONI IN ZONE - da 1 a 313 - art. 2.3**
- Zone di interesse naturalistico - art. 2.4**
- N1** - Zone di primario interesse
N2 - Zone di integrazione tra aree naturali ed agrarie
N3 - Zone di potenziale interesse
Zone di prevalente interesse agricolo - art. 2.5
- Zone di interesse naturalistico all'uso agricolo**
- A1** - Zone senza sostanziali limitazioni all'uso agricolo
A2 - Zone con parziali limitazioni all'uso agricolo
A3 - Zone con forti limitazioni all'uso agricolo
- Zone urbanizzate - art. 2.6**
- U1** - Zone urbane consolidate
U2 - Zone di sviluppo urbano
U3 - Zone per impianti produttivi o specializzati di livello territoriale
T - Zone di trasformazione orientata
- EMERGENZE DEL SISTEMA NATURALISTICO - art. 3.3**
- L** Lanche
W Boschi
F Sito ad alta concentrazione di specie faunistiche rare
U Gerzale
G Siti di interesse geologico
Principali corridoi ecologici
Reticolo ecologico minore



Regione Piemonte - Piano d'Area - SISTEMA DELLE AREE PROTETTE DELLA FASCIA FLUVIALE DEL PO - Estratto Tav. 23
Base topografica
Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica, Settore Sistema Informativo Territoriale - Regione Piemonte
Direzione Generale Territorio e Urbanistica, Struttura Sistema Informativo Territoriale - Regione Lombardia

3.2 Parcheggio di interscambio con la nuova stazione FM5

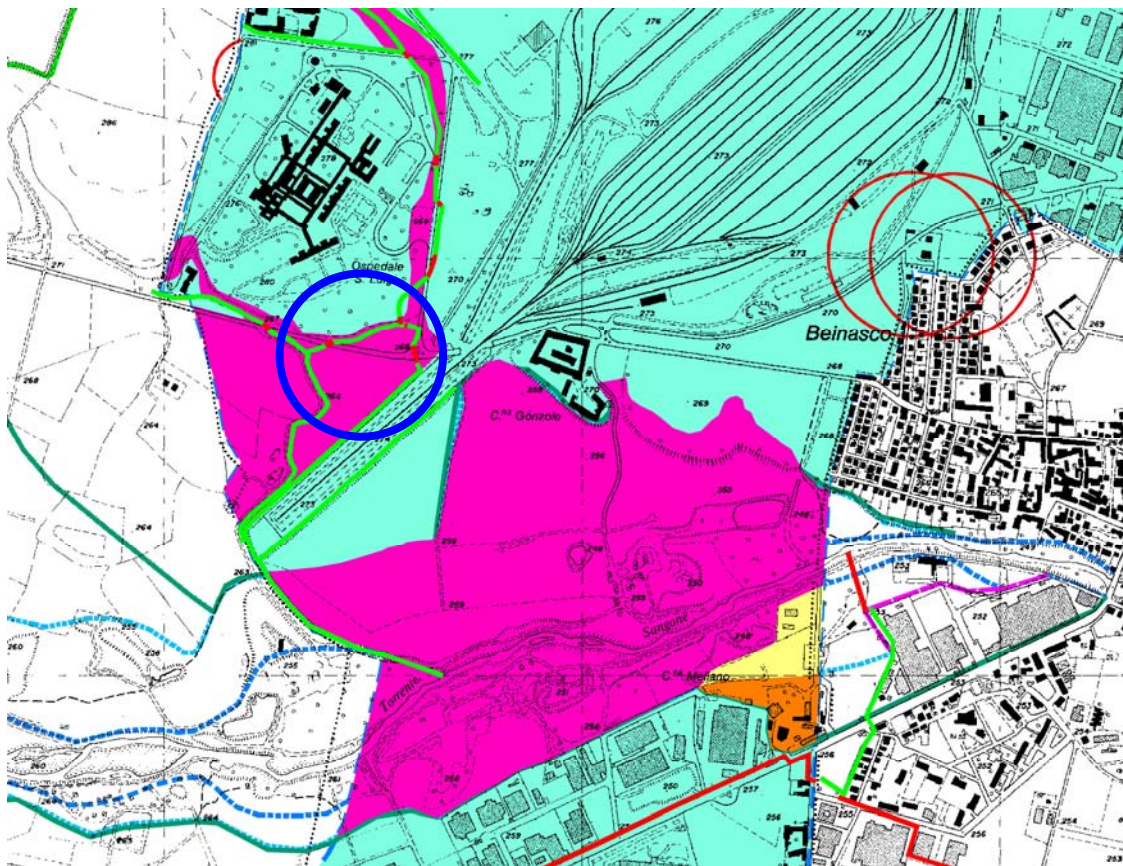


Fig. 3 - Carta di sintesi

Legenda

	<p>CLASSE I</p> <p>Porzioni di territorio dove le condizioni di pericolosità geomorfologica sono tali da non porre limitazioni alle scelte urbanistiche: gli interventi sia pubblici che privati sono di norma consentiti nel rispetto delle prescrizioni del D.M. 11 marzo 1988.</p>
	<p>CLASSE II</p> <p>Porzioni di territorio nelle quali condizioni di moderata pericolosità geomorfologica possono essere agevolmente superate attraverso l'adozione ed il rispetto di modesti accorgimenti tecnici esplicitati a livello di norme di attuazione ispirate al D.M. 11 marzo 1988 e realizzabili a livello di progetto esecutivo esclusivamente nell'ambito del singolo lotto edificatorio o dell'intorno significativo circostante. Tali interventi non dovranno in alcun modo incidere negativamente sulle aree limitrofe, né condizionarne la propensione all'edificabilità. La classe II è attribuita, per disposizione regionale, anche ai settori interessati da limitata soggiacenza della falda (ad Est dell'autostrada) o da caratteristiche geotecniche mediocri.</p>
	<p>CLASSE III</p> <p>Porzioni di territorio nelle quali gli elementi di pericolosità geomorfologica e di rischio derivanti questi ultimi dall'urbanizzazione dell'area, sono tali da impedire l'utilizzo qualora inedificate, richiedendo, viceversa, la previsione di interventi di riassetto territoriale a tutela del patrimonio esistente. Pertanto le aree che rientrano in questa classe sono da considerarsi attualmente inedificabili. Eventuali benefici urbanistici derivanti da future opere infrastrutturali a difesa del territorio potranno essere valutati in seguito, successivamente alla predisposizione di un piano d'intervento che risolva le problematiche di carattere idraulico e che sia organizzato in maniera organica su una porzione significativa del bacino idrografico di pertinenza.</p>
	<p>CLASSE IIIA</p> <p>Porzioni di territorio per lo più inedificate che presentano caratteri geomorfologici o idrogeologici che le rendono inidonee a nuovi insediamenti. Aree inondabili dal Sangone in occasione di grandi piene per fenomeni di tracimazione e/o rigurgiti della rete idrografica minore o aree franose lungo le scarpate del terrazzo sul Sangone. Per le opere infrastrutturali di interesse pubblico non altrimenti localizzabili (con specifico riferimento al Parco Fluviale) vale quanto previsto dall'art. 31 della L.R. 56/77. Siti compromessi da attività antropiche che hanno modificato il suolo, il sottosuolo e le acque sotterranee (discarica).</p>

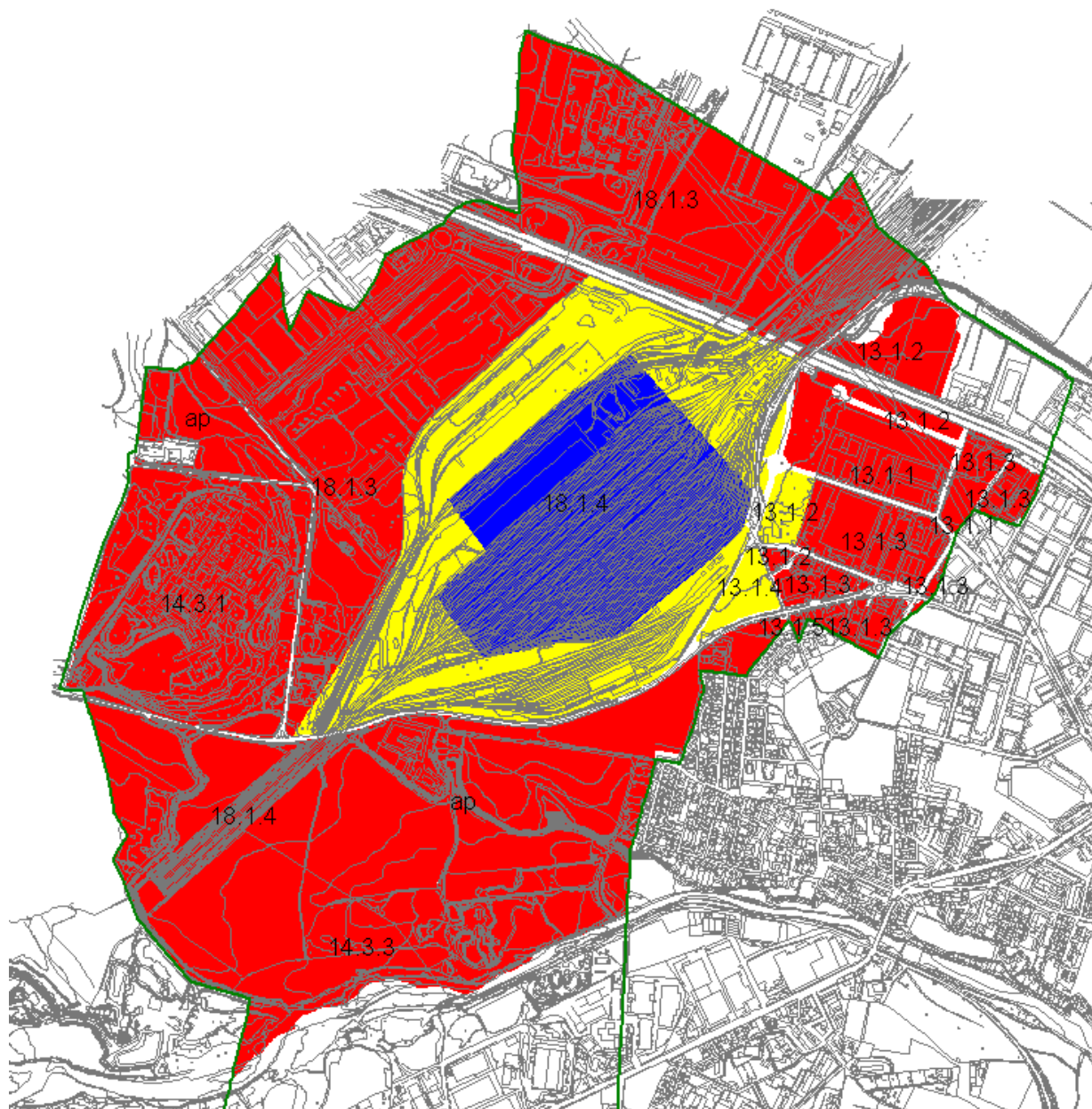


Fig. 4 - Valutazione del rischio industriale nell'ambito della pianificazione territoriale

Legenda

- Area di interesse - Ferrovie dello Stato
- Area di esclusione
- Area di osservazione