



# CITTA' DI ORBASSANO

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI TORINO

# NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE

**DELIBERA PROGRAMMATICA  
RELAZIONE TECNICA**

<b>Progetto:</b>	Valter Martino
<b>Ufficio di Piano</b>	Raffaella Bossolino, Maurizio Maiolo, Domenico Raso, Valter Soria, Paolo Carantoni, Alberto Bodriti
<b>Il Sindaco</b>	Eugenio Gambetta
<b>Redazione grafica</b>	Andrea Mocco

**DICEMBRE 2010**

# INDICE

<b>DICEMBRE 2010</b> .....	<b>0</b>
<b>LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA COMUNALE</b> .....	<b>3</b>
<b>LO STATO DI ATTUAZIONE DEL P.R.G.C.</b> .....	<b>7</b>
<b>LA STRUTTURA TERRITORIALE E I MACRODATI DEL P.R.G.C. VIGENTE</b> .....	<b>7</b>
LA RETE DELLA VIABILITÀ .....	9
LA RETE IDROGRAFICA E IL SISTEMA DELLE BEALERE .....	10
<b>LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE SOVRAORDINATA</b> .....	<b>12</b>
IL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE (PPR) .....	12
I TENIMENTI DELL'ORDINE DEL MAURIZIANO .....	13
IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR).....	15
IL PIANO D'AREA DEL PO TRATTO TORINESE .....	18
IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO DELLA PROVINCIA DI TORINO (PTC E PTC2).....	21
IL P.T.C. 2 E IL FABBISOGNO RESIDENZIALE.....	24
IL FABBISOGNO DI EDILIZIA SOCIALE.....	24
GLI INSEDIAMENTI PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE .....	24
LA RETE COMMERCIALE .....	27
LA RIQUALIFICAZIONE DELL'AMBIENTE URBANO .....	28
IL SETTORE AGROFORESTALE E LE AREE AGRICOLE.....	29
INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ .....	31
IL SISTEMA DELLA LOGISTICA .....	32
<b>LA PIANIFICAZIONE LOCALE</b> .....	<b>33</b>
<b>FINALITÀ E CONTENUTI DEL NUOVO P.R.G.C.</b> .....	<b>34</b>
IL SISTEMA DEL VERDE DIFFUSO E URBANO.....	34
IL SISTEMA DEL VERDE URBANO.....	37
LA CLASSIFICAZIONE ACUSTICA .....	38
VALUTAZIONE DEL RISCHIO INDUSTRIALE NELL'AMBITO DELLA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE (R.I.R.).....	39
<b>IL QUADRO GEOIDROGEOLOGICO</b> .....	<b>40</b>
<b>IL QUADRO INFRASTRUTTURALE</b> .....	<b>42</b>
LA VIABILITÀ .....	42
IL PIANO URBANO DEL TRAFFICO .....	46
LA MOBILITÀ E TRASPORTI FERROVIARI.....	47
SEZIONE INDICATIVA ESTENSIONE FM5 .....	48
I TRASPORTI PUBBLICI .....	49
<b>LE INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE</b> .....	<b>51</b>
<b>IL QUADRO INSEDIATIVO</b> .....	<b>56</b>
IL VECCHIO NUCLEO E CENTRO STORICO.....	56
LE AREE URBANE E STANDARS RESIDENZIALI .....	57
LE AREE PRODUTTIVE E TERZIARIE .....	59
<b>LA STRUTTURA URBANA PROPOSTA</b> .....	<b>60</b>

IL CONSUMO DEL SUOLO .....	60
IL METODO UTILIZZATO:.....	61
L'INCREMENTO ABITATIVO.....	63
IL CALCOLO DELL'INDICE DI UTILIZZAZIONE RESIDENZIALE.....	63
GLI STANDARDS E I PARAMETRI URBANISTICI.....	64
<b>INDICAZIONI METODOLOGICHE PER LA REDAZIONE DELLA VAS .....</b>	<b>66</b>
IMPOSTAZIONE .....	66
STRUTTURA DEI DOCUMENTI AMBIENTALI .....	66
TEMATICHE AMBIENTALI .....	67
<b>SINTESI DELLE PREVISIONI DI NUOVO INSEDIAMENTO.....</b>	<b>70</b>
AREE RESIDENZIALI E CENTRO STORICO: .....	70
AREE RURALI: .....	70
AREE INDUSTRIALI, ARTIGIANALI E TERZIARIE .....	71
<b>PROCEDURA PER LA FORMAZIONE ED APPROVAZIONE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE.....</b>	<b>72</b>

## LA STRUMENTAZIONE URBANISTICA COMUNALE

Il Comune di Orbassano è dotato di P.R.G.C. ai sensi della Legge Urbanistica regionale, approvato con D.G.R. approvata dalla Regione Piemonte con D.G.R. n. 14 – 25592 in data 8.10.1998, il quale riprende con gli opportuni correttivi l'impianto progettuale del 1984;

Successivamente e con le modalità di cui all'art. 17 della L.U.R. si sono redatte e approvate numerose varianti sia parziali che strutturali e si è giunti sino al maggio 2010 con la approvazione del documento programmatico della variante strutturale n. 19, ora in itinere, oltre alle modificazioni di minor portata assunte ai sensi dell'art.17 comma 8 della L.U.R.;

Tali varianti si riassumono come segue:

- **Modifica n. 1** del P.R.G.C. vigente ( deliberazione del C.C. n. 58 del 4/6/1999) veniva approvata la variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art.17 comma 8 lettere a), b) c) , relativa all'adeguamento del perimetro delle aree sottoposte a P.E.C. nelle aree 3.12.1 – 3.12.1.1 in Via dei Frascchi, con l'enucleazione della nuova area di Piano definita dal codice di raggruppamento n. 3-5-4.
- **Modifica n. 2** del P.R.G.C. vigente (con deliberazione del C.C. n. 80 del 30/9/1999) veniva approvata la variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art.17 comma 8 lettere a), c)
- **Modifica n. 3** del P.R.G.C. (con deliberazione del C.C. n. 7 del 14/2/2000) veniva approvata la variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art.17 comma 8 lettere a), b) c) relativa alla modifica dell'assetto della Via Gramsci in area 2.12.9; Aree 3.3.4 – 3.3.4.1 - 3.10.2
- **Variante n.1 Parziale** al PRGC, (del. C.C. n° 8 del 15.02.2000) contestuale alla Variante n° 1 del P.I.P. (del. C.C. n° 9 del 15.02.2000) delle aree produttive 10.1.1. – 10.1.1.1 in Strada Stupinigi,
- **Variante n.2 Parziale** al PRGC, (Delibera di C.C. n°42 del 10.05.2001) con la contestuale variante al Piano Particolareggiato Esecutivo "*Ex Autocentro*" delle aree 2.4.3. – 2.4.3.1 – 2.4.3.2 – 2.4.3.3 – 2.4.3.4,

**Variante n.3 Parziale** al PRGC, (con Delibera di C.C. n° 44 del 10.05.2001) con la quale l'Amministrazione ha voluto affrontare alcuni temi specifici non affrontati nella Variante di Adeguamento del 1998 ;

**Variante n.4 Parziale** al PRGC, (con Delibera di C.C. n° 82 i In data 20.11.2001) contestuale alla variante n° 2 del PIP di strada Stupinigi predisposta ai sensi dell'art. 17, comma 7, della L.R. 56/77 e s.m.i,

- **Modifica n.4** In data 03.06.2002 con Delibera di C.C. n° 50 il Comune di Orbassano approvava la del P.R.G.C. vigente non costituente variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art.17, comma 8, lettera a, L.R. 56/77
- **Variante n.5 Parziale** in data 25.11.2002 con Delibera di C.C. n° 93, il Comune di Orbassano approvava le modifiche relative alla viabilità , trasformazione di alcune aree insediative residenziali e produttive con enucleazione di parti soggette a P.E.C. e definizione di nuovi vincoli per spazi pubblici
- **Modifica n.5** in data 14.01.2003 con Delibera di C.C. n° 07 il Comune di Orbassano approvava la del P.R.G.C. vigente non costituente variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art.17, comma 8, lettera a, L.R. 56/77,
- **Modifica n.6** in data 11.02.2003 con Delibera di C.C. n° 17 il Comune di Orbassano approvava la del P.R.G.C. vigente non costituente variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art.17, comma 8, lettera a, L.R. 56/77.
- **Variante n. 6 Parziale** in data 23.07.2004 con Delibera di C.C. n° 59 il Comune di Orbassano approvava le ridefinizione di vincoli per spazi pubblici riclassificazione di aree produttive, contenute modifiche alla viabilità locale e ridimensionamento di alcune aree insediative residenziali.
- **Nuovo Regolamento Edilizio** approvato in data 23.07.2004 con Del. di C.C. n° 61
- **"Piano delle Facciate e del Colore** approvato in data 04.02.2005 con Delibera di C.C. n° 03 il quale allegato del Regolamento edilizio.
- **Variante n.7 Parziale** in data 04.02.2005 con Delibera di C.C. n° 04 il Comune di Orbassano approvava la variante riguardante **l'Adeguamento del P.R.G.C. al Regolamento Edilizio**;
- **Variante Semplificata ai sensi artt. 10 e 19 del D.P.R. 8/6/01 n. 327** in data 08/04/05 con Delibera di C.C. n° 21, il Comune di Orbassano approvava la variante stradale di Borgaretto alla s.p. 143, interessante i comuni di Torino, Nichelino, Beinasco, Orbassano;
- **Modifica n.7 al PRG** in data 04.07.2005 con Delibera di C.C. n° 39 il Comune di Orbassano approvava la la del P.R.G.C. vigente non costituente variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art.17, comma 8, lettera a, L.R. 56/77.
- **Criteri Commerciali** in data 04.07.2005 con Delibera di C.C. n° 40 il Comune di Orbassano approvava l'adeguamento degli strumenti comunali ai sensi degli articoli 3 e 4 della L.R. 12 novembre 1999 n. 28 in attuazione del d.lgs. 31 marzo 1998 n. 114;
- **Variante Parziale n° 8** In data 26.07.2005 con Delibera di C.C. n° 46 il Comune di Orbassano approvava la Parziale riguardante l'inserimento nelle N.d.A delle aree

indicate nell'anagrafe dei siti da bonificare istituita dalla Regione Piemonte e costituzione sulle stesse dell'onere reale;

- **Variante Parziale n.9** in data 14.02.2006 con Delibera di C.C. n° 10 il Comune di Orbassano approvava la destinazione a servizi di interesse generale (SP8) reiterazione del vincolo espropriativo per l'area cimiteriale 14.2.1.1 funzionale al previsto ampliamento e alcune modifiche in aree residenziali e produttive e alcune modifiche normative;
- **Modifica n. 8** in data 19.12.2006 con Delibera di C.C. n° 72 il Comune di Orbassano approvava la del P.R.G.C. vigente non costituente variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art. 17, comma 8, lettera a, L.R. 56/77.
- **Variante Parziale n. 10** in data 20/07/2007 con Delibera di C.C. n°51 il Comune di Orbassano riguardante specifiche ed esclusive modifiche normative con riferimento all'adeguamento alla D.C.R. n°59/2006 in materia di urbanistica commerciale.
- **Variante Strutturale n. 11** in data 04/05/2007 con Delibera di C.C. n°34 il Comune di Orbassano adottava la **al PRG** riguardante l'ampliamento dell'area industriale di Strada Stupinigi di cui alla Conferenza dei Servizi conclusa in data il 26 ottobre.
- **Variante Strutturale n. 12** in data 20/07/2007 con Delibera di C.C. n°53 il Comune di Orbassano adottava il documento programmatico della al PRG , ai sensi del comma 4 dell' art. 17 della L.R. 56/77 e s.m.i, secondo le procedure di cui all' art. 1 della legge regionale 1/2007
- **Variante Parziale n. 13** in data 27/06/2008 con Delibera di C.C. n° 41 il Comune di Orbassano approvava riguardante specifiche ed esclusive modifiche normative con l'intento di adeguare le norme di attuazione al regolamento edilizio vigente così come modificato dalle novazioni normative in materia energetico ambientale al fine di evitare incongruenze e sovrapposizioni normative.
- **Criteri Commerciali** in data 26/07/2008, con Deliberazione di consiglio comunale n. 51, il Comune di Orbassano ha approvato i Criteri di cui all' art.8, comma 3 del D.Lgs 114/98 ed all' articolo 4 della legge regionale sul commercio, in integrazione all' adeguamento alla deliberazione del Consiglio regionale n. 59-10831 del 24/03/2006.
- **Modifica n. 10** in data 29/11/2008 con Delibera di C.C. n° 66 il Comune di Orbassano approvava del P.R.G.C. vigente non costituente variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art. 17, comma 8, lettera a, L.R. 56/77.
- **Modifica n. 11** in data 30/01/ 2009 con Delibera di C.C. n° 3 il Comune di Orbassano approvava del P.R.G.C. vigente non costituente variante di P.R.G.C. ai sensi dell'art. 17, comma 8, lettera a, L.R. 56/77.
- **Variante Parziale n. 14** in data 30/01/2009 con Delibera di C.C. n° 4 il Comune di Orbassano approvava riguardante specifiche ed esclusive modifiche normative con l'intento di riarticolare ed integrare la norma specifica per l' area 11.1.3 –

11.1.3.1 in adeguamento ai criteri comunali di cui all' art.8, comma 3 del D.Lgs 114/98 adottati in data 26/07/2008, con Deliberazione di consiglio comunale n. 51.

- **Criteri Commerciali** in data 20/02/2009, con Deliberazione di consiglio comunale n. 13, il Comune di Orbassano ha approvato i Criteri comunali di cui all' art.8, comma 3 del D.Lgs 114/98 ed all' articolo 4 della legge regionale sul commercio, in integrazione all' adeguamento alla deliberazione del Consiglio regionale n. 59-10831 del 24/03/2006. Tali criteri prevedono l' ampliamento, lungo la strada Torino, dell' addensamento A5.1, il cui P.U.C. è stato modificato con D.C.C. n° 12 in pari data.
- **Variante Parziale n. 15** in data 20/03/2009 con Delibera di C.C. n° 14 il Comune di Orbassano approvava specifiche modifiche con riferimento a Adeguamento della fascia di rispetto della Tangenziale di Torino e alcune modifiche normative;
- **Variante Parziale n. 16** in data 20/03/2009 con Delibera di C.C. n° 29 il Comune di Orbassano approvava specifiche modifiche con riferimento agli edifici residenziali
- **Variante strutturale n. 12** in data 22/05/2009 con Delibera di C.C. n° 43 il Comune di Orbassano **adottava il progetto preliminare in attesa di controdeduzioni.**
- **Modifica n. 12** In data 10/07/2009 con Delibera di C.C. n° 57 il Comune di Orbassano approvava del P.R.G.C. vigente non costituente variante di P.R.G.C. ai sensi dell' art. 17, comma 8, lettera a, L.R. 56/77.
- **Variante Parziale n. 17** in data 10/07/2009 con Delibera di C.C. n° 58 il Comune di Orbassano approvava il Progetto definitivo della **al PRG** riguardante specifiche modifiche con riferimento a aree residenziali interessate dal contratto di quartiere III
- **Variante Parziale n. 18 al PRG** in data 29/03/201 con Delibera di C.C. n° 14 il Comune di Orbassano approvava specifiche modifiche con riferimento a cascine storiche e aree produttive.
- **Variante strutturale n. 19** in data 29/05/2010 con Delibera di C.C. n° 31 il Comune di Orbassano **adottava il documento programmatico;**
- **Variante strutturale n. 12** in data 17/12/2010 con Delibera di C.C. n° il Comune di Orbassano **approvava definitivamente la variante;**

La summenzionata articolata evoluzione della pianificazione urbanistica Orbassanese ha praticamente esaurito le previsioni urbanistiche per il territorio comunale.

## LO STATO DI ATTUAZIONE DEL P.R.G.C.

Attualmente il PRGC di Orbassano è giunto ad una percentuale di attuazione pari al 93% restano da attuare :

- il completamento dell'insediamento più corposo denominato PEC ARPINI già interamente autorizzato salvo alcuni lotti marginali e con previsione di completamento nei tempi convenzionali al 2016 con una previsione insediativa di circa 5.000 ab.
- il completamento dei residui ampliamenti urbani collocati lungo le direttrici di espansione più esterni al concentrico urbano e relativi a:
  - Area in via Cà Bianca e in via Volvera nei tempi convenzionali per c.a ab. 572;
  - P.E.C.L.I. in corso di redazione nella zona di via Amendola/Genova e via Piossasco/Monti con previsioni di insediamento per c.a ab. 791;
  - P.E.C.L.I. da eseguire in via Calvino/ Marconi per c.a. ab. 393;
- la realizzazione delle aree per attività economiche e produttive site in:
  - via Piossasco con occupazione di mq. 8.400 di sup. territoriale;
  - zona prossima allo Scalo Merci ferroviario e al nuovo termovalorizzatore del Gerbido;
  - l'attuazione dei diffusi interventi sul tessuto urbano esistente;

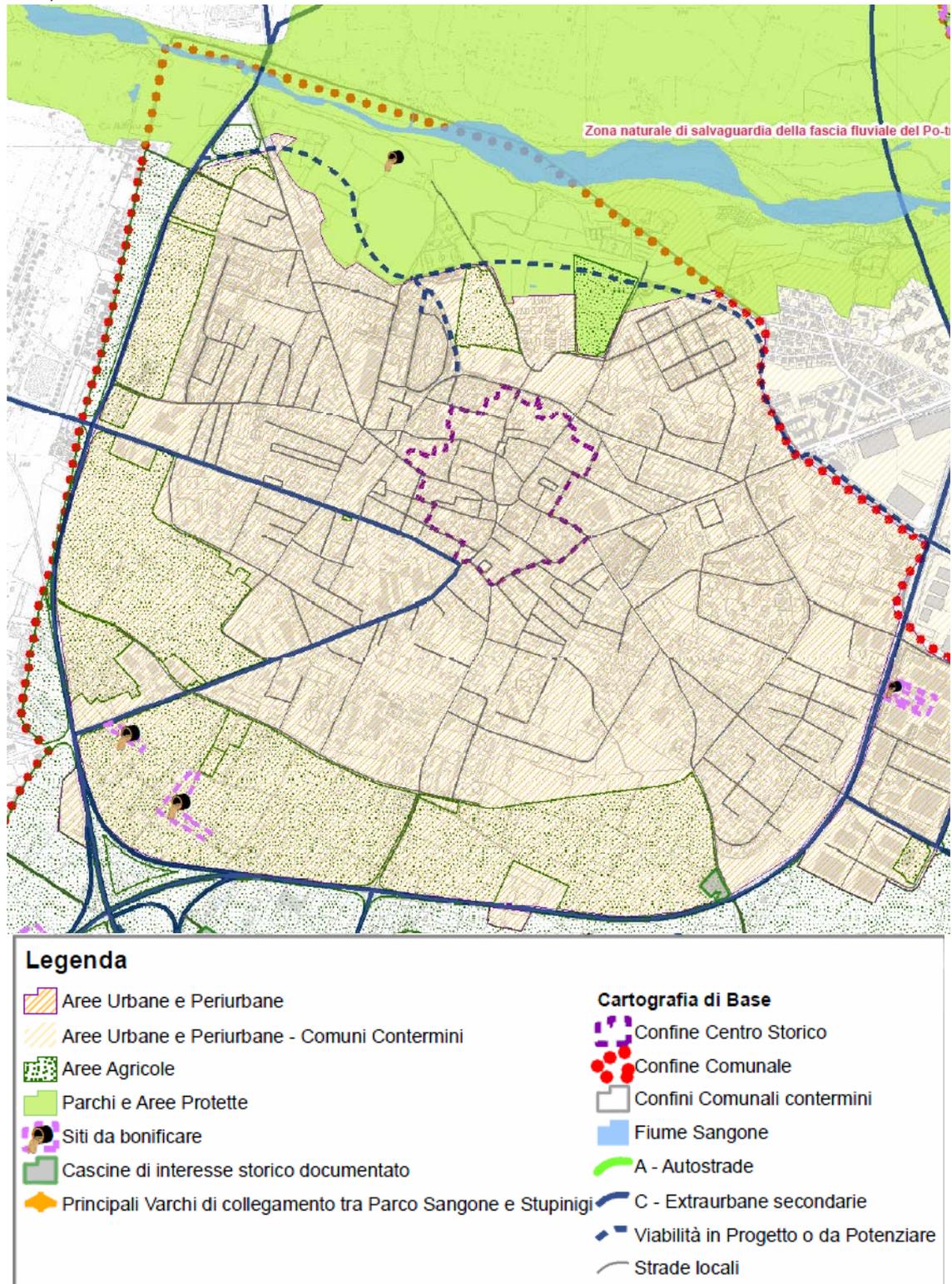
## LA STRUTTURA TERRITORIALE E I MACRODATI DEL P.R.G.C. VIGENTE

Si riportano in sintesi i macrodati del PRGC Vigente con i relativi dati dimensionali:

Abitanti previsti	29.161
Superficie territoriali impegnate per:	mq
Aree Urbane residenziali e terziarie in ambito urbano	2.907.624
Aree Produttive e Terziarie	2.993.139
Scalo ferroviario	1.119.735
Superficie per strutture ospedaliere (S.Luigi)	387.171
Aree Agricole e a parco (Sangone e Stupinigi)	13.089.492
Sup.strade	1.504.322
Totale	22.001.483

In sostanza le aree urbane a prevalente destinazione residenziale consolidate sono principalmente localizzate all'intorno del nucleo storico della Città di Orbassano e contenute nella cerchia delimitata dalla strada provinciale S.P. 6 con l'unica eccezione

per la frazione di Tetti Valfrè e agli insediamenti legati alle cascine sparse nelle zone agricole;



*Estratto tav. 5 – Aree Urbane esistenti, in trasformazione e di possibile sviluppo*

Mentre gli insediamenti produttivi sono localizzati in adiacenza della grande viabilità e in particolare lungo la S.P. 6 e il sistema tangenziale torinese;



### Legenda

Aree Urbane e Periurbane

Aree Urbane e Periurbane - Comuni Contermini

Aree Agricole

Parchi e Aree Protette

Siti da bonificare

Cascine di interesse storico documentato

Principali Varchi di collegamento tra Parco Sangone e Stupinigi

### Cartografia di Base

Confine Centro Storico

Confine Comunale

Confini Comunali contermini

Fiume Sangone

A - Autostrade

C - Extraurbane secondarie

Viabilità in Progetto o da Potenziare

Strade locali

*Estratto tav. 5 – Aree Urbane esistenti, in trasformazione e di possibile sviluppo*

Altri insediamenti, che occupano ampie aree, a prevalente destinazione a servizio sono rappresentati dallo scalo merci ferroviario e dell'ospedale San Luigi ed entrambe sono localizzate nella parte del territorio posto a nord della viabilità provinciale S.P. 174, (via San Luigi) e a i confini con l'insediamento di S.I.T.O. e la tangenziale torinese;

### La rete della viabilità

Il territorio di Orbassano è interessato da diverse viabilità extra comunali quali:

Tipologia	Km.
Autostrada	<b>9,34</b>
Strade Provinciali - Extraurbane	<b>19,79</b>
Strade Comunali - Urbane	<b>71,25</b>

## La rete idrografica e il sistema delle bealere

Il corso d'acqua principale che attraversa il territorio di Orbassano è il torrente Sangone che in tempi non remoti ha ancora causato fenomeni di erosione spondale e allagamenti di aree golenali per cui in tempi recenti si sono eseguiti consistenti interventi a carattere idraulico di difesa spondale e, di arginatura e di riordino dell'alveo con ampi pennelli, è stato inoltre definito il regime di tutela idrogeologica in adeguamento del Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) in occasione della stesura della variante strutturale n.12.

Il territorio di Orbassano è marginalmente interessato, nel settore settentrionale dell'Ospedale San Luigi, da corsi d'acqua naturali che raccolgono le acque meteoriche che provengono dal territorio del comune di Rivoli;

La rete dei canali, sia principali e minori comprensivi dei tratti intubati, sono rappresentati nella Tav. 3 "Fasce e vincoli".

I principali canali che insistono sul territorio sono:

- Il Garosso di Rivoli

un corso d'acqua naturale che drena un corridoio compreso fra Rivoli e Rivalta con sbocco in Sangone a Sud dello scalo ferroviario. In territorio di Rivalta, il Garosso incrocia il Canale di Orbassano in corrispondenza di un manufatto che determina un salto di circa 3 m.

All'ingresso nel territorio di Orbassano, il Garosso corre in fregio alla strada provinciale SP 174.

- Garosso di Tetti Neirotti

è un breve corso d'acqua che ha inizio dallo scarico di un collettore di acque bianche (diametro 800 mm) in località Tetti Neirotti (Comune di Rivoli) e confluisce nel Canale Comunale di Orbassano in località Doirone. (SP175) E' probabile che anteriormente alla costruzione del Canale Comunale di Orbassano proseguisse oltre la località Doirone lungo la modesta incisione compresa fra l'interporto e la Cascina Generale per poi riprendere l'attuale Bealera dell'Ospedale S. Luigi e quindi confluire nel Garosso di Rivoli poco a monte del Sangone.

Per quanto il bacino di detto corso d'acqua presenti dimensioni modeste è stato sufficiente a generare piene di entità tale da mettere in crisi la rete idraulica della zona.

- Bealera dell'Ospedale S. Luigi

Viene indicato, nella già citata relazione della Provincia di Torino del , 1998, il fosso che corre lungo il confine nord-orientale dell'area ospedaliera. il fosso

ha inizio in prossimità dell'angolo sud-ovest della Cascina Generale, percorre il corridoio compreso tra la cinta di detta cascina e quella dell'Ospedale S. Luigi e perviene alla regione Gonzole dove riceve le acque di una derivazione irrigua del Canale Comunale di Orbassano.

- Bealera di Orbassano

La Bealera di Orbassano interessa il territorio comunale a partire dal sifone sotto il T. Sangone. Tuttavia, si prendono in esame alcuni siti ubicati più a monte, in territorio di Rivalta, perché direttamente legati alle vicende della costruzione del canale e alla alterazione imposta all'idrografia naturale al tempo esistente. La bealera non risulta interconnessa con la rete idrografica naturale e pertanto non riceve apporti significativi, che possano influenzare zone urbanizzate.

La rete dei canali afferenti al Consorzio della Bealera Comunale di Orbassano, Sud del concentrico di Orbassano, è apparsa in eccellenti condizioni di manutenzione e di efficienza, senza punti critici dovuti ad accumuli di materiali o occlusioni di sezione.

## LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE SOVRAORDINATA

### Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Redatto ai sensi del Codice dei beni culturali e del paesaggio, garantisce il rispetto prioritario del patrimonio paesaggistico e pone il territorio di Orbassano nell'ambito 6 con i seguenti Obiettivi e Linee di azione:

Conservazione e valorizzazione degli ecosistemi a "naturalità diffusa" delle matrici agricole tradizionali, per il miglioramento dell'organizzazione complessiva del mosaico paesistico, con particolare riferimento al mantenimento del presidio antropico minimo necessario in situazioni critiche o a rischio di degrado.

Contenimento dei processi di frammentazione del territorio per favorire una più radicata integrazione delle sue componenti naturali ed antropiche,

Riconoscimento del ruolo funzionale dei centri storici nel quadro di una politica territoriale di rilancio delle città e sostegno ai processi di conservazione attiva dell'impianto urbanistico ed edilizio, delle pertinenze paesistiche e delle relazioni con il sistema dei beni d'interesse storico, archeologico e culturale. Valorizzazione del ruolo di centri urbani mediante la regolamentazione delle trasformazioni interne, la riqualificazione dei bordi e degli spazi pubblici urbani consolidati.

Salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico, architettonico, urbanistico e museale e delle aree agricole di particolare pregio paesaggistico, anche attraverso la conservazione attiva e il recupero dagli impatti penalizzanti nei contesti paesaggistici di pertinenza.

Riqualificazione delle aree urbanizzate prive di identità e degli insediamenti di frangia.

Contenimento e razionalizzazione delle proliferazioni insediative e di attrezzature, arteriali o diffuse nelle aree urbane e suburbane. Contenimento dell'edificazione lungo direttrici e circonvallazioni; riqualificazione degli spazi pubblici; ridefinizione dei margini urbani sfrangiati.

Mitigazione degli impatti delle grandi infrastrutture autostradali e ferroviarie, per ripristinare connessioni, diminuire la frammentazione e gli effetti barriera.

Integrazione paesistico-ambientale delle piattaforme logistiche, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno).

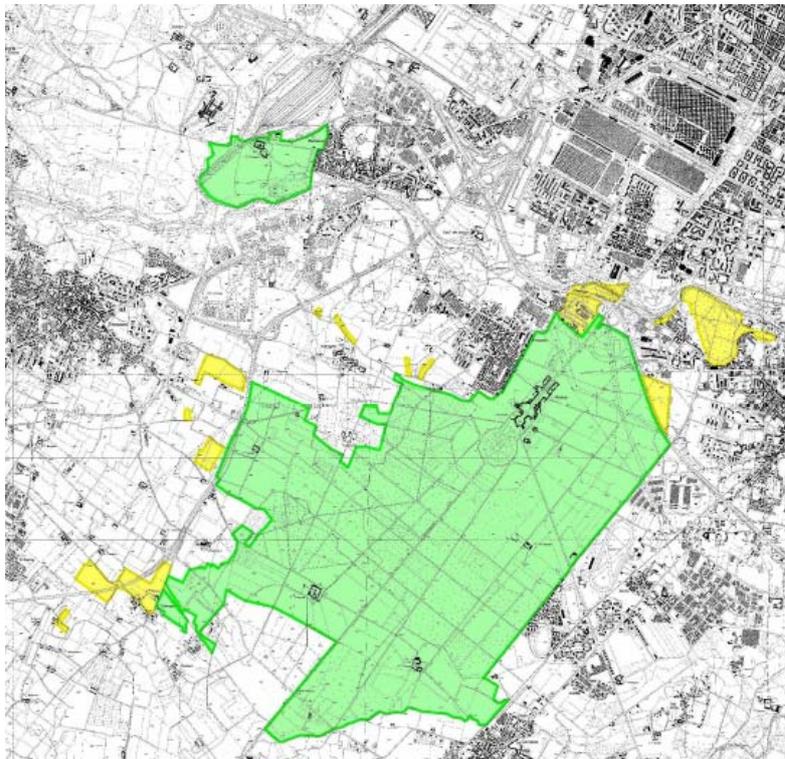
Integrazione paesistico-ambientale e mitigazione degli impatti degli insediamenti produttivi, da considerare a partire dalle loro caratteristiche progettuali (localizzative, dimensionali, costruttive, di sistemazione dell'intorno).

Miglioramento dei collegamenti infrastrutturali con riduzione degli impatti connessi alla frammentazione dei corridoi infrastrutturali esistenti e in progetto. Mitigazione e riqualificazione paesistica delle opere infrastrutturali e dei relativi svincoli.

### I tenimenti dell'Ordine del Mauriziano

Nel Comune di Orbassano sono presenti consistenti aree riferite ai tenimenti dell'Ordine del Mauriziano per le quali il Piano Paesistico Regionale ha proposto specifici indirizzi di tutela;

Le aree risultano individuate nella seguente planimetria:



*Estratto PPR – Rappresentazione ex- tenimenti Ordine Mauriziano*

Per tali ambiti il PPR prevede la distinzione dell'insieme dei Tenimenti, elencati nella planimetria soprastante, in due categorie tipologiche alle quali corrispondono differenti indicazioni normative all'interno delle N.d A..

La prima categoria comprende i sistemi di appoderamento a elevato valore scenico e identitario e appoderamenti minori, caratterizzati da una interazione uomo-natura di lunga durata tale da conferire ai luoghi un carattere identitario rilevante, con un nucleo centrale di spiccato valore storico- architettonico e forti permanenze del sistema di appoderamento (grange o cascine collegate al nucleo centrale, accessi tramite viali alberati, complessi sistemi irrigui e interpoderali, filari, ...).

La seconda categoria comprende appezzamenti agricoli singoli localizzati entro il tessuto rurale o prossimi a quelli "rur-urbani" o a grandi infrastrutture. Tali aree si collocano principalmente nei tessuti edilizi periurbani frammentati e da ricostruire.

Il PPR individua così quei Tenimenti da assoggettare ai sensi dell'articolo 143 del Codice, applicando ad essi le direttive e prescrizioni relative.

I piani territoriali provinciali e i piani locali possono individuare aree esterne e adiacenti ai Tenimenti, al fine di contribuire alla protezione, gestione, integrità, autenticità e sostenibilità del riconosciuto valore dei beni (aree tampone), per le quali definiscono la disciplina degli interventi al fine di non pregiudicare la funzionalità, la visibilità, la riconoscibilità e la fruibilità dei fattori identitari individuati e favorirne la conservazione attiva.

I piani territoriali provinciali e i piani locali verificano e precisano, per i Tenimenti non ricadenti nel comma 7 dell'art. 143 del codice, le destinazioni d'uso previsti dai piani regolatori adeguandole alle seguenti direttive:

- a. recuperare gli edifici dismessi o sotto utilizzati, presenti impedendo la saldatura con altre aree urbanizzate in continuità e definendo regole compositive per eventuali nuovi insediamenti;
- b. incentivare la formazione di appositi corridoi ecologici ricucendo i margini degli insediamenti esistenti nel caso in cui si trovino in prossimità di zone periurbane;
- c. promuovere, oltre alle attività agricole, la fruibilità anche ricreativa e turistica della campagna e il mantenimento dei suoli agrari;

mentre 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. 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 Piano Paesaggistico Regionale;

### Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Consiglio regionale, nella seduta del 19 giugno 1997 (DCR n. 388-9126, pubblicata sul BUR n. 27 del 9 luglio 1997), ha approvato il primo Piano Territoriale Regionale (PTR), esteso all'intero territorio piemontese e ad oggi è in corso una nuova stesura e costituisce un elemento necessario alle nuove azioni di governo del territorio.

Le principali previsioni contenute nel PTR definiscono gli indirizzi generali e settoriali di pianificazione del territorio della Regione e individuano i caratteri territoriali e paesistici e gli indirizzi di governo del territorio.

In conseguenza della sua valenza paesistica e ambientale il PTR contiene vincoli specifici a tutela di beni cartograficamente individuati e prescrizioni vincolanti per gli strumenti urbanistici, nonché direttive e indirizzi per i soggetti pubblici locali.

In concreto il PTR individua:

- le aree di tutela per le quali non sono possibili interventi che ne alterino le caratteristiche,
- gli interventi ammessi, le limitazioni per particolari trasformazioni,
- le azioni strategiche da attivare per le quali bisogna attivare concrete iniziative di progettazione.

Il Piano Territoriale Regionale in riferimento al territorio di Orbassano individua:

- l'area protetta del torrente Sangone, compresa nel parco regionale del Po, disciplinata da specifica legge e nella quale si applicano i disposti del Progetto Territoriale Operativo e del relativo Piano d'Area;
- il Parco regionale di Stupinigi per il quale è stato recentemente approvato il relativo Piano d'Area;
- l'appartenenza ai centri abitati sedi di residenza e servizi di Primo Livello di *Torino e Area Metropolitana*;
- l'inserimento del Comune nell'elenco dei Centri Storici di tipo C " *Centri Storici di media rilevanza regionale*";

- il SITO, che nel sistema degli interporti regionali è riconosciuto tra quelli di Primo Livello con Novara, Tortona (Rivalta Scrivia);
- Il sistema infrastrutturale e ferroviario metropolitano ( SFM e SATT );
- La metropolitana di Torino
- Contenuti della pianificazione locale;
- La riqualificazione dell'ambiente urbano;
- Gli insediamenti per attività produttive;
- La rete commerciale;
- Le aree agricole;

In particolare si evidenziano le seguenti peculiarità:

La nodalità logistica e le aspettative dell'area metropolitana torinese rispetto ai flussi globali che risiedono sull'effettivo potenziamento del collegamento ferroviario ad alta capacità con la Francia e nella ridefinizione di strategie logistiche per il polo di Orbassano che è uno degli elementi chiave che potrebbe contribuire a collocare Torino nei grandi assi strategici, considerato che a livello regionale le priorità nella logistica sono rappresentate dall'area novarese e dall'area alessandrina, l'area torinese potrebbe quindi rappresentare il terzo grande polo regionale, con un ruolo di baricentro regionale e una specializzazione nella city logistics.

Il sistema insediativo nei territori più esterni alla "cintura" Torinese e oltre rileva una tendenza ad uno sviluppo concentrato, soprattutto nei settori nord-est e sud ovest, lungo le principali direttrici in uscita. L'intero sistema della mobilità presenta forti squilibri territoriali e modali (a favore della strada), irrazionalità e disfunzioni, mancanza di integrazione delle reti e di interscambi che penalizza soprattutto le zone periferiche. Il notevole squilibrio a favore della mobilità su gomma è in gran parte determinato dall'assenza di nodi di integrazione intermodale con sistemi di attestamento, un limite che riduce significativamente la competitività del trasporto pubblico.

Le aree residenziali a destinazione produttiva di espansione sono essenzialmente concentrate nei comuni della prima e seconda cintura. In particolare, per quelle a destinazione produttiva, si rileva una notevole dispersione lungo le direttrici nord, ovest, sud e sud ovest. È poi da segnalare una saturazione delle aree industriali in alcuni comuni di cintura a fronte di un sostanziale inutilizzo di altre aree e della significativa presenza di vaste aree dismesse.

I rapporti tra università, città e territorio in termini di partecipazione alla vita culturale e sociale, cooperazione con gli altri enti di ricerca pubblici e privati (compresi ospedali), servizi per l'innovazione tecnologica e gestionale delle imprese private e degli enti pubblici

Il patrimonio naturale, storico-culturale, architettura, paesaggio, ambiente (progetto Corona Verde in particolare), servizi collettivi, manifestazioni ecc., come risorse integrate per la qualità della vita, con effetti anche sullo sviluppo economico, in termini di attrazione d'impresе, studenti, lavoro qualificato, flussi turistici, congressi, relazioni internazionali;

Le principali interazioni negative tra componenti interne che vanno sottoposte a severi controlli e a interventi prioritari riguardano:

la dispersione urbana del tessuto edilizio, con effetti negativi sui consumi di suolo agrario, sul frazionamento dei terreni e delle dimensioni delle aziende agricole, sul costo delle infrastrutture, sul rallentamento del traffico dato dagli allineamenti lungo gli assi viari, sulla qualità del paesaggio;

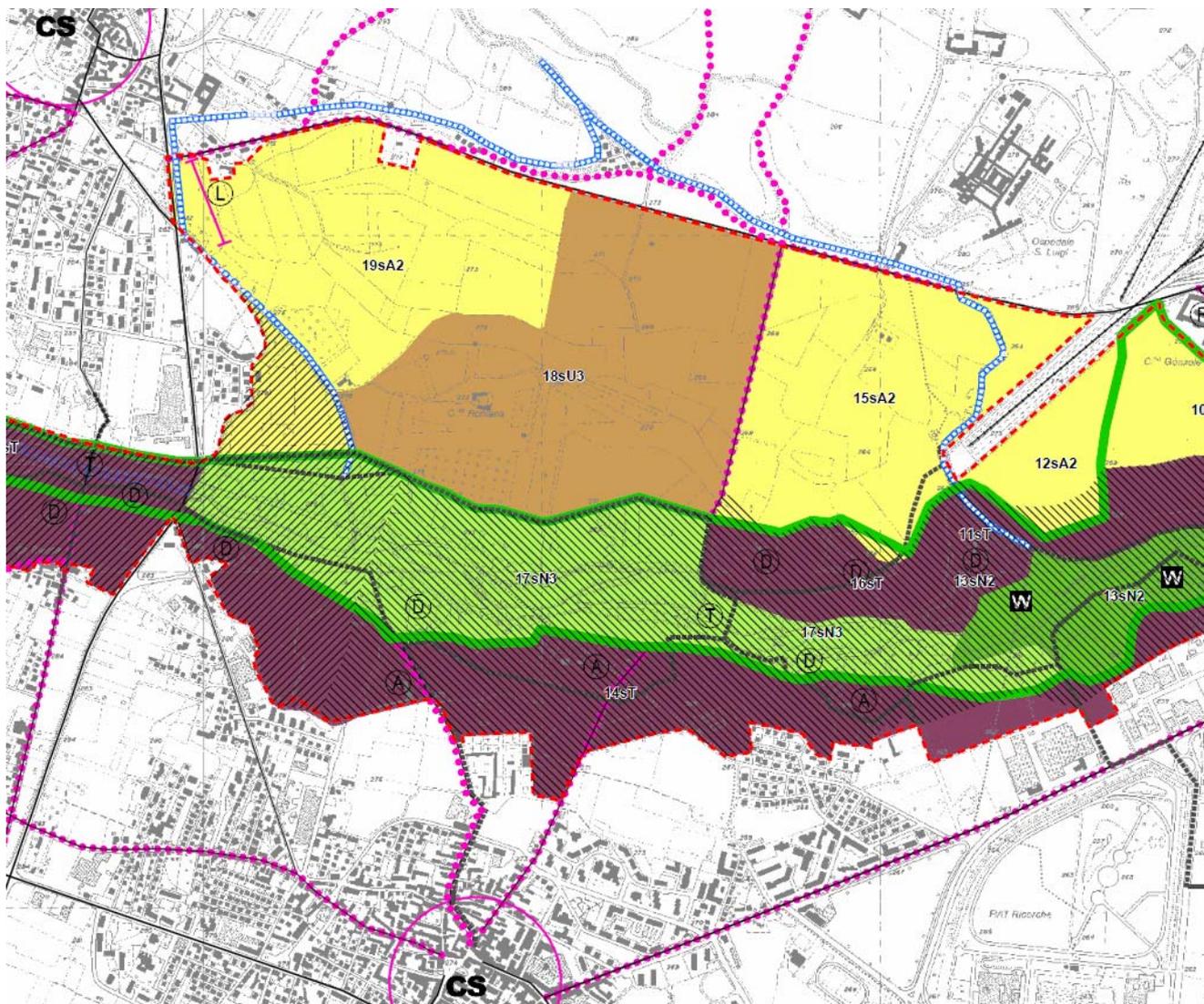
le compromissioni ambientali derivanti dalla crescita della mobilità (aria) e dei consumi industriali e domestici (emissioni, rifiuti, consumi energetici), dall'uso di sostanze chimiche in agricoltura (suolo, acqua) ecc...;

la necessità di inserire i grandi interventi urbani nella programmazione della nuova organizzazione urbana policentrica sovracomunale, a sostegno delle previste trasformazioni economiche e sociali del sistema metropolitano;

gli impatti ambientali e paesaggistici dei grandi interventi infrastrutturali e urbani, se non adeguatamente progettati;

## Il Piano d'Area del Po tratto torinese

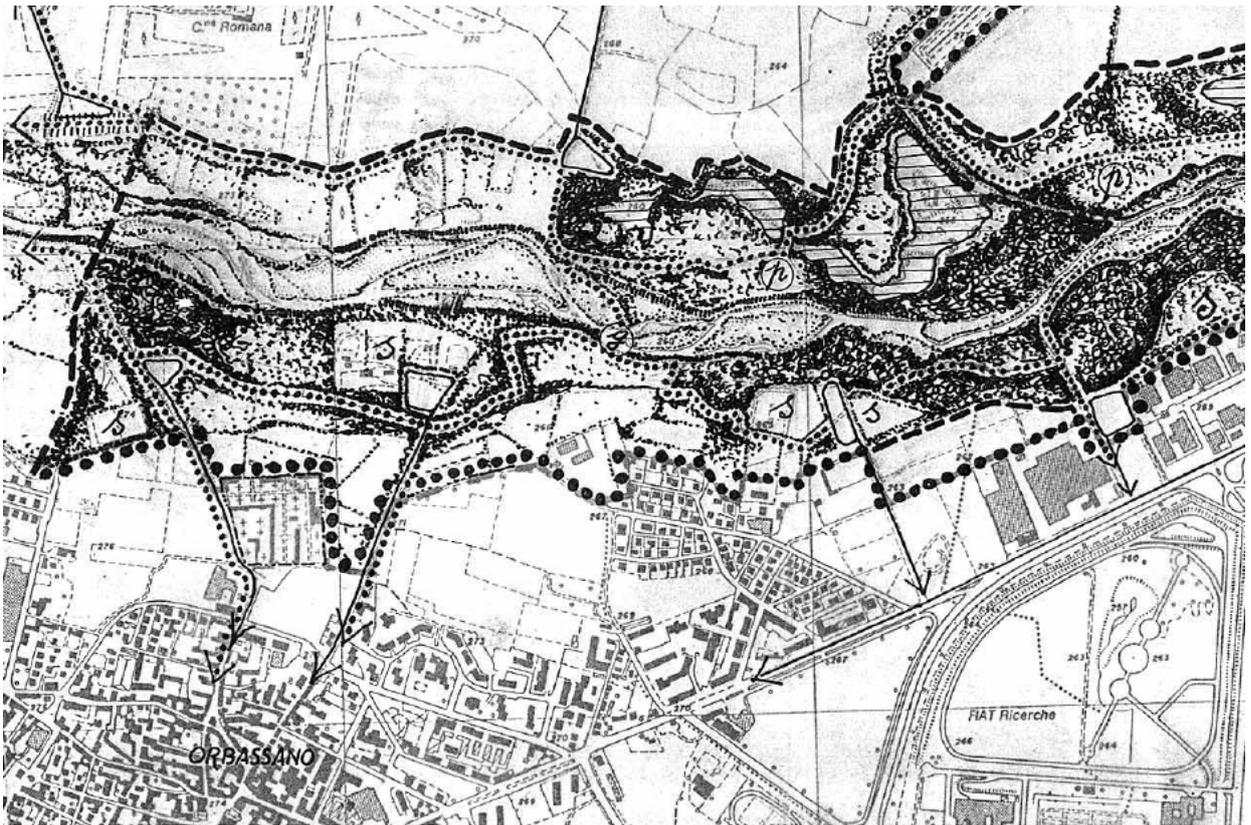
Il territorio di Orbassano è interessato, lungo il percorso del Torrente Sangone, dalle aree sottoposte alla tutela del piano d'area del parco del Po e alla cui normativa già oggi si pone osservanza,



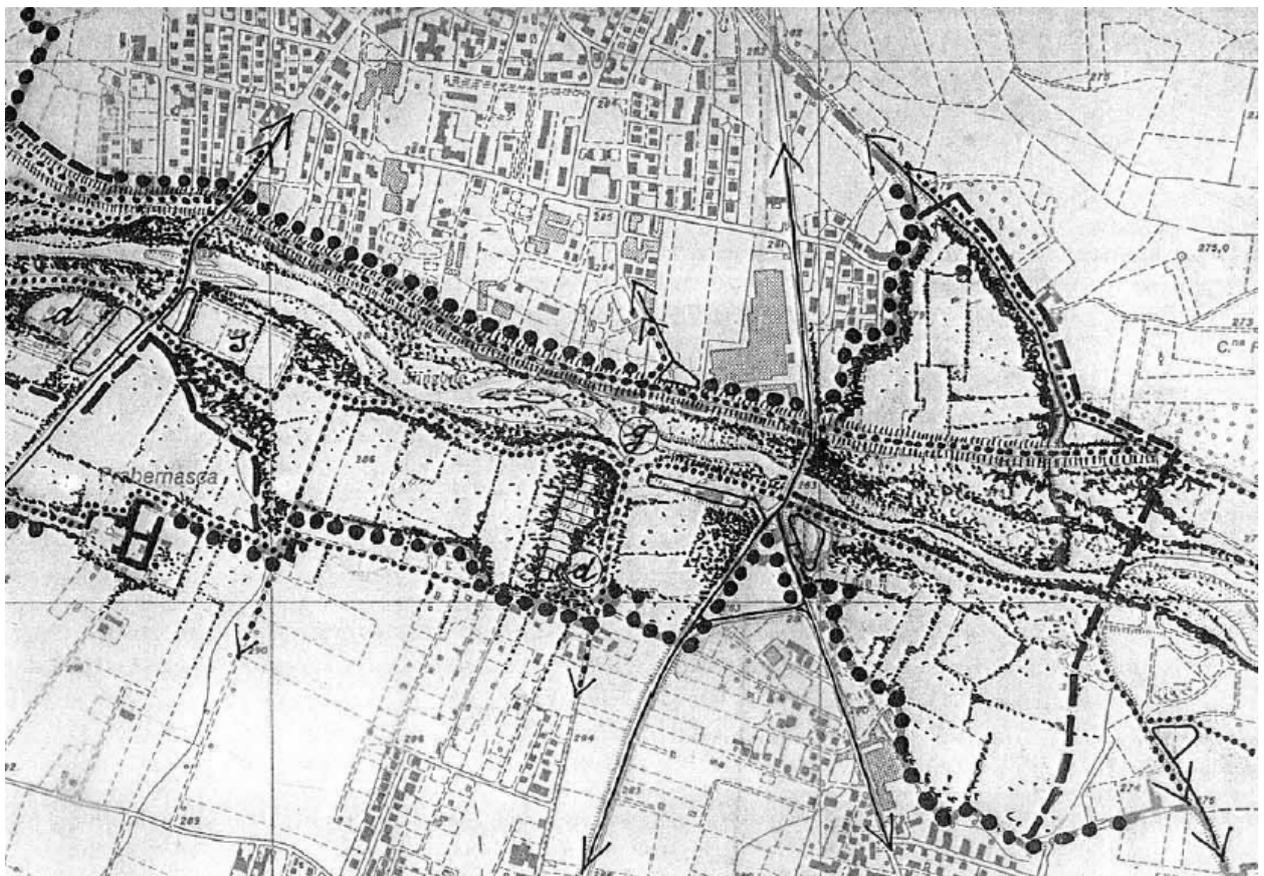
	LIMITE DEL SISTEMA DELLE AREE PROTETTE L.R. 28/90 E S.M.J	<b>CS</b>	Centri e nuclei storici
	LIMITE RISERVA NATURALE SPECIALE L.R. 28/90 E S.M.J		Emergenze architettoniche di rilevante interesse storico-culturale
	FASCIA DI PERTINENZA FLUVIALE - art. 2.2		Beni di interesse documentario e di architettura minore
<b>ARTICOLAZIONI IN ZONE - da 1 a 313 - art. 2.3</b>			Annucleamenti rurali
<b>Zone di interesse naturalistico - art. 2.4</b>			Siti di interesse archeologico
	N1 - Zone di primario interesse		Percorsi storici accertati
	N2 - Zone di integrazione tra aree naturali ed agrarie		Percorsi panoramici collinari
	N3 - Zone di potenziale interesse	<b>AREE DEGRADATE - INSEDIAMENTI MARGINALI E AMBIENTALI - art. 3.11</b>	
<b>Zone di prevalente interesse agricolo - art. 2.5</b>			Insedimenti arteriali
	A1 - Zone senza sostanziali limitazioni all'uso agricolo		Baracche fluviali
	A2 - Zone con parziali limitazioni all'uso agricolo		Principali aree degradate
	A3 - Zone con forti limitazioni all'uso agricolo	<b>STRADE, PERCORSI E CIRCUITI DI ACCESSO E DI FRUIZIONE - art. 3.8</b>	
<b>Zone urbanizzate - art. 2.6</b>			Ferrovie e stazioni di interesse del Parco
	U1 - Zone urbane consolidate		Autostrade e superstrade
	U2 - Zone di sviluppo urbano		Assi portanti del sistema di accessibilità
	U3 - Zone per impianti produttivi o specialistici di livello territoriale		Percorsi di connessione secondaria e di accessibilità al fiume
	T - Zone di trasformazione orientata		Attestamenti del sistema di accessibilità
<b>EMERGENZE DEL SISTEMA NATURALISTICO - art. 3.3</b>			Percorsi di fruizione
	Lanhe		Traghetti, porti natanti, guadi, passerelle pedonali
	Boschi	<b>ATTREZZATURE PER LA FRUIZIONE - STRUTTURE DI INTERESSE DEL PARCO - art. 3.9</b>	
	Sito ad alta concentrazione di specie faunistiche rare		Attrezzature del sistema di fruizione
	Garzaie		Strutture di interesse del Parco
	Siti di interesse geologico	<b>STRUMENTI ATTUATIVI - art. 4.1</b>	
	Principali corridoi ecologici		Ambiti relativi alle schede progettuali e agli schemi grafici illustrativi - art. 4.1.3
	Reticolo ecologico minore		Principali strutture guida del paesaggio (margine del terrazzo alluvionale)
			Emergenza naturalistica

*Estratto Piano d'area delle fasce protette della fascia fluviale del Po - tav. 23*

esso si articola poi in ambiti e zone a cui sono dedicate norme specifiche e a schede di progetto che si riportano per maggior specificazione:



*Estratto Piano d'area delle fasce protette della fascia fluviale del Po – scheda b*



*Estratto Piano d'area delle fasce protette della fascia fluviale del Po – scheda c*

## Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (PTC e PTC2)

Il Piano territoriale della Provincia fissa obiettivi generali quali:

- a) Contenimento del consumo di suolo e dell'utilizzo delle risorse naturali;
- b) Sviluppo socio-economico;
- c) Riduzione delle pressioni ambientali e miglioramento della qualità della vita;
- d) Tutela ed incremento della biodiversità;
- e) Completamento ed innovazione del sistema delle connessioni materiali ed immateriali.

Il Comune di Orbassano risulta:

classificato tra centri "locali metropolitani" come poli dell'armatura urbana che dispongono di una offerta diversificata di servizi e con un raggio di influenza riferito prevalentemente all'Area Metropolitana Torinese. In quanto tale deve prevedere in aggiunta agli standard urbanistici di livello comunale, servizi sociali e attrezzature pubbliche di interesse generale ed è compreso in aree di approfondimento progettuale;

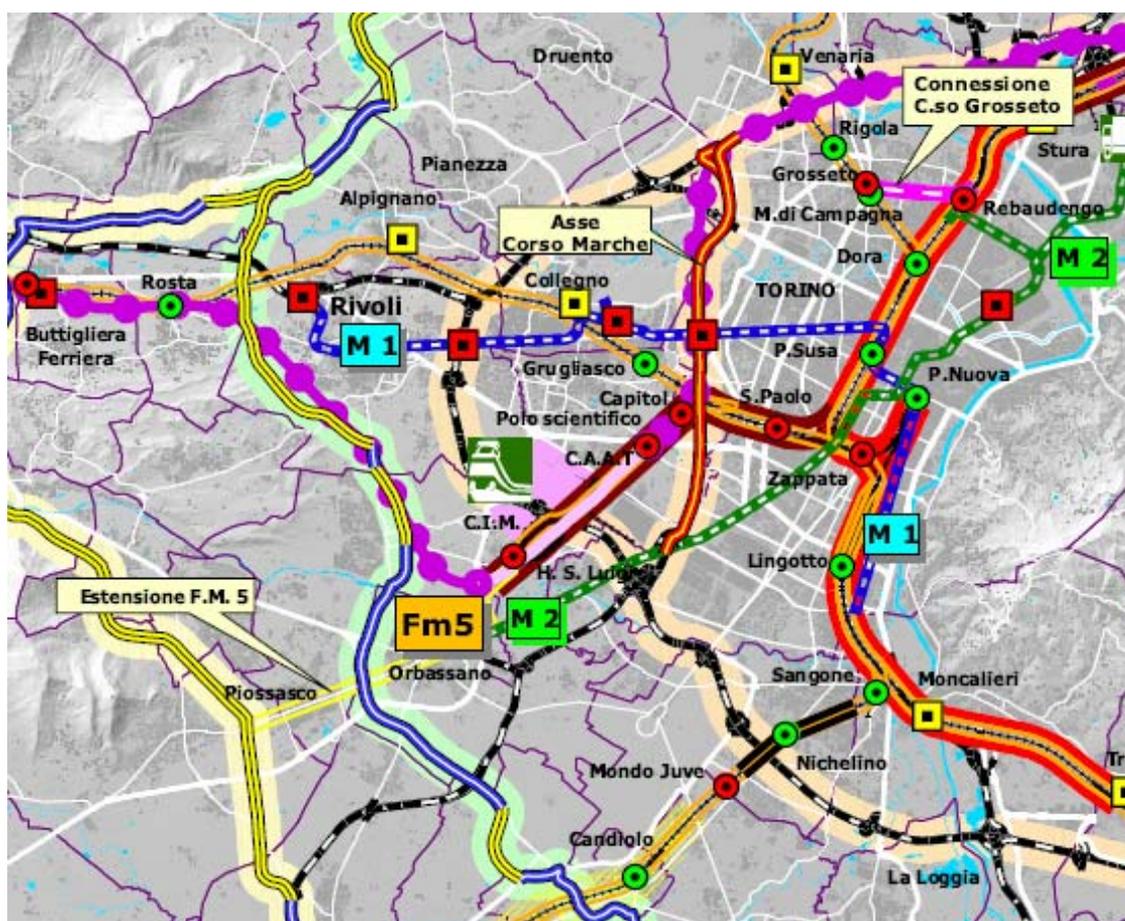
classificato per il suo Centro storico tra i Centri di tipo C, di media rilevanza per cui lo strumento urbanistico generale è tenuto a dar attuazione alle statuizioni del provvedimento con il quale la Provincia formulerà prescrizioni, ed eventualmente direttive e/o indirizzi, per la riorganizzazione del territorio nel rispetto dei seguenti obiettivi:

- a) riconoscimento e valorizzazione dei rapporti fra i centri storici e le realtà infrastrutturali, culturali e paesaggistiche;
- b) razionalizzazione della mobilità e del traffico, con l'individuazione delle aree di sosta degli autoveicoli al di fuori dei centri storici.
- c) redigere una schedatura delle unità edilizie site all'interno dei perimetri dianzi indicati, che documenti le condizioni di integrità architettonica e tipologica e le modificazioni intervenute;
- d) dotarsi di disposizioni che disciplinino tipi e modalità di intervento, tecniche di intervento ammesse, destinazioni consentite, coerenti con i caratteri delle unità edilizie site all'interno dei perimetri dianzi indicati.
- e) assicurare, nei nuclei storici minori, la tutela del tessuto storico e della sua morfologia, il rapporto con l'ambiente circostante, la salvaguardia e la rifunzionalizzazione degli spazi liberi.

compreso in ambiti urbanizzati dell'area Orbassano-Rivalta-Beinasco-Grugliasco in riferimento alle proposte di insediamento del nuovo polo universitario del S. Luigi e all'esistenza dei centri agroalimentare e intermodale;

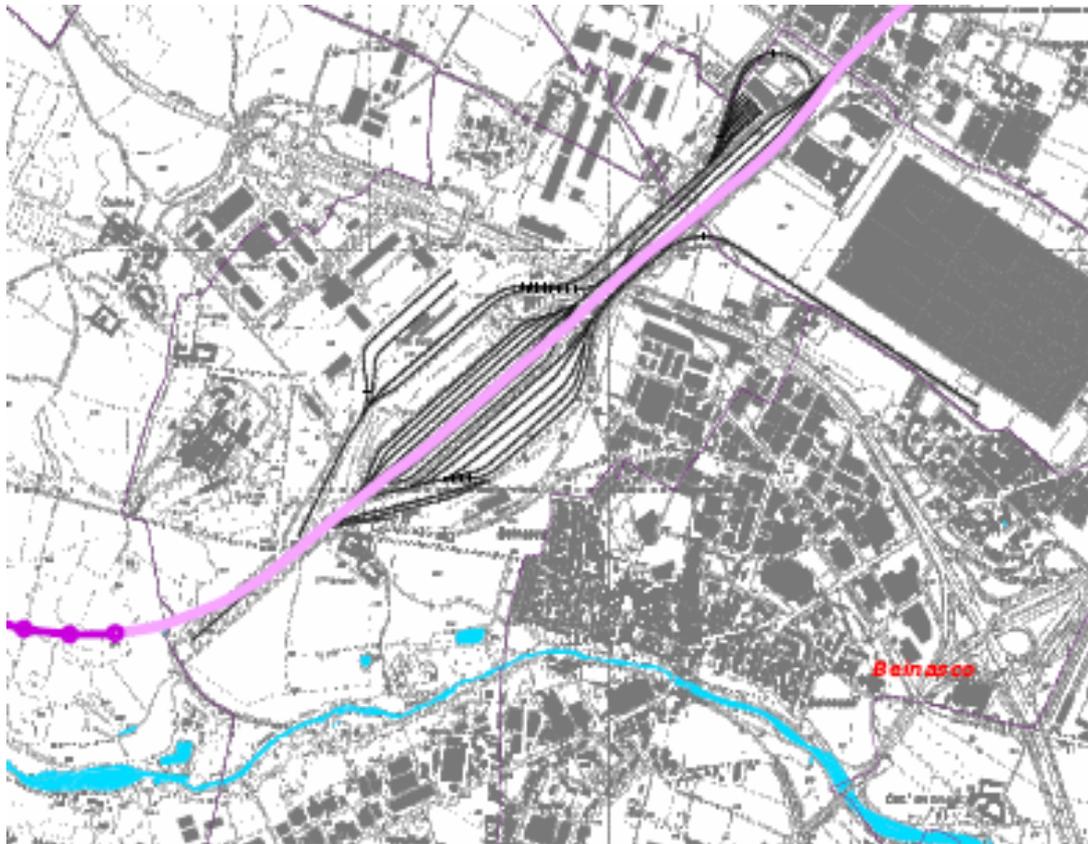
compreso in ambiti di prevalente interesse ambientale della zona Ovest di Torino caratterizzata da insediamenti culturali e di terziario superiore caratterizzata dal nuovo polo universitario dell'ospedale S. Luigi di Orbassano, dalla Sede universitaria di Grugliasco (agraria - veterinaria - scienze naturali), dalla Certosa di Collegno (sede di attività museali e culturali di interesse universitario) dalla Reggia di Venaria;

compreso in ambiti a funzione trasportistica/ logistica internazionale a destinazione strategica per il sistema del trasporto merci metropolitano e regionale dell'interporto di Torino Orbassano (SITO S.p.A.), e del Centro di smistamento delle FFSS e la realizzazione di una nuova fermata ferroviaria Fm5.



*Schema viario trasportistico estratto dalla Tav 4.1 del P.T.C. Compreso in ambiti posti sul tracciato della Nuova Linea Torino Lione*

Fissa l'area interessata dal percorso della Nuova Linea Torino Lione che viene posta in salvaguardia .



*Il tracciato della nuova linea Torino Lione*

## Il P.T.C. 2 e il fabbisogno residenziale.

Gli strumenti urbanistici generali dei Comuni configurano le aree urbanizzate esistenti, esterne ai centri storici, come il luogo nel quale di norma si localizza la nuova edificazione mediante i vari tipi di intervento edilizio a tal fine utilizzabili ;

Gli strumenti urbanistici generali escludono nuove edificazioni, che non siano costituite da interventi di completamento idonei a compattare e riqualificare l'assetto urbanistico esistente, nelle aree edificate a sviluppo lineare e nelle aree in cui l'edificazione e l'urbanizzazione risultano sfrangiate o connotate da frammistione tipologica o funzionale.

I lotti interclusi, nei lotti attualmente inutilizzati anche appartenenti ad altra destinazione urbanistica, sono le aree su cui procedere per la realizzazione di nuovi complessi residenziali. L'eventuale urbanizzazione di lotti inutilizzati all'interno del tessuto edificato dovrà avvenire nel rispetto dei requisiti minimi per servizi e in un'ottica di riqualificazione degli spazi esistenti intervento edilizio a tal fine utilizzabili;

La nuova edificazione dovrà rapportarsi con lo stock abitativo inutilizzato, che viene riconosciuto come soluzione primaria alla richiesta di domanda abitativa all'interno dei Comuni, e i piani regolatori si occuperanno del soddisfacimento dei fabbisogni pregressi e della domanda aggiuntiva locale, gli interventi di nuova costruzione in aree dense e di transizione non dovranno in ogni caso comportare incrementi superiori al 5% della capacità insediativa, nei sistemi di diffusione urbana, oltre a una quota del 7,5% per incrementi da attuare tramite ristrutturazioni urbanistiche non ancora contemplate dagli strumenti urbanistici vigenti, quota ulteriormente incrementabile del 50% a sostegno della perequazione urbanistica di aree non edificabili esterne alle superfici territoriali degli ambiti di trasformazione e destinate a interventi di qualificazione ambientale e paesaggistica o a interventi di modernizzazione del sistema infrastrutturale previsti dal PTC;

## Il fabbisogno di edilizia sociale.

Il PTC2 individua Orbassano fra i Comuni con fabbisogno abitativo sociale per cui il piano regolatore potrà prevedere una quota aggiuntiva non superiore al 2,5% della capacità insediativa. I criteri insediativi dovranno rispettare le prescrizioni minor consumo di suolo.

## Gli insediamenti per attività produttive

Gli strumenti di pianificazione definiscono le politiche e azioni volte a valorizzare gli insediamenti produttivi preesistenti e ad attrarre imprese innovative, ambientalmente sostenibili e capaci di promuovere occupazione qualificata, produttività e competitività, mettendo in evidenza le aree da privilegiare - anche per la loro collocazione e dotazione infrastrutturale - in termini di servizi, infrastrutture, info-

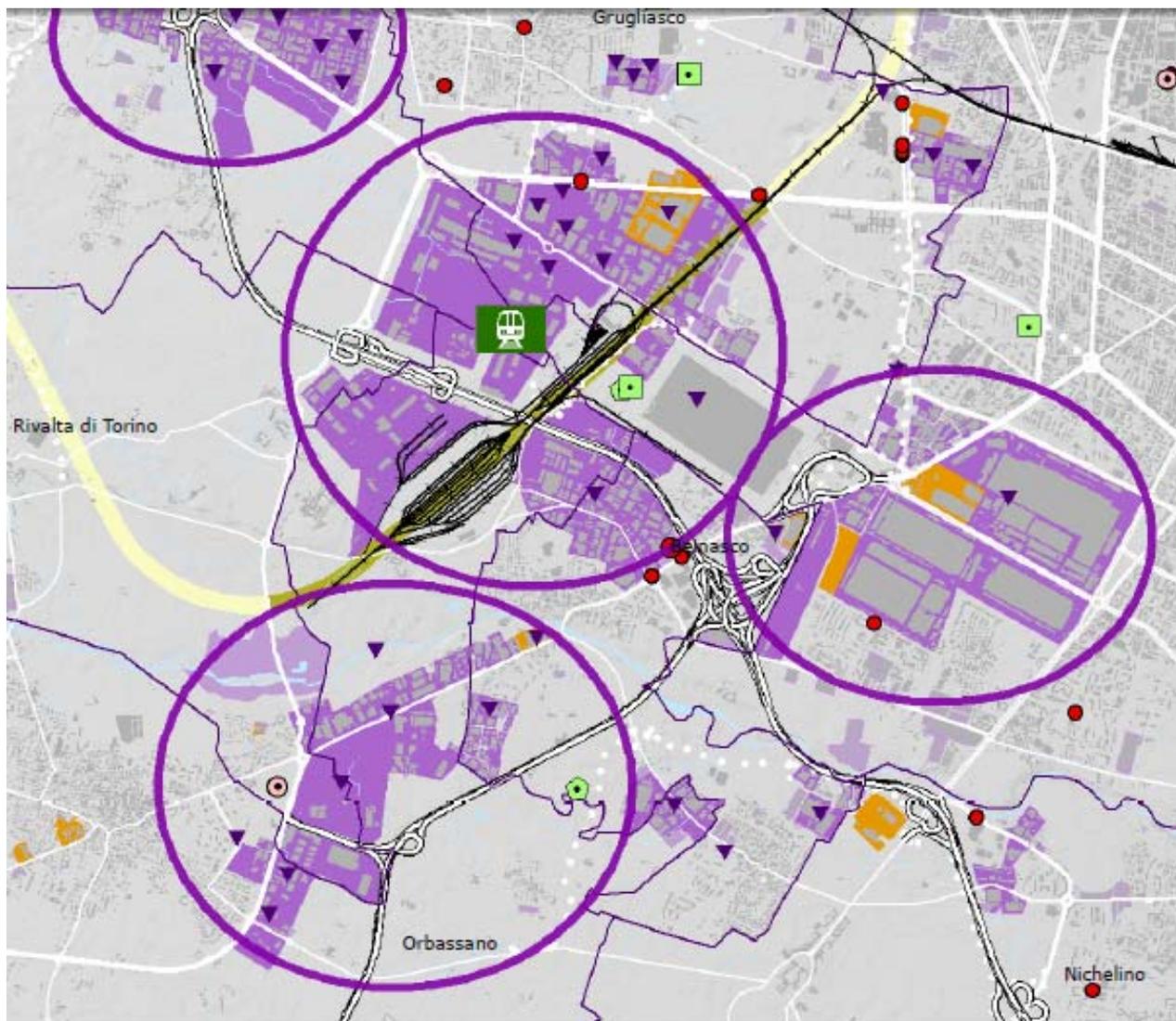
strutture e dotazioni ambientali, seguendo indirizzi tesi a riqualificare degli insediamenti esistenti e quelli di nuova realizzazione, privilegiano la realizzazione di:

- a) infrastrutture telematiche, al fine di servire con le reti a banda larga le aree industriali o i siti produttivi in generale;
- b) insediamenti di nuove imprese innovative e di nuovi settori ad elevato contenuto tecnologico (es. incubatori hi-tech, ecc.);
- c) servizi fondati sulle tecnologie della società dell'informazione a livello produttivo (es. centri telematici per lo sviluppo dell'e-business, digitalizzazione delle reti distrettuali, gestione informatizzata delle reti di fornitura, razionalizzazione dei flussi logistici, ecc.);
- d) reti energetiche per un uso razionale e contenuto dell'energia, anche promuovendo la cogenerazione e l'utilizzo di fonti rinnovabili e pulite;
- e) servizi per la gestione del risparmio energetico e del risparmio idrico.

Gli strumenti di pianificazione a livello locale, individuano gli insediamenti esistenti da attrezzare, completare e valorizzare e definiscono azioni volte a garantire:

- a) il riordino, il completamento, la densificazione, la razionalizzazione e il riassetto funzionale delle grandi polarità extra-urbane produttive/commerciali esistenti in quanto consumatrici di suolo e generatrici di traffico;
- b) l'ampliamento delle aree per attività produttive esistenti al momento dell'approvazione del piano quando siano dimostrate la necessità dell'intervento, l'impossibilità di provvedere attraverso il riordino, completamento e densificazione dell'esistente, la capacità del sistema infrastrutturale esistente di assolvere all'incremento di domanda di mobilità indotta;
- c) la qualità degli spazi aperti: parcheggi, interconnessioni con la rete stradale e/o ferroviaria, zone di carico/scarico, ambiti di interazione con la viabilità e l'ambiente circostante;
- d) la qualificazione ambientale e l'integrazione nel paesaggio dei bordi delle aree produttive e commerciali esistenti o realizzate ex novo;
- e) la ricollocazione delle aree produttive esistenti incompatibili con le aree urbanizzate alle quali sono inserite.

In considerazione dell'individuazione da parte del piano territoriale provinciale delle aree produttive di Orbassano negli ambiti produttivi di livello 1, le medesime sono quindi deputate a ricevere nuove aree e/o sostenere ampliamenti di quelle esistenti da configurare come "aree produttive ecologicamente attrezzate" (APEA) di cui al D. lgs n.112/98 ed all'art. 3 della L.R. 34/2004 creando le condizioni per un'eco-efficienza del sistema produttivo regionale.



*Schema estratto dalla tav.2.2 Sistema insediativo, attività economico produttive*

Gli strumenti urbanistici dovranno escludere la nuova edificazione produttiva isolata, nonché la previsione di ampliamenti di aree produttive sfrangiate e privi di compattezza e continuità infrastrutturale con le aree produttive esistenti.

Nuovi insediamenti dovranno avvenire previa verifica di fabbisogno esistente sul territorio verificando la presenza di comparti edilizi produttivi inutilizzati o sottoutilizzati;

## La rete commerciale

Gli strumenti di pianificazione definiscono politiche e azioni volte ad adeguare gli strumenti urbanistici generali alle disposizioni statali e regionali in materia di commercio e di urbanistica commerciale e i regolamenti di polizia locale, nonché ad adottare i criteri per il rilascio delle autorizzazioni di cui al decreto legislativo n.114/1999, nel rispetto delle norme di cui all'articolo 3 della legge regionale 28/99 e s.m.i..

Il PTC2 determina, nel rispetto delle competenze attribuite alle Province dalla disciplina vigente, le condizioni che, applicando in concreto alle varie parti del territorio provinciale gli "indirizzi e criteri regionali di urbanistica commerciale", devono sussistere sotto il profilo ambientale, infrastrutturale e della sostenibilità economica e sociale per la localizzazione di grandi strutture di vendita, con particolare riguardo ai seguenti contenuti:

- a) al contenimento del consumo di suolo;
- b) alla qualità edilizia e al corretto inserimento paesaggistico-ambientale;
- c) ai potenziali e reali impatti, anche cumulati tra loro relativi all'accessibilità veicolare, flussi di traffico, sostenibilità e qualità ambientale;
- d) alla realtà socio economica territoriale.

Gli strumenti urbanistici generali dei Comuni, le relative varianti e le ulteriori azioni amministrative riguardanti il territorio favoriscono e privilegiano:

- a) la creazione di "centri commerciali naturali" nei centri storici e nel tessuto edilizio-urbanistico esistente anche con idonee azioni di polizia del traffico;
- b) l'insediamento, nei centri storici e nel tessuto edilizio-urbanistico esistente, di esercizi di vicinato e di medie strutture di vendita;
- c) il riuso a fini commerciali di contenitori edilizi esistenti non più utilizzati o sottoutilizzati;
- d) le iniziative volte a garantire un efficiente rete distributiva su tutti i territori, anche i più marginali e attualmente con offerta commerciale limitata;
- e) il mantenimento di corridoi ecologici e naturali.

## La riqualificazione dell'ambiente urbano

Gli strumenti di pianificazione per quanto di competenza, concorrono a definire azioni volte a:

- a) promuovere la stabilizzazione dei limiti urbani preesistenti privilegiando azioni di riordino, qualificazione formale e funzionale dei margini e delle aree di frangia urbana;
- b) programmare interventi tesi a qualificare e rafforzare la struttura urbana e la dotazione di servizi e di attrezzature;
- c) riordinare il traffico veicolare e del complesso dei servizi di trasporto pubblico attraverso un'analisi della rete della viabilità articolata secondo i disposti di cui alle direttive ministeriali per i piani urbani della mobilità;
- d) localizzare le funzioni più attrattive su nodi infrastrutturali con adeguate capacità di risposta alla domanda di mobilità indotta;
- e) frenare la tendenza alla dispersione indifferenziata degli insediamenti sul territorio privilegiando la riqualificazione fisica e funzionale dei sistemi insediativi (recupero e prevenzione delle diverse forme di degrado, integrazione di funzioni e servizi, recupero delle aree dismesse, ecc.);
- f) individuare le aree industriali dismesse o collocate in maniera impropria nei tessuti residenziali ai fini della riqualificazione complessiva degli insediamenti utilizzando prioritamente tali aree per il riequilibrio degli standard urbanistici e per le funzioni ed attrezzature d'interesse generale;
- g) garantire la qualità architettonica degli interventi interni all'edificato e nelle aree di espansione anche con la predisposizione di adeguati apparati normativi;
- h) tutelare e valorizzare le aree agricole che si incuneano nel sistema insediativo e che rivestono particolare importanza per gli equilibri ecologici degli ambiti interessati e quali elementi di connessione del territorio (reti ecologiche).

## Il settore agroforestale e le aree agricole

Il P.T.C. persegue il massimo contenimento possibile del consumo dei suoli agricoli e delle aree arborate; promuove disamine ed iniziative concertate con gli altri enti locali interessati e con la Regione, al fine di conseguire i seguenti obiettivi:

- a) lo sviluppo delle capacità e delle funzioni ecologiche delle attività agricole e della silvicoltura;
- b) la riduzione delle pressioni sull'ambiente naturale, con specifico riguardo alla componente ambientale costituita dall'aria.

Obiettivo è quindi la valorizzazione del ruolo dell'agricoltura, la conservazione di ecosistemi e habitat naturali e la tutela e valorizzazione degli assetti rurali storici.

Gli strumenti di governo del territorio in ragione delle diverse scale d'intervento, ripartiscono il territorio rurale in ambiti correlati alla funzione agricola ed ai caratteri ambientali e paesaggistici, individuando:

- a) i territori di notevole interesse per i loro caratteri ambientali e paesaggistici nei quali, le attività trasformative sono subordinate alla dimostrazione della loro coerenza con i caratteri dell'ambito; in particolare, l'attività edilizia è preordinata al recupero e alla valorizzazione del patrimonio edilizio esistente per usi agricoli o, comunque, per usi compatibili con i caratteri dell'ambito esplicitamente definiti dal piano territoriale provinciale;
- b) i territori agricoli vocati allo sviluppo dell'agricoltura nei quali gli interventi, nel rispetto dei caratteri ambientali e paesaggistici dei territori interessati, debbono essere esclusivamente finalizzati allo sviluppo dell'agricoltura e delle attività ad essa connesse;
- c) le aree rurali periurbane nelle quali gli interventi debbono essere finalizzati a risolvere, in modo sinergico, le esigenze di sviluppo delle attività agricole e di quelle insediative.
- d) diversificare e integrare le attività agricole in una prospettiva di economia multi-reddito privilegiando filiere di sviluppo coerenti con le potenzialità delle aree interessate.

Il piano territoriale provinciale, per favorire la rivitalizzazione delle aree rurali come sopra definite, in coerenza con la pianificazione e programmazione regionale ed in ragione dei diversi caratteri dei territori, definisce:

Per il settore agroforestale la tutela delle aree boscate e delle aree con formazione arborea o arbustive non costituenti bosco in contesti a basso indice di boscosità, in particolare in aree planiziali e periurbane;

La tutela delle aree irrigue e ad elevata vocazione e potenzialità agricola con destinazione agricola preferenziale dei suoli di I e II classe;

La sostenibilità degli insediamenti zootecnici;



*Estratto da Tav. 3.1 PTC2 sistema del verde e delle aree libere*

## Infrastrutture e mobilità

Per il perseguimento degli obiettivi del PTC si considera:

- a) connessione alle reti infrastrutturali europee ed in particolare il corridoio 5;
- b) razionalizzazione della mobilità in funzione delle concrete esigenze degli intenti del sistema infrastrutturale;
- c) razionalizzazione ed agevolazione del trasporto e della distribuzione delle merci;
- d) contenimento delle pressioni sull'ambiente generate dalla mobilità;

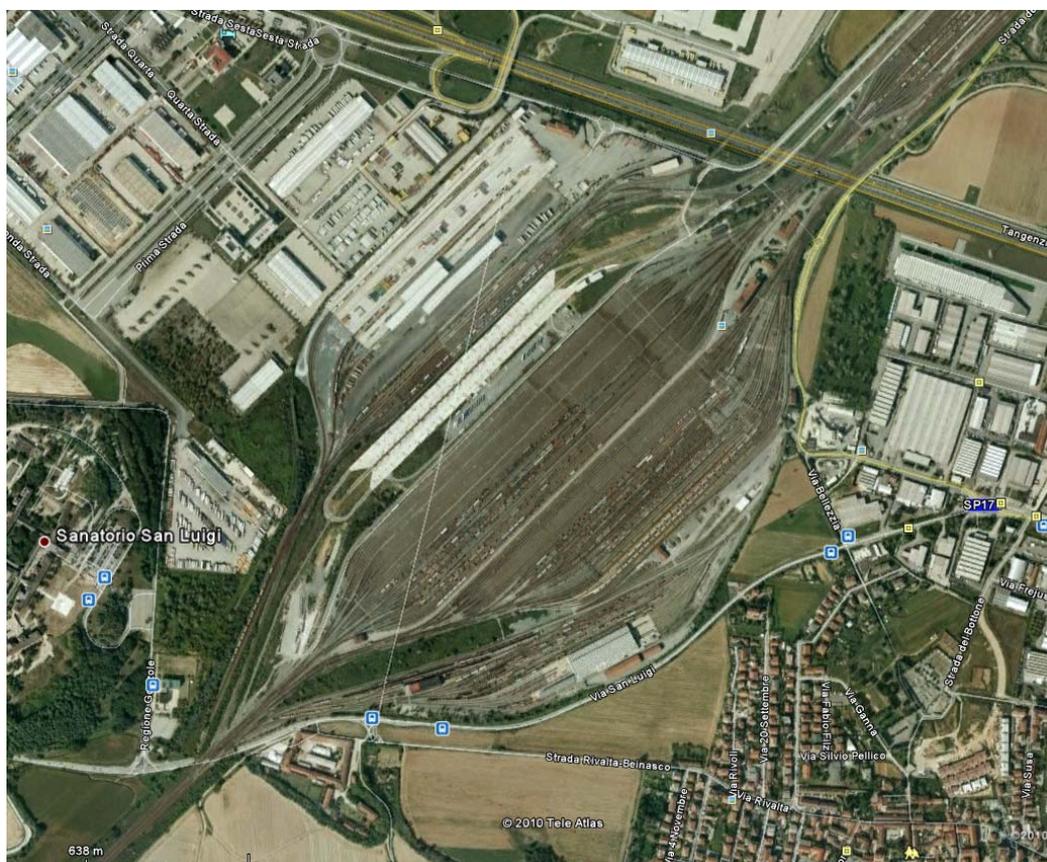
in particolare:

- la realizzazione degli eurocorridoi ed in specie della nuova linea ferroviaria Torino-Lione,
- il potenziamento della rete e del servizio di trasporto pubblico, con la realizzazione del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) dotato di attestamenti che ne consentano l'esercizio più utile, con la realizzazione della Linea M2 della Metropolitana di Torino, nonché attraverso l'integrazione dei vari tipi di trasporto pubblico e la riqualificazione dei nodi intermodali;
- potenziamento del sistema ferroviario in funzione del trasporto delle merci o lo sviluppo del sistema della logistica;
- miglioramento della rete stradale esterna, con specifico riguardo alle infrastrutture presenti nelle aree marginali o svantaggiate, ai fini della sicurezza, dell'efficienza funzionale e del contenimento delle pressioni sull'ambiente;
- potenziamento dei collegamenti dei Comuni al di fuori dell'area metropolitana;
- programmazione e realizzazione di sistemi di parcheggi in corrispondenza dei principali accessi ai centri urbani e lungo le principali direttrici di penetrazione veicolare, idonei ad accedere in modo immediato ai servizi di trasporto pubblico per il centro urbano ed in prossimità delle stazioni ferroviarie, delle autostazioni e dei nodi di interscambio con le linee di trasporto pubblico, locale, dotati di dimensioni adeguate;
- incremento dei percorsi riservati ai pedoni anche al fine di assicurare, ove possibile, l'accessibilità pedonale ai servizi di trasporto pubblico locale e ai nodi di interscambio;
- incremento dei percorsi ciclabili, perseguendo la continuità degli stessi sul territorio.

## Il sistema della logistica

La logistica è un campo ad alta valenza strategica per l'area piemontese, rappresenta una risorsa del sistema territoriale, una leva strategica per accrescere la competitività dei sistemi locali in una fase di crescente internazionalizzazione dell'economia avvalendosi del potenziale di rete che si sta formando alla scala europea. Obiettivi prioritari della pianificazione regionale e provinciale è la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto funzionali alle attese di sviluppo, che consistono in nella riqualificazione dell'area logistica di Orbassano, non solo in chiave ferroviaria, ricercando le soluzioni che portino l'industria logistica nelle vaste aree inutilizzate, favorendo ad esempio l'introduzione di imprese (anche internazionali) con elevato contenuto tecnologico a servizio della logistica, con attivazione di servizi avanzati per la distribuzione urbana delle merci (city logistics), allo scopo di razionalizzare e limitare fenomeni di congestione e impatti ambientali;

Le piattaforme come lo scalo merci di Orbassano sono ambiti d'interesse regionale che integrate con il sistema dei trasporti possono costituire un valido supporto delle attività produttive, che governano il flusso dei materiali mediante lo stoccaggio, lo smistamento, la trasformazione dei prodotti e l'erogazione dei servizi, la cui destinazione ad uso logistico dovrà essere motivata dalla necessità di localizzazione di imprese di servizi logistici e prevedere, di norma, un uso intermodale che garantisca l'utilizzo di sistemi di trasporto ferroviario.



Area SITO

## LA PIANIFICAZIONE LOCALE

I piani locali, sono quindi tenuti a recepire gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni del piano territoriale regionale e di quello provinciale in ordine:

a) al quadro di riferimento strutturale del territorio comunale che, in approfondimento della pianificazione regionale e provinciale, analizza i caratteri socioeconomici e riconosce gli elementi fisici, paesaggistici, ecologici e culturali che caratterizzano i territori di competenza e definisce indirizzi e regole di conservazione e di trasformazione condivise dalla collettività interessata;

b) alla definizione, alla scala comunale, di obiettivi coerenti con l'interpretazione strutturale di cui sopra, con la pianificazione e la programmazione regionale e provinciale oltre che con la consistenza e la vulnerabilità delle risorse naturali, storico-culturali e identitarie che contraddistinguono il territorio di riferimento;

c) all'individuazione dei tessuti e degli ambiti di conservazione, consolidamento, trasformazione e qualificazione del territorio, insediato e non, oltre all'individuazione del sistema infrastrutturale principale esistente e in progetto;

d) all'attuazione alla scala locale del Piano di Bacino e la verifica delle condizioni di dissesto, pericolosità e rischio idraulico e idrogeologico rispetto alle ipotesi localizzative del piano secondo i principi di sussidiarietà e adeguatezza;

e) al progetto di piano e alle norme per il governo del territorio comunale, con particolare attenzione per:

1) la tutela e la valorizzazione del paesaggio in coerenza con la pianificazione sovralocale;

2) la prevenzione e la mitigazione del rischio geologico e idrogeologico;

3) la conservazione e valorizzazione delle aree urbanizzate, con particolare riferimento ai tessuti di carattere storico-ambientale;

4) lo sviluppo dell'agricoltura e delle attività ad essa connesse compatibili con le risorse dei territori rurali;

5) l'equilibrato sviluppo delle attività economiche;

6) il soddisfacimento del fabbisogno abitativo;

f) il Rapporto Ambientale, predisposto ai fini della valutazione ambientale, sulla base del quale, in coerenza con la pianificazione sovraordinata, sono definiti obiettivi di tutela e valorizzazione del sistema ambientale locale, i limiti da rispettare nel consumo di risorse territoriali e ambientali, il rispetto delle eventuali soglie poste in merito dalla pianificazione sovralocale.

## FINALITÀ E CONTENUTI DEL NUOVO P.R.G.C.

Come in premessa esplicitato il P.R.G.C. della Città di Orbassano è ormai datato anche se nel tempo ha subito diversi aggiornamenti , integrazioni e modifiche apportate con le numerose varianti precedentemente descritte;

Ne deriva conseguentemente la necessità di elaborare un nuovo piano regolatore, che nel rispetto del precedente, offra obiettivi moderni che salvaguardando le peculiarità ambientali e storiche, determini uno sviluppo equilibrato del territorio nelle varie declinazioni, economico-produttive, terziarie e residenziali, e sappia cogliere le opportunità che si presentano dal mondo imprenditoriale o che derivino dal scelte infrastrutturali sovra comunali condivise;

Nel merito si individuano i filoni su cui articolare i vari quadri di analisi e progetto.

### IL QUADRO AMBIENTALE

#### Il sistema del verde diffuso e urbano

Il territorio della Città di Orbassano è interessato dalla presenza del Parco di Stupinigi del Parco del PO tratto torinese sul Torrente Sangone e dall'ampia zona agricola che la circonda, la consistenza territoriale è pari a:

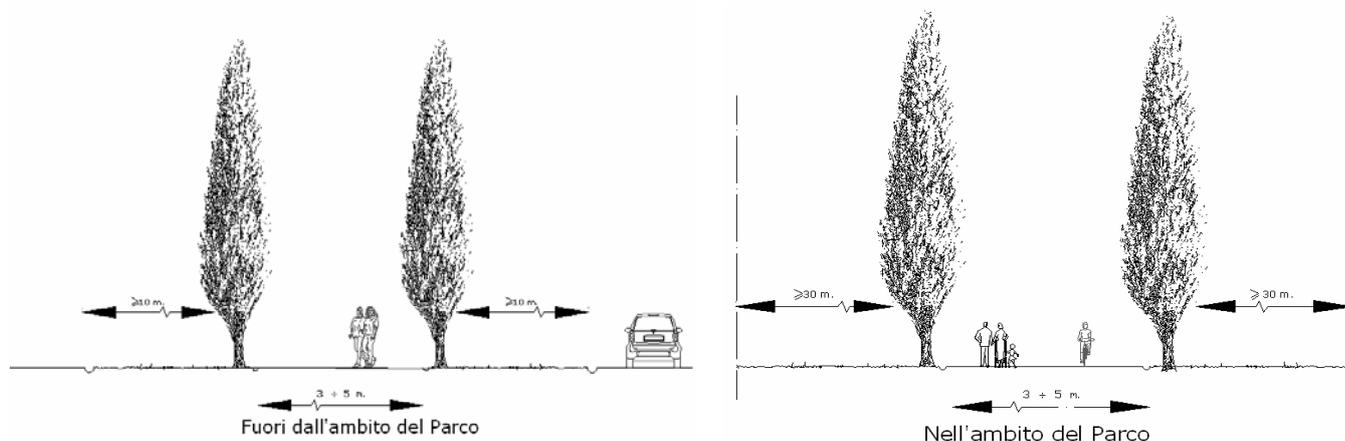
il Parco di Stupinigi	ha.	26,15	( 11.8.% del territorio comunale)
il Parco sul Torrente Sangone	ha.	8,62	( 4.% del territorio comunale)
la zona agricola	ha.	94,68	( 43.% del territorio comunale)
per complessivi	ha.	1.294.5	(58.8.% del territorio comunale)

In tale ampia area, oltre agli ambiti interessati dai suddetti parchi, che rivestono notevole interesse per i loro caratteri ambientali e paesaggistici, nei quali occorre che le attività trasformative siano coerenti con i caratteri dell'ambito e per cui l'attività edilizia sia preordinata al recupero e alla valorizzazione del patrimonio edilizio esistente per usi agricoli o, comunque, per usi compatibili con i caratteri dell'ambito esplicitamente definiti dai piani d'area.

In proposito si caratterizzano:

- i territori agricoli nei quali gli interventi, nel rispetto dei caratteri ambientali e paesaggistici dei territori interessati, debbono essere esclusivamente finalizzati allo sviluppo dell'agricoltura e delle attività ad essa connesse;
- le aree rurali nelle quali gli interventi debbono essere finalizzati a risolvere, in modo sinergico, le esigenze di sviluppo delle attività agricole e di quelle insediative.
- le attività agricole da diversificare e integrare in una prospettiva di economia multi-reddito privilegiando filiere di sviluppo coerenti con le potenzialità delle aree interessate, anche con riferimento ad attività di tipo terziario anche funzionale alle attività connesse ai parchi.
- le opportunità che con il progetto di corona verde e il contratto di fiume si possono creare nell'ambito di un collegamento funzionale e filologico tra tutte le aree che compongono il verde diffuso da organizzare riprendendo i collegamenti con il castello di Stupinigi, che si intendono valorizzare non solo con le normali viabilità veicolari e ciclopedonali ma con la strutturazione di corridoi con funzioni di mitigazione e anche di riqualificazione paesistica di frange e margini del costruito;

Negli schemi planimetrici **della tavola 1, "Il sistema del verde diffuso"** viene evidenziato distinguendo l'area agricola dai parchi, al fine di apprezzarne la consistenza sul territorio di Orbassano, e indicati gli assi principali su cui impostare i varchi di collegamento tra il Parco di Stupinigi e il Parco sul Torrente Sangone, tali assi seppur condizionati dalla presenza dell'autostrada per Pinerolo e dai due sovrappassi che la superano, possono seguire le rotte storiche che traggono origine dal castello di Stupinigi e unire un'ampia fetta del territorio. Tali assi si immaginano con tipologia caratterizzata da strade dotate di bordi alberati come descritto negli schemi che seguono.



Negli schemi planimetrici della **tavola 2 – "Viabilità ciclabile, stradale, ferroviaria e nodi interscambio "** - sono riconoscibili tutti percorsi viari e in particolare quelli ciclabili utili alla accessibilità dei fruitori dei parchi suddetti.

In tale ambito si sono individuate le zone urbane (quelle con presenza di insediamenti e dotate di elevato grado di infrastrutturazione o previste dal vigente P.R.G.C. in corso di attuazione ) e le zone periurbane e di frangia (le aree limitrofe alla città costruita, caratterizzate da scarsa qualità paesaggistica ed ecologica con basso grado di naturalità e elevato grado di disgregazione del tessuto agricolo) e le aree agricole con evidenziate le emergenze architettoniche costituite dalle cascine, con tale individuazione si vuole rafforzare la valenza paesaggistica del territorio agricolo e disporre la salvaguardia del patrimonio storico e architettonico presente, in particolare valorizzare la documentazione che con i precedenti piani regolatori si è raccolta e nel rispetto degli indirizzi normativi favorire il recupero architettonico e funzionale rivolto in primis all'attività agricola e in seconda ipotesi ad attività terziarie compatibili;

Parimenti per le aree libere considerare la possibilità di potenziare le strutture a servizio dell'agricoltura ma anche offrire l'occasione per insediare impianti ludico ricreativi, su spazi aperti rivolti ad attività agrituristiche, e realizzare impianti di colture specializzate o intensive collegate, favorendo occasioni di diversificazione e sviluppo delle attività economiche connesse alla produzione agricola.

Sempre nella **tavola 1** si sono cartografate le aree oggetto di fenomeni inquinanti per le quali è necessario disporre di interventi di bonifica ambientale e quei siti che ai sensi del D.M. 471/99 e per le quali, ai sensi del comma 10 dell'art. 17 del D.Lgs 22/97, si costituisce l'onere reale per gli interventi di messa in sicurezza, di bonifica e di ripristino ambientale nonché la realizzazione delle eventuali misure di sicurezza.

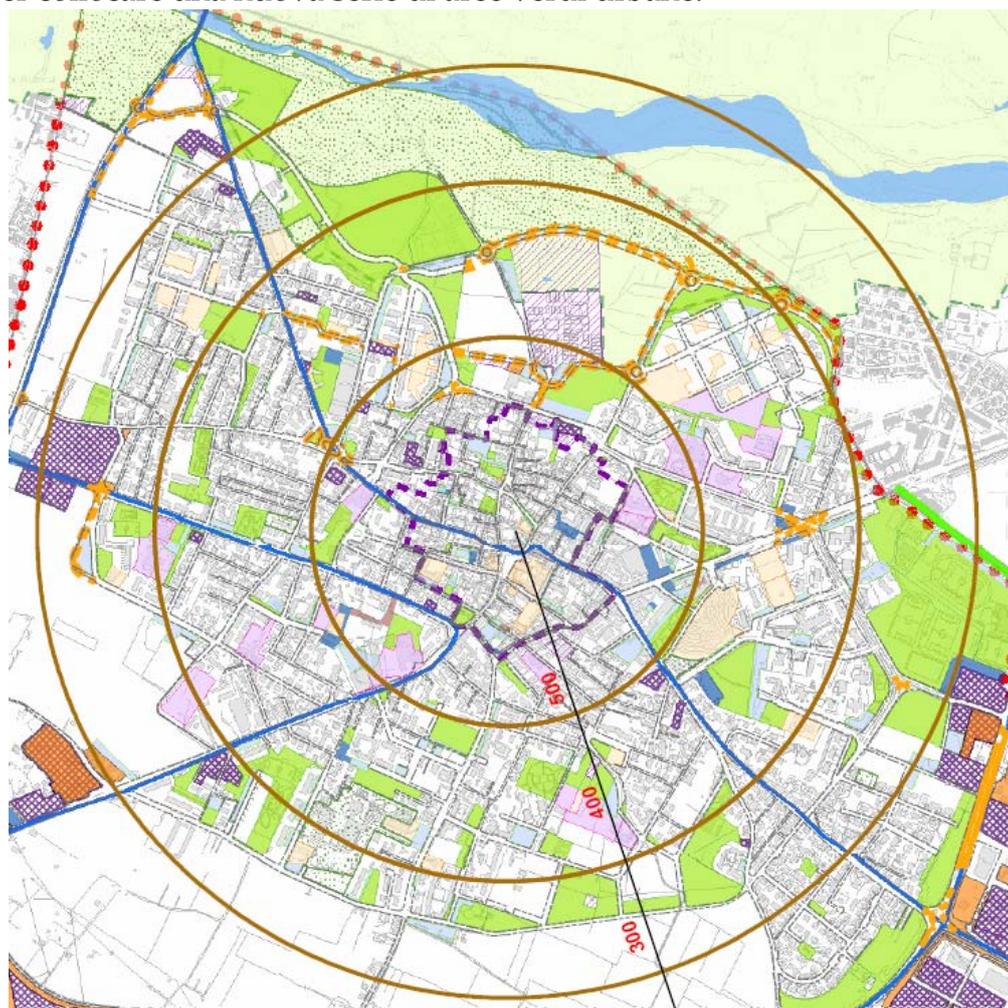
Un'ulteriore elemento che caratterizza il territorio di Orbassano è l'importante rete di canali irrigui, che trovano principale origine dall Canale di Orbassano che riveste rilevanza storica, citato da G. Casalis nel 1847, le cui vicende "ebbero inizio il giorno 3 novembre 1491, quando la duchessa Bianca di Savoia concesse, per mezzo di patenti, agli uomini e alla Comunità di Druento la facoltà di derivare una bealera dalla Dora Riparia.

*"Il 9 maggio 1511, un istrumento [...] stabiliva la costruzione della bealera consistente in una derivazione dal territorio di Alpignano e passante per Collegno, Rivoli, Grugliasco, Rivalta fino a Orbassano e Vicomanino (Rumanin), con la disposizione che le acque sarebbero spettate per due terzi a Orbassano e un terzo a Vicomanino.*

Le opere di presa dalla Dora Riparia ad Alpignano e si sviluppano per diversi Km. nei comuni di Grugliasco, Rivoli e Rivalta per poi giungere nel Comune di Orbassano e la loro realizzazione e gestione si è succeduta fino ai giorni nostri

## Il sistema del verde urbano.

Il verde presente nel territorio urbano della Città di Orbassano è rappresentabile con aree che si collocano su due anelli concentrici che distano dal centro circa 500 e 900 metri essi sono sommariamente indicati nella **tav. 4 "Standards Urbanistici"** e consistono dimensionalmente a complessivi ha. 52,53 e si possono ulteriormente caratterizzare con le specifiche destinazioni in verde attrezzato, sportivo, ambientale e botanico di pregio, inoltre da tale rappresentazione tematica è possibile identificare quali zone urbane ne siano più o meno dotate al fine di fornire utili indirizzi per la successiva pianificazione, si intuisce inoltre che la fascia di circa 300 metri che separa l'area urbana dalla circonvallazione esterna sia l'ambito su cui individuare un terzo anello per collocare una nuova serie di aree verdi urbane.

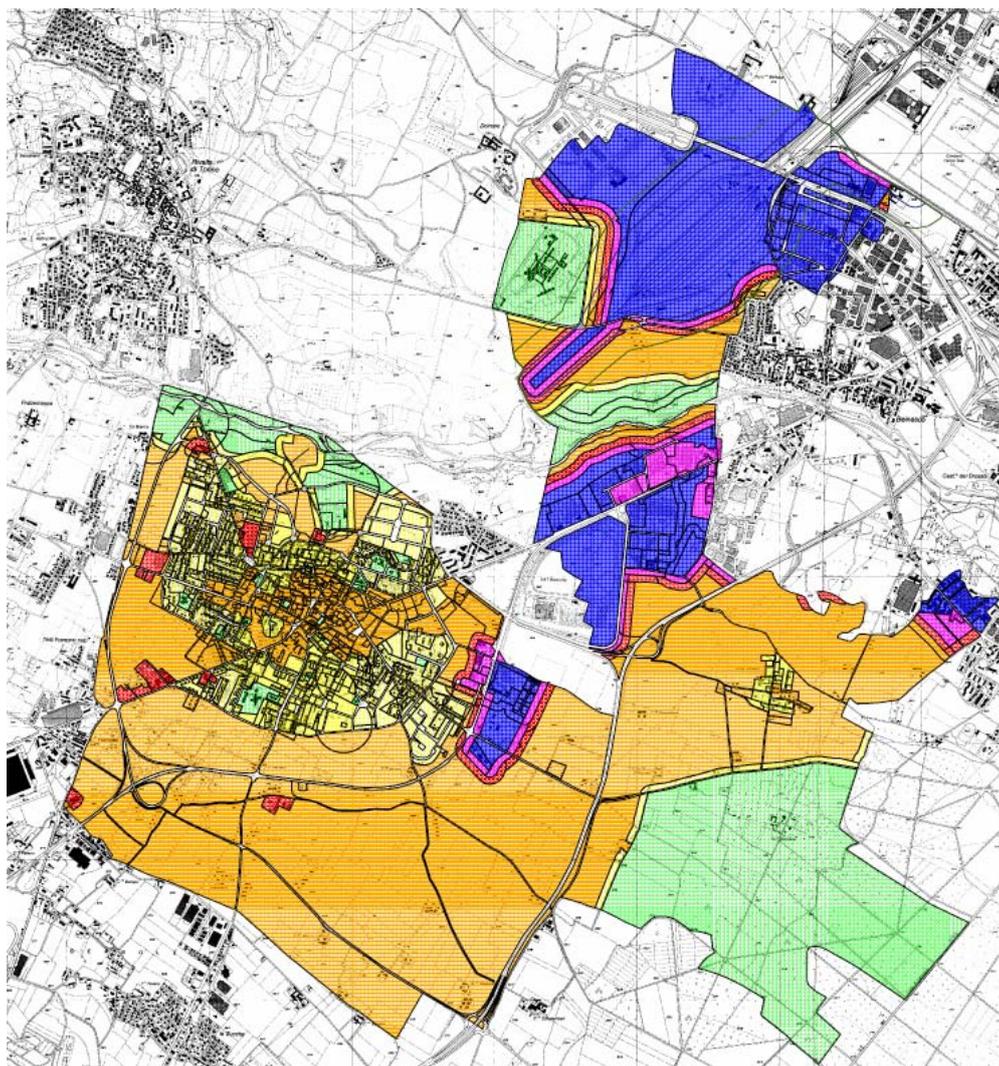


*Estratto tav. 4 Standards Urbanistici*

Nel nuovo P.R.G.C. si tende a definire, qualificare e distribuire sul territorio urbano in forma omogenea le varie tipologie di verde declinato nelle varie forme (attrezzato, sportivo, di arredo e botanico) al fine di consentire al maggior numero di cittadini di accedervi pedonalmente;

## La Classificazione Acustica

La Città di Orbassano è dotata del Piano di Classificazione Acustica (adottato con D.C.C. n°42 del 6/7/2006) ai sensi della L. 447/95 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e della L.R. 52/2000 "Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento acustico", al quale sarà dato con continuità la dovuta considerazione mantenendo gli indirizzi assunti con la precedente pianificazione urbanistica-ambientale rivolte sempre più alla mitigazione dei rumori con particolare riferimento a quelli generati dalla viabilità;



*Estratto tav. 1 Piano Zonizzazione Acustica*

## Valutazione del rischio industriale nell'ambito della pianificazione territoriale (R.I.R)

Con la Variante strutturale n°12 si è riproposta la problematica dell'analisi territoriale connessa alla Valutazione del Rischio Industriale in ordine al documento approvato nel maggio 2010 con la deliberazione di Consiglio Comunale n. 29 del 28/07/2010, alla quale verrà dato seguito con gli opportuni approfondimenti;

L'elaborato, coerentemente con quanto disposto dalle Linee Guida emanate con D.G.R. n. 20-13359 del 22 febbraio 2010 e successivamente modificata dalla D.G.R. n. 17-377 del 26 luglio 2010 dalla Regione Piemonte, si propone quindi l'individuazione degli effetti ambientali significativi, con particolare riferimento alle vulnerabilità antropiche ed ambientali, correlati alla presenza di aree o attività a rischio industriale ovvero con potenziale impatto sull'ambiente circostante.

Il recepimento dei risultati derivanti verranno tradotti in azioni atte a disciplinare l'urbanizzazione delle aree anche di nuovo impianto o completamento su cui ricadono gli effetti del rischio industriale.

La gestione del rischio industriale attraverso gli strumenti urbanistici potrà avvenire operando sia su un livello di carattere generale, che interessa tutto il territorio, sia su un livello di dettaglio che evidenzia vincoli o criteri relativi ad aree specifiche, per cui:

L'insediamento di nuove attività produttive sul territorio dovrà essere consentita solo a seguito di analisi di compatibilità territoriale ed ambientale con specifico riferimento al contesto in cui si colloca.

La pianificazione territoriale dovrà tendere, per quanto possibile, alla separazione degli elementi di rischio (attività produttive) dagli elementi vulnerabili.

## IL QUADRO GEOIDROGEOLOGICO

E' opportuno ricordare che nell'ambito degli studi redatti in occasione della varianti urbanistiche n. 12 si è provveduto ad adeguare la pianificazione locale al Piano per l'Assetto Idrogeologico (PAI) individuando i fattori di rischio relativi;

### Adeguamento del PRG al PAI e alla Circolare P.G.R. n° 7/Lap

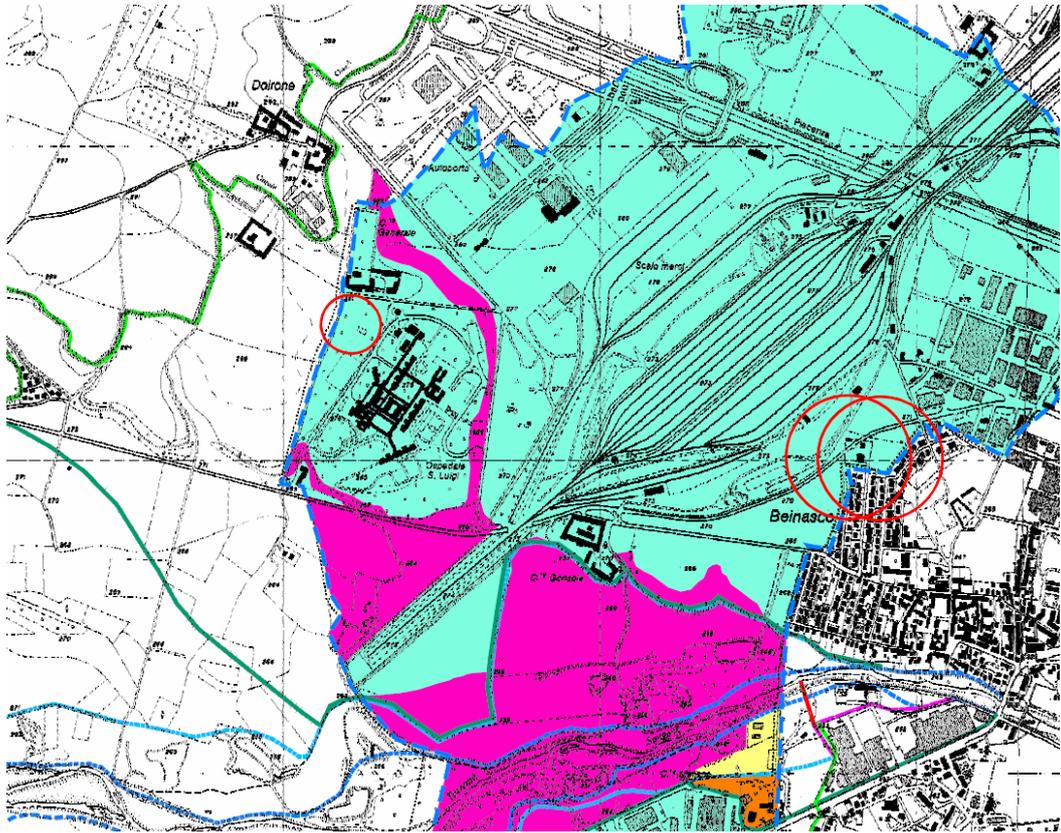
Si è concluso con la Regione Piemonte il procedimento di condivisione del rischio idrogeologico e del dissesto e, in quell'ambito, si è conseguita l'approvazione di tutta la documentazione, le analisi e le prescrizioni di contenuto idrogeologico allegate alla Variante n° 12 qualificante e idonea a integrare il quadro di assetto idrogeologico e di dissesto del PAI.

La documentazione definitiva, adeguata alle osservazioni del Tavolo Tecnico costituito presso la Regione, è stata trasmessa alla Regione medesima a conclusione della fase istruttoria, in data 28.03.2003 con le controdeduzioni ai pareri espressi dalle competenti Direzioni regionali.

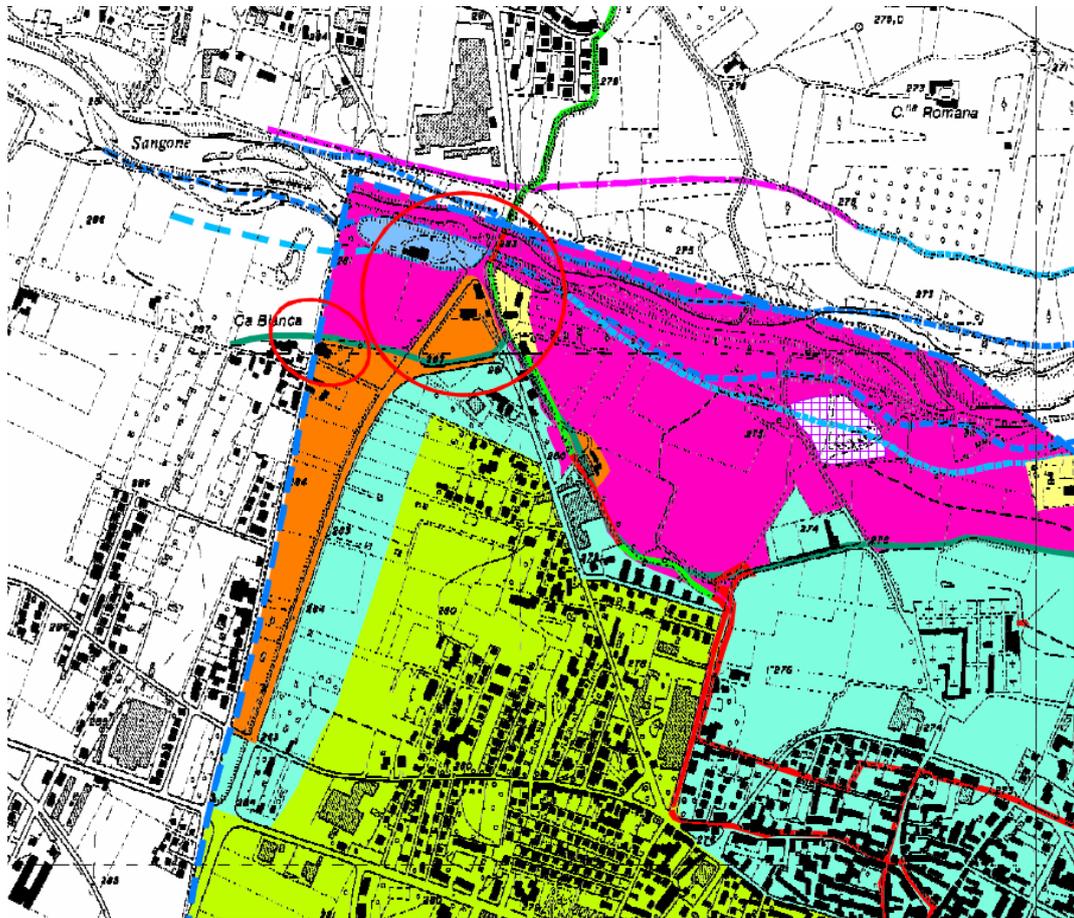
La documentazione allegata al progetto preliminare della variante strutturale n. 12 recepisce le modifiche e integrazioni richieste dall'ARPA durante l'iter di approvazione della variante medesima.

La Variante 12 incorpora quindi le risultanze degli studi idrogeologici condotti dal Dr. Geol. P. Leporati e dal Prof. Ing. V. Anselmo, i cui elaborati costituiscono a tutti gli effetti integrazione ed aggiornamento del PRG e del PAI.

Con il nuovo piano regolatore si pone l'obiettivo di intervenire sulle residue aree interessate dal rischio idraulico e in particolare nella zona posta tra l'ospedale San Luigi Gonzaga e il SITO dove in tempi passati si sono registrate esondazioni dal reticolo idraulico minore anche se in tempi recenti non si sono più verificati anche in seguito alla realizzazione del nuovo tratto stradale provinciale realizzato in occasione delle olimpiadi invernali del 2006 a collegamento delle strade provinciali SP 175, SP 174 e SP6 che di fatto ha regimato le acque provenienti dal terrazzamento del Dojrone convogliandole nel rio Garosso di Rivoli, per il quale si sono disposti approfondimenti di merito in occasione della variante strutturale n.19.



*Estratti dalla tav. geologica della Var. strutt. n. 12*



## IL QUADRO INFRASTRUTTURALE

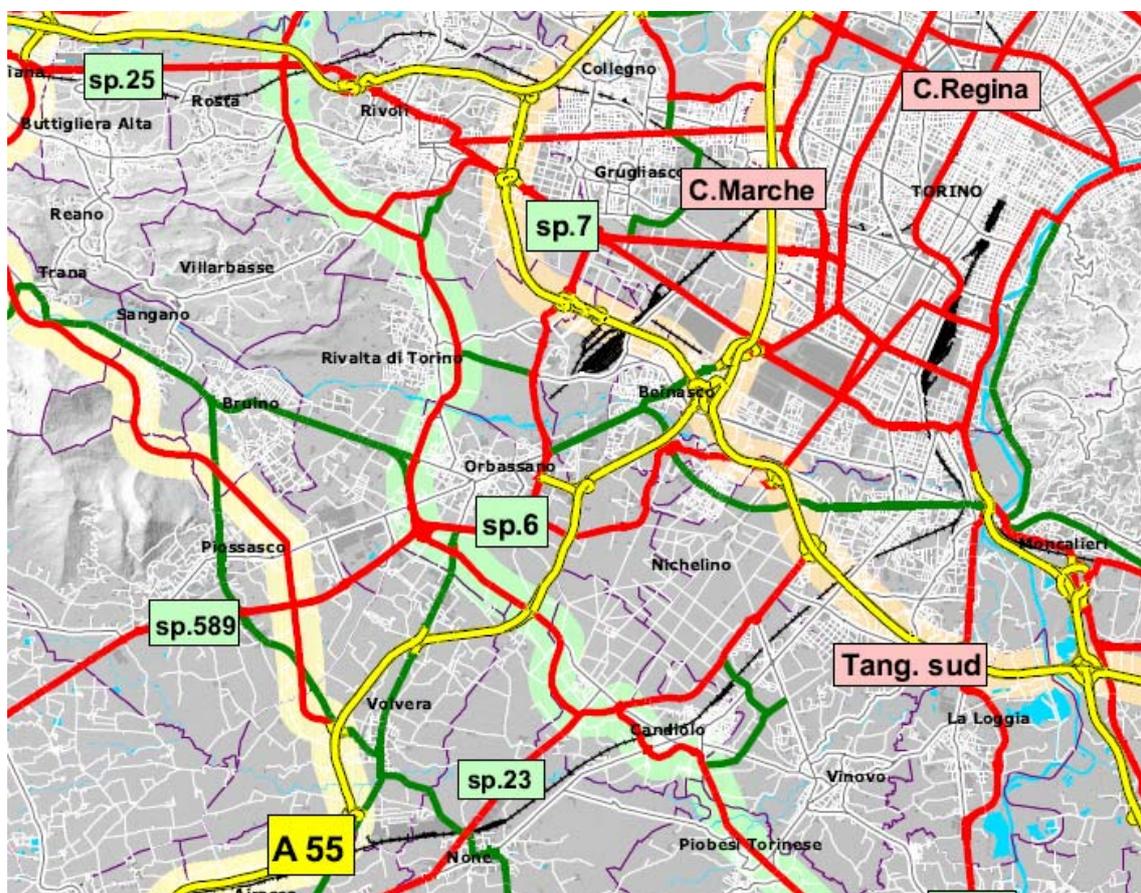
### La viabilità

Il territorio della Città di Orbassano è attraversato da importanti reti viabili autostradali con i relativi svincoli quali la tangenziale torinese a nord e l'autostrada Torino-Pinerolo a sud/est e da principali direttrici provinciali denominate SP6 (circonvallazione esterna), SP 143 (che collega Rivoli, Rivalta, Orbassano a Stupinigi ), SP. 139 (che collega Orbassano a Volvera) SP 142 (che collega Orbassano a Candiolo), dalla circonvallazione di Borgaretto (attualmente in corso di realizzazione) ed è interessato da programmi sovra comunali di razionalizzazione e estensione della rete viabile;

Dal progetto del P.T.C.2 si estrapolano le gerarchie provinciali sulla viabilità.

#### **LIVELLI GERARCHICI DELLA VIABILITA' ( esistente o prevista)**

-  Livello 1 : Autostrade ( cat. A - B ) esistenti e previste
-  Livello 2 : Viabilità principale e adduttori radiali all'A.M.T. esistente o prevista
-  Livello 3 : Viabilità di carattere provinciale o sovralocale esistente o prevista
-  Livello 4 : Viabilità di carattere sovracomunale esistente o prevista
-  Corridoio Sistema Autostradale Tangenziale Torinese
-  Corridoio Anulare esterno
-  Corridoio Pedemontana

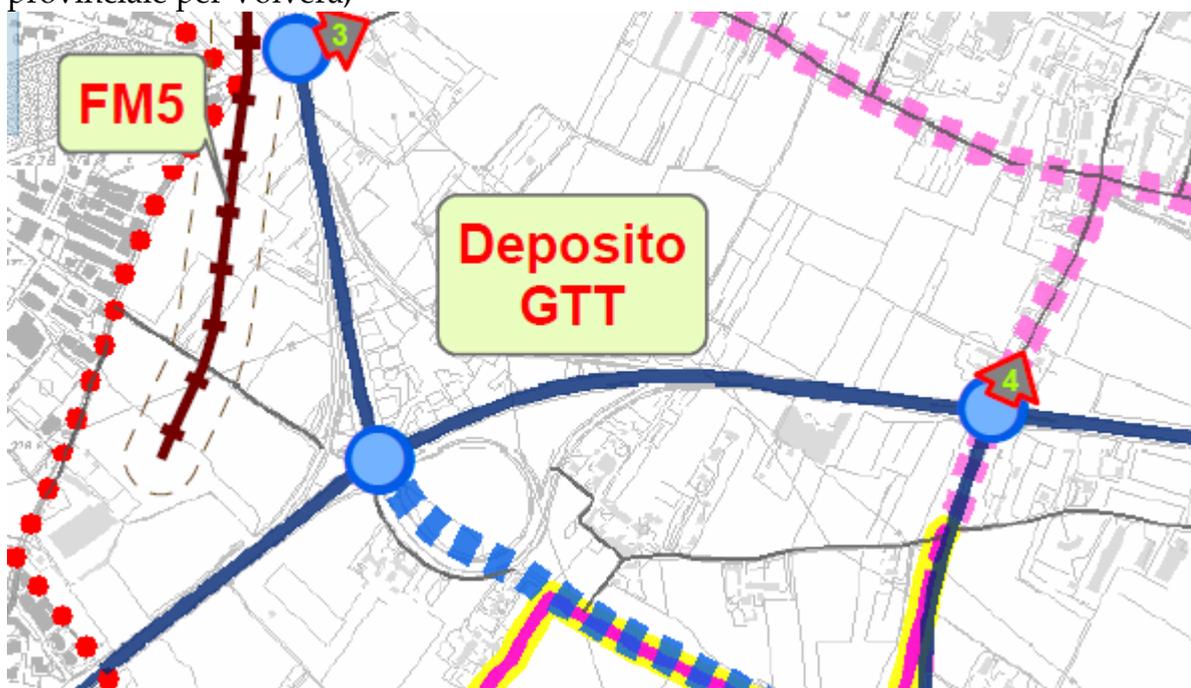


Schema viario estratto dalla tav 4.2 del P.T.C.

Alla viabilità sovracomunale si connette la rete viabile comunale che si rileva nel capoluogo a raggiera dal centro storico verso le principali direzioni a nord verso Rivalta-Rivoli e Grugliasco a est verso Beinasco-Torino e Stupinigi-Nichelino a sud verso Volvera e Candiolo e a ovest verso Piossasco e Rivalta-Bruino

Per la viabilità comunale è auspicabile completare la qualificazione degli assi a raggiera e la loro connessione con l'anello esterno in particolare del tratto a nord di collegamento tra la via Rivalta e la via Gozzano, definendo l'ipotesi di sezione stradale coerente all'ambito attraversato e costituente il bordo dell'area protetta del parco del Torrente Sangone;

Per la rete esterna all'ambito urbano si propone di recepire le indicazioni del PTC in ordine alla gerarchia riferita alla SP 143 con particolare riferimento alla sistemazione del nodo con la SP6 in zona C.na Bronzina e proporre la sostituzione del sovrappasso con una intersezione a rotatoria che consentirebbe una efficace connessione con la stessa SP143 oggi di fatto a fondo cieco proprio in corrispondenza della C.na Bronzina, offrendo una alternativa al nodo costituito dalla nuova rotatoria posta sulla SP6 con la provinciale per Volvera;



*Estratto dalla tav. 2*

Nell'ambito della razionalizzazione della viabilità primaria si propone la connessione diretta tra la zona industriale di via G.Agnelli con lo svincolo autostradale della Torino-Pinerolo per il quale è sufficiente un breve raccordo stradale con la zona industriale di fraz. Pasta:

Altro nodo strategico per la viabilità che oggi presenta criticità e che necessita di interventi è la zona in cui è insediato l'ospedale San Luigi Gonzaga, in considerazione del ruolo rappresentato dalla sede della seconda Facoltà di Medicina di Torino e una

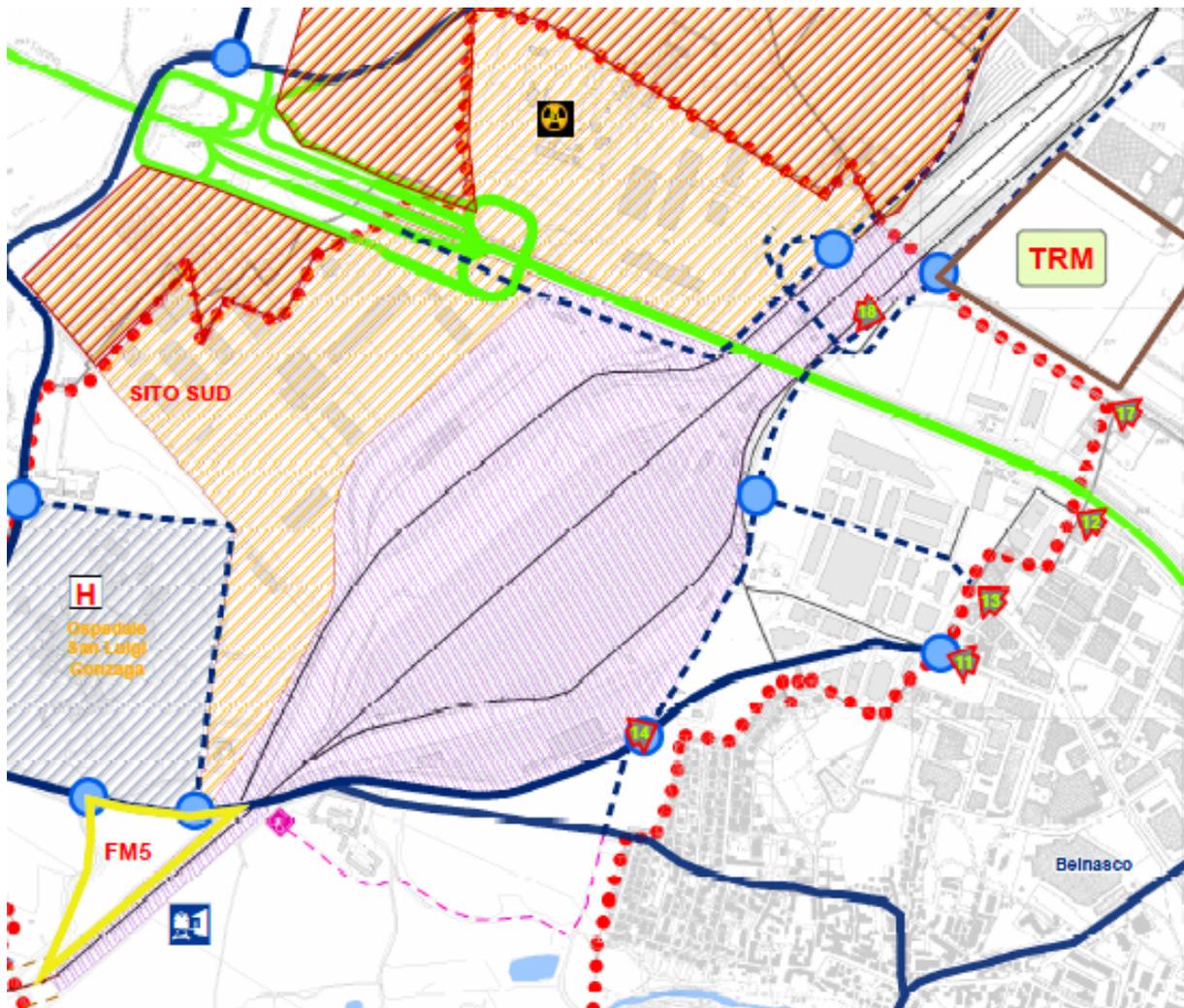
delle tre principali Aziende ospedaliere universitarie della Regione Piemonte e in funzione delle trasformazioni che sono programmate dagli sviluppi trasportistici legati alla Nuova Linea Torino Lione e della realizzazione della nuova stazione ferroviaria metropolitana (FM5) e della connessa struttura di interscambio legata alla mobilità dei passeggeri;

Così come la ridefinizione della viabilità di accesso alla Cascina Gonzole che a seguito della prossima realizzazione delle opere del nuovo sottopasso ferroviario e della traslazione dell'attuale accesso sulla SP 174 necessita di una nuova organizzazione, che con l'occasione si propone di conciliare. Il tracciato modificato della S.P. 174 (da collegare con la nuova viabilità di accesso al termovalorizzatore) e una nuova viabilità su cui dirigere le strade locali da e per la C.na Gonzole (compreso l'accesso ciclo-pedonale alla nuova stazione di FM5) e Beinasco, con l'opportunità di sviluppare e riqualificare gli insediamenti del bordo urbano esistente;

Il nuovo assetto che si propone considera anche l'estensione con l'ampliamento del perimetro della zona protetta dal Parco del T. Sangone, che al momento si attesta alla base del terrazzamento del complesso cascinale e dell'abitato di Beinasco e che potrebbe attestarsi sino alla sede della S.P. 174, per poi caratterizzare così un'area di transizione ambientale tra lo scalo merci ferroviario, l'abitato di Beinasco e l'area a parco e organizzare il nodo viario per svincolare l'ingresso dello scalo merci.

del Parco del Sangone che al momento si attesta al terrazzamento del complesso Cascinale e dell'abitato di Beinasco sul cui perimetro potrebbe attestarsi, definendo e caratterizzando un'area di transizione ambientale tra l'impianto ferroviario e l'area parco nell'area posta tra la zona C.na Gonzole e il bordo delle aree urbane di Beinasco.

In particolare per la viabilità di accesso alla Cascina e alle aree urbane si ritiene di utilizzare i modelli già precedentemente definiti per le rotte di caccia di Stupinigi, mentre per le aree deputate all'estensione del Parco del Sangone o a costituire aree di preparco si ricordano i progetti legati alle azioni di compensazione ambientale del termovalorizzatore che prevedono per tale area la sistemazione a bosco proprio per attenuare l'impatto delle infrastrutture nei confronti delle aree urbane presenti.

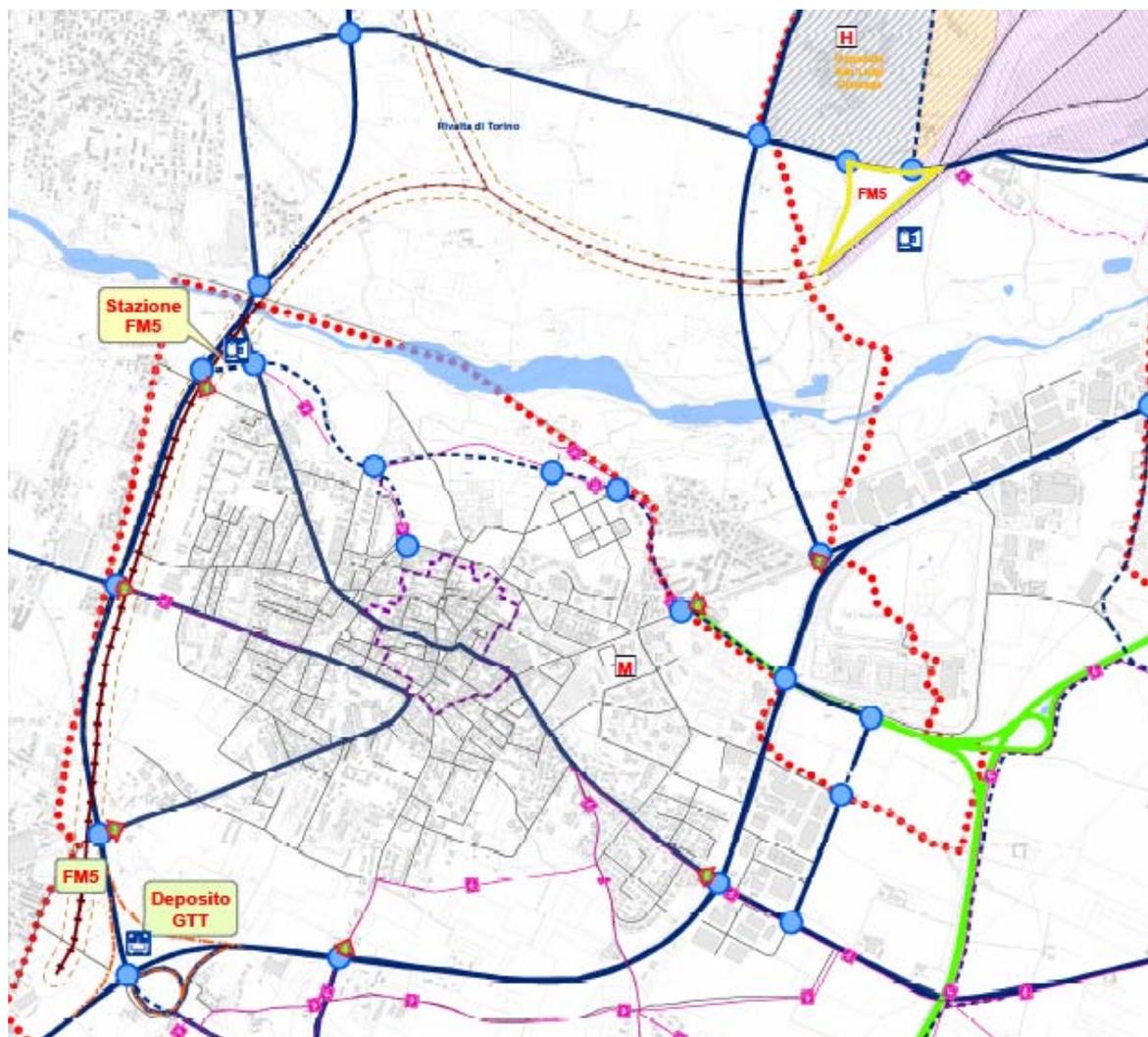


*Estratto tav. n. 2 " Viabilità stradale, ferroviaria, nodi di interscambio"*

Sul la viabilità che gravita sulla S.P. 174 nel tratto di attraversamento delle zone industriali di Orbassano e Beinasco è oltremodo necessario riconsiderare le possibili modifiche della gerarchia delle aste viarie che si vengono a costituire in funzione della nuova viabilità che la provincia di Torino è in procinto di realizzare per dotare di idonei collegamenti il nuovo termovalorizzatore e del ruolo che le viabilità collocate nelle aree produttive possono assumere (considerato le ampie sezioni che offrono);

Nell'ambito delle proposte di sviluppo delle connessioni con le reti principali è altresì da considerare utile la connessione con la costruenda circonvallazione di Borgaretto con la strada del Ravetto, dove con l'utilizzo del sovrappasso dell'autostrada per Pinerolo è possibile un'ulteriore alternativa di accesso alla via Torino e a Beinasco, e la connessione della Variante di Borgaretto con lo svincolo dell'autostrada a Candiolo (ampliando le strade esistenti posta bordo sud/est dell'autostrada Torino/Pinerolo tra P143 e lo svincolo autostradale).

Si riporta lo schema della tav 2 rappresentativa della rete viabile che racchiude l'ambito urbano della Città di Orbassano;



*Estratto tav. n. 2 " Viabilità stradale, ferroviaria, nodi di interscambio"*

### Il Piano Urbano del Traffico

La Città di Orbassano è dotata del Piano Urbano del Traffico approvato con D.C.C. n. 9 del 27/02/2008.

Orbassano ha acquisito attraverso i suoi strumenti urbanistici uno schema viario di impianto anulare che intercetta il precedente modello storico delle direttrici radiali (Stupinigi, Volvera, Piossasco, Frejus, Rivalta) convergenti sul vecchio nucleo. Qui le direttrici si attestano su un primo percorso anulare con andamento irregolare che, in alcuni tratti, prende il nome di circonvallazione interna.

Lo schema urbano, tuttavia, e' principalmente incardinato sulla Circonvallazione Esterna che riconnette ad un livello superiore (maggiore capacità di flusso, attrezzaggio delle intersezioni) le direttrici dianzi indicate.

In generale, le strategie di intervento urbano contenute nel PUT e l'aggiornamento che deriverà conseguentemente alle strategie da operare con gli indirizzi del nuovo P.R.G.C. sono sintetizzate come segue:

- Consentire la ciclabilità delle vie cittadine per i principali punti di attrazione quali scuole, centri civici e sportivi, sedi di servizi sanitarie e mercato;
- Prevedere un funzionale collegamento con la rete di piste ciclabili intercomunali;
- Moderare il traffico sulle vie del centro;
- Proteggere il centro dal traffico veicolare di attraversamento;
- Aumentare i percorsi protetti verso le scuole, il palazzo comunale, i centri sportivi, ecc;
- Incrementare l'offerta di sosta con particolare riferimento al centro urbano storico;
- Risolvere le intersezioni critiche.

Il Piano urbano del traffico individuerà tutte le opere concrete da attuare nel tempo per separare il traffico di attraversamento da quello di accesso alle zone residenziali, per migliorare le connessioni locali e metropolitane, per integrare i modi di trasporto e per moderare il traffico.

Il Piano Generale del Traffico Urbano integrato con le scelte urbanistiche (il traffico è una funzione dell'uso del suolo), con il piano della mobilità urbana (grandi opere e ricerca di risorse) e con le opere pubbliche (programmazione e normalizzazione dei lavori) dovrà essere un elemento per migliorarne la qualità urbana.

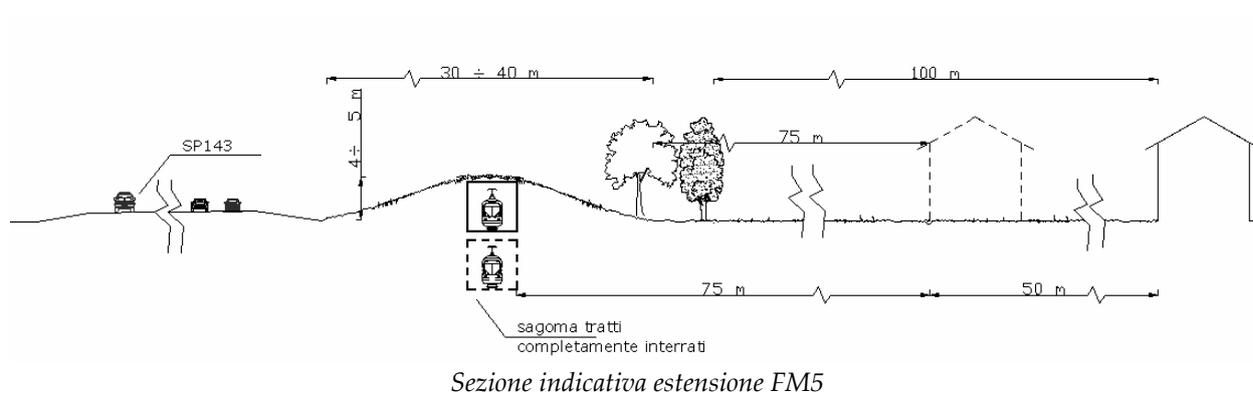
### La mobilità e trasporti ferroviari

La mobilità dell'area metropolitana e in particolare nel quadrante sud-ovest, negli studi commissionati dalla provincia di Torino viene caratterizzata con particolare riferimento all'intorno del polo urbano di Orbassano dove rileva un trasporto pubblico "che cede il passo allo sviluppo del traffico privato", ne consegue un chiaro indirizzo per il potenziamento del servizio pubblico da rivolgere ai principali flussi legati alla mobilità studentesca e casa-lavoro;

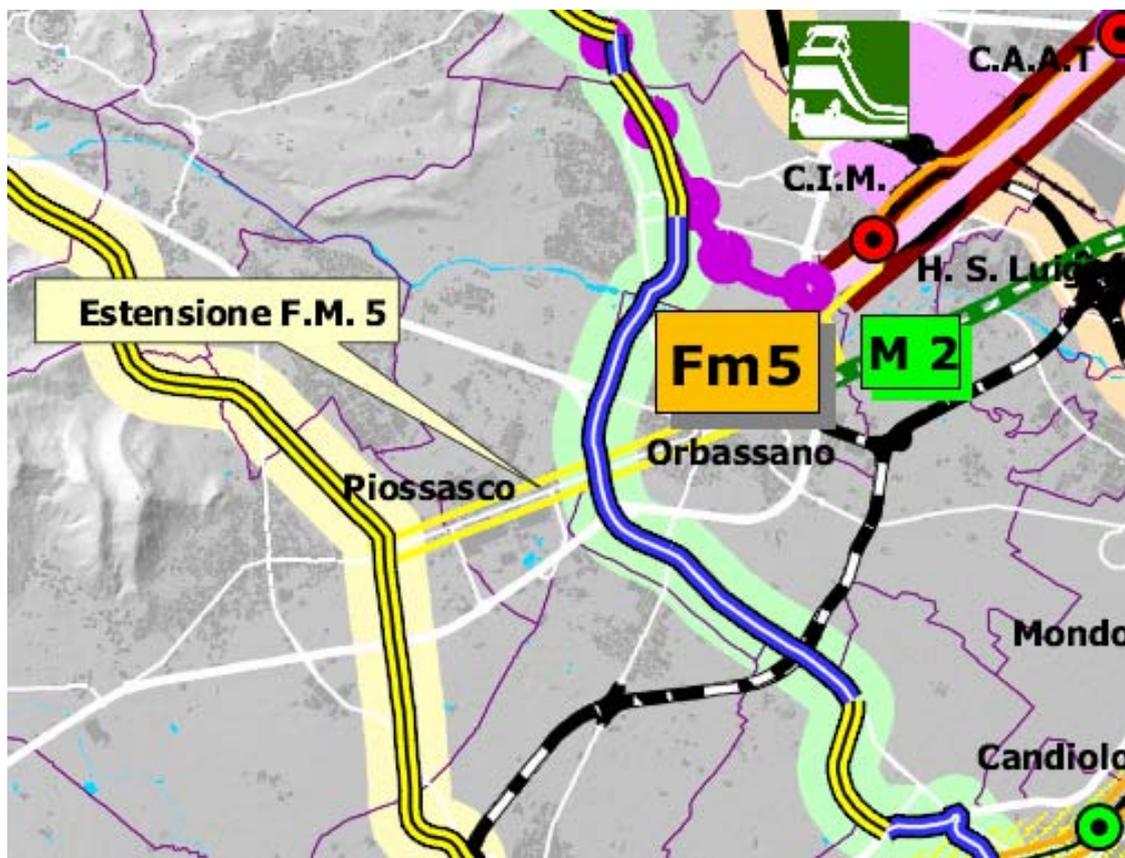
La presenza sul territorio comunale dello scalo merci ferroviario, come noto a tutti, ha indotto le condivise scelte legate alla Nuova Linea Ferroviaria Torino Lione e con essa la localizzazione della rete della Ferrovia Metropolitana (FM5) , tali scelte comportano un adeguamento degli strumenti di pianificazione locale. A al proposito l'Amministrazione Comunale di Orbassano ha disposto con la variante strutturale 19 i primi adeguamenti, per cui occorre ora recepire, con il nuovo P.R.G.C., nella sua interezza le previsioni che ne derivano;

Il presente documento recepisce il possibile tracciato per l'estensione della linea FM5 verso Piossasco, tale tracciato, che si ipotizza lungo la circonvallazione ovest e indicato nella Tav. 2 "viabilità ciclabile, stradale, ferroviaria e nodi di interscambio" ovviamente, dovrà trovare condivisione con le entità territoriali coinvolte.

Quanto proposto è un percorso/tracciato che vuole conciliare senza influire pesantemente sulle preesistenze edificate, seguendo tracciati liberi o parzialmente occupati da attività per le quali i costi e i disagi di rilocalizzazione non rappresentano oneri elevati. La struttura ferroviaria immaginata è con tipologia interrata o in galleria artificiale alla stessa stregua della Torino-Lione, ovviamente con dimensioni ridotte, al fine di non condizionare i nodi viari se non per organizzare le possibili stazioni di interscambio per servire gli ambiti urbani sia di Orbassano che di Rivalta e dei comuni contermini della Val Sangone.



Si riprende in proposito la tav.4.1 del PTC2 nella quale si rileva il proseguimento verso Piossasco della linea FM5, percorso che si articola nel territorio di Orbassano per il quale è utile indicare il tracciato possibile;



*Estratto del PTC2 - Tav.4.1*

Il tracciato possibile per l'estensione della linea FM5 in direzione Piossasco viene con il presente documento proposto in ambiti in grado di ospitare;

### I trasporti pubblici

La città di Orbassano è collegata, con le linee della GTT, a Torino attraverso due linee: una extraurbana (linea 5) e una linea dedicata al solo Ospedale San. Luigi (linea 41) alle quali si aggiungono due linee suburbane (Linea 1 Orbassano e linea 2 Rivalta).

Ci sono, inoltre 5 linee che collegano Torino con i comuni dell'area ovest (Giaveno, Cumiana, Pinerolo e Piossasco) e che hanno fermate in Orbassano. Altre società garantiscono invece un servizio di collegamento con la stazione ferroviaria di Alpignano con Rivoli, Rivalta e Volvera.

Attualmente si sono impostate le basi per aumentare l'efficienza dei servizi esistenti attraverso una serie di azioni che mirano a una duplice finalità:

- quella di rispondere nel breve termine ad esigenze logistiche e funzionali di GTT in un luogo dotato di grande accessibilità e minimo disturbo del sistema insediativo e quindi a contatto con le grandi direttrici di comunicazione;
- provvedere alla riqualificazione del sito attuale che occupa una posizione centrale nella città a ridosso del centro storico.

La prima soluzione risponde al meglio ad un mix di fattori di localizzazione :

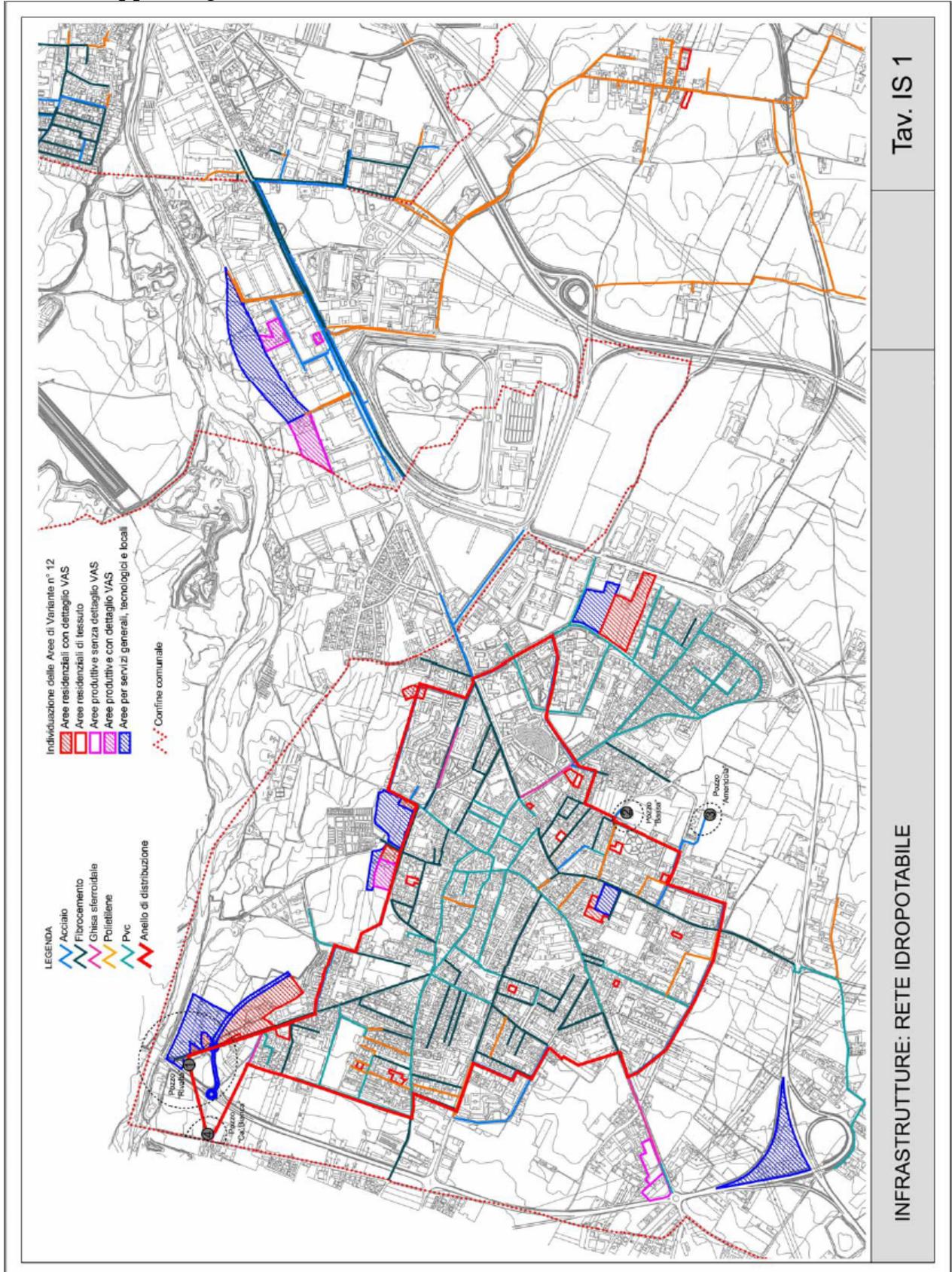
- a) posizione esterna al centro urbano;
- b) massima accessibilità dalle direttrici per Torino, Rivoli, Pinerolo e Valsangone;
- c) dimensione dell'area confacente alle necessità del servizio;
- d) ridotto consumo di suolo agricolo;
- e) proprietà dell'area di ente pubblico (Provincia di Torino).

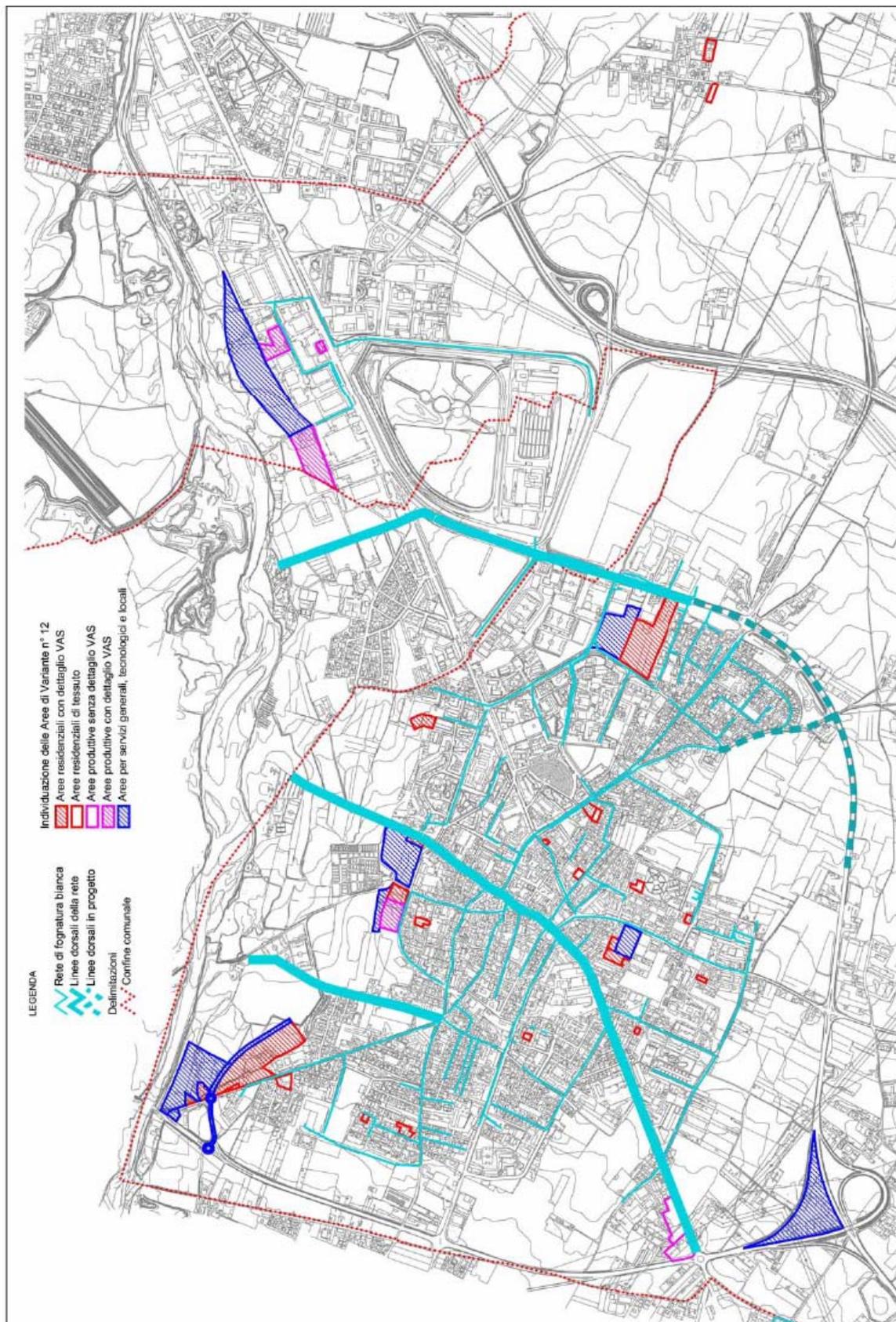
L'area prescelta riguarda uno degli spazi di risulta del grande svincolo che connette i rami di circonvallazione esterna suddest e ovest con la direttrice del pinerolese e quella del Valsangone.

## LE INFRASTRUTTURE TECNOLOGICHE

Il territorio del comune di Orbassano è sufficientemente dotato di infrastrutture primarie e le planimetrie che seguono ne rappresentano l'ampia distribuzione;

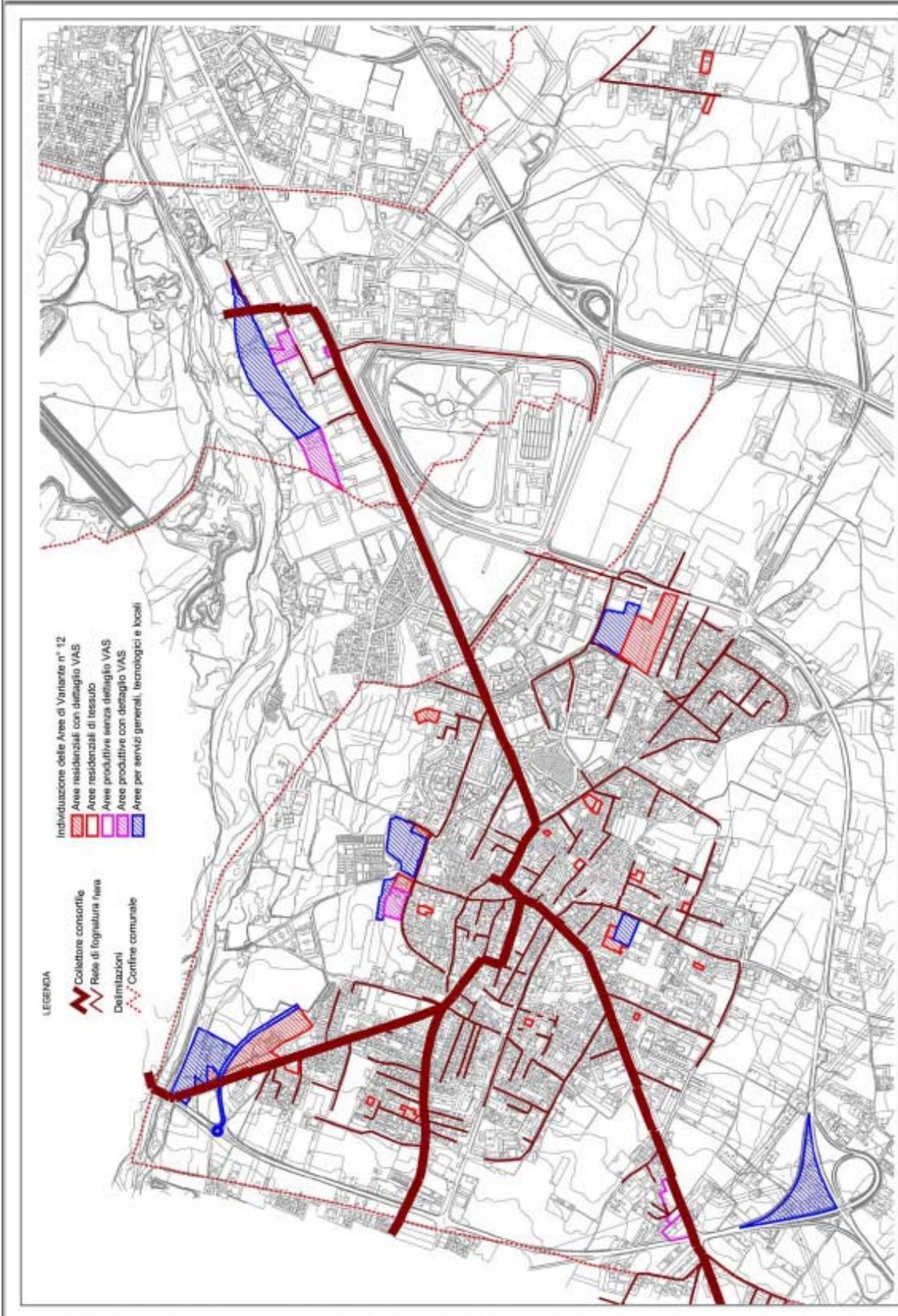
### Le reti di approvvigionamento e distribuzione idrica

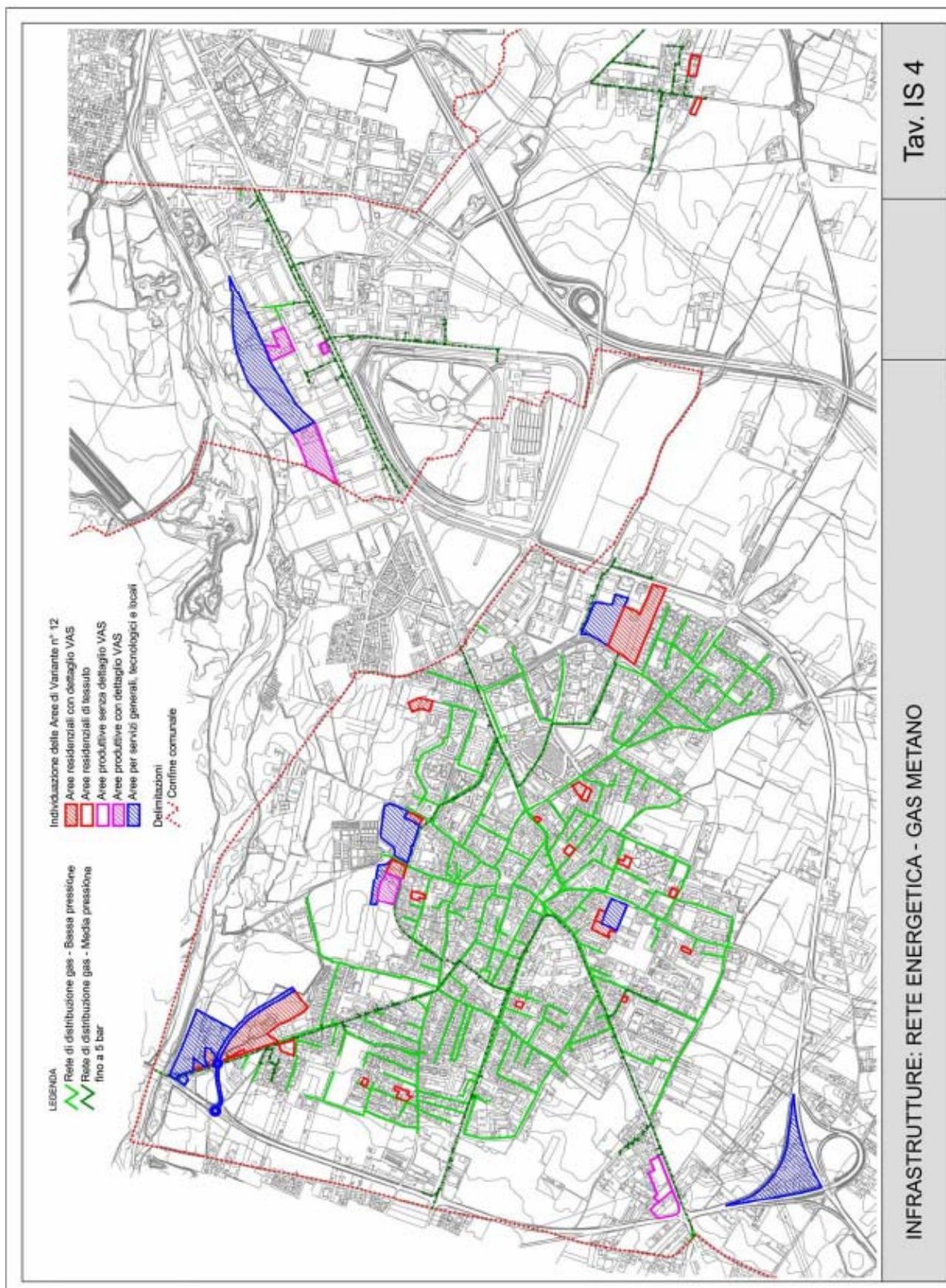


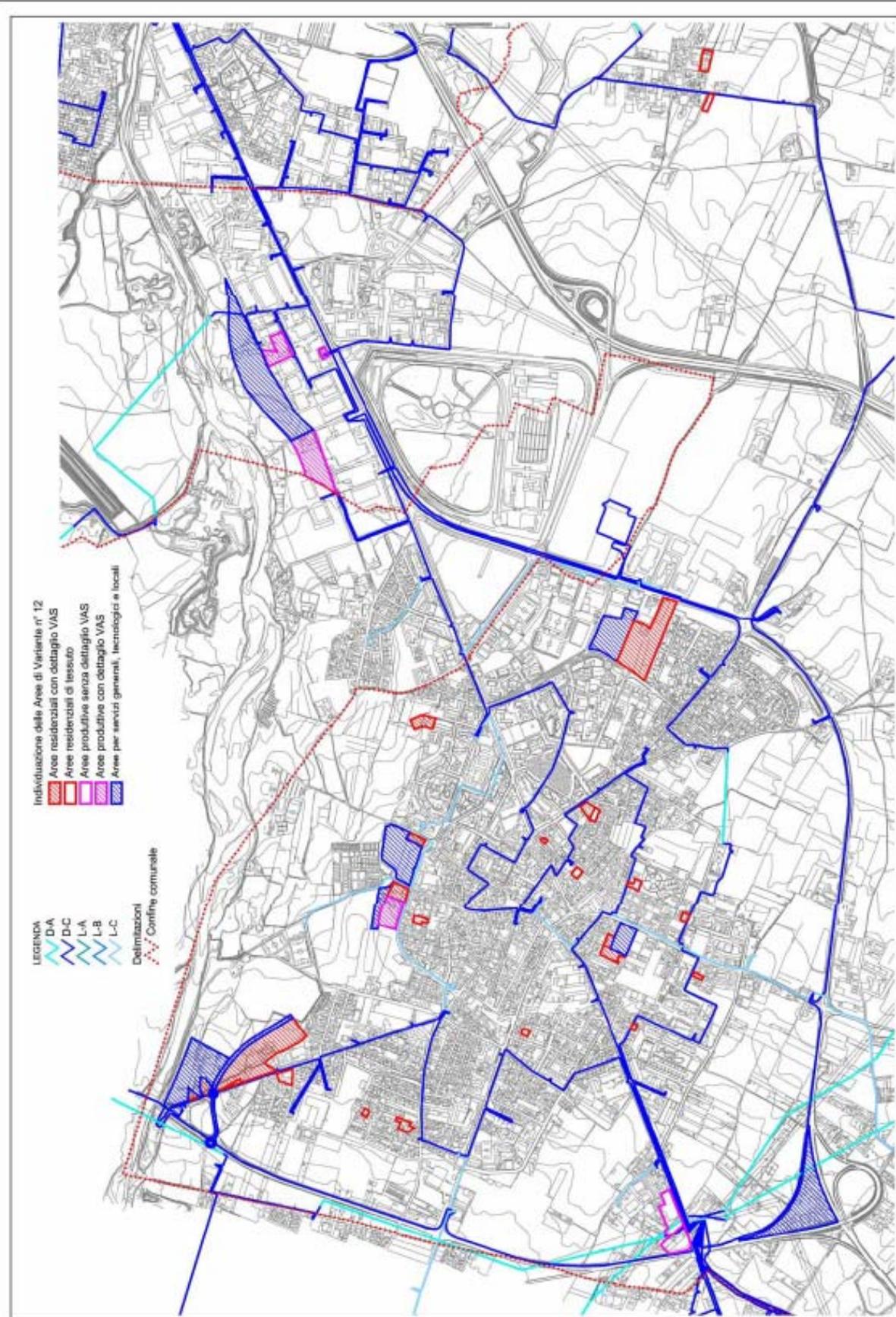


Tav. IS 2

INFRASTRUTTURE: RETE SMALTIMENTO ACQUE REFLUE - RETE FOGNATURA BIANCA







## IL QUADRO INSEDIATIVO

### Il Vecchio Nucleo e centro storico

L'attuale piano regolatore già oggi dispone di una esaustiva analisi dell'edificato del vecchio nucleo e del centro storico e definisce congruamente i tipi di intervento per i fabbricati compresi nell'area del Vecchio Nucleo di impianto storico.

Per tale area già il PRG vigente definisce una normativa di dettaglio mediante:

- la definizione puntuale dei tipi di intervento ammessi per ciascun fabbricato componente il tessuto di matrice storica;
- la individuazione di ambiti da assoggettare a Piano di Recupero obbligatorio;
- il coordinamento normativo con recenti provvedimenti comunali interessanti l'area in esame, quali il "Piano delle Facciate e del Colore";

Pertanto si tende a conservare tale impostazione e confermare di massima la normativa vigente;

Attualmente la consistenza dell'edificato è pari a ha. 8,43 con 23.000 abitanti circa insediati e con numerose attività economiche presenti;

Del patrimonio edilizio consolidato si ritiene debba essere ancora da sottoporre a interventi edilizi consistenti una quota significativa per interventi di ristrutturazione urbanistica e/o di sostituzione (trattandosi di fabbricati incongruenti con le tipologie edilizie del centro) e vengono evidenziate sommariamente nelle cartografie allegate alla presente relazione (Tav. n. 5 "Aree urbane esistenti, in trasformazione e di possibile sviluppo")

Le aree urbane che coronano il centro storico e sono intercluse dalla grande viabilità sono gli ambiti in cui risiede la maggior quota di abitanti Orbassano (98.5%) mentre una piccola quota risiede nella fraz. di Tetti Valfrè (1.5%)

Tali ambiti urbani legati al concentrico sono caratterizzati da tipologie diversificate e con indici di utilizzazione che variano con un'ampia forbice che va da 0.30 mc./mq. a .2.6 mc./mq.

Distretto	Ha (b)	vol. esistente mc. (c)	vol. prog. mc	i.t. medio (c/b)
<b>D1</b>	23.85	905.016	1.163.324	0.49
<b>D2</b>	11.01	1.001.682	1.201.528	0.90
<b>D3</b>	24.04	1.086.595	1.207.639	0.45

## Le aree urbane e standards residenziali

Le aree urbane si sono formate all'intorno del nucleo centrale e compongono l'elemento principale per l'insediamento residenziale della Città di Orbassano ed è caratterizzata da tipologie edilizie piuttosto diversificate, si va dalle torri dell'edilizia convenzionata e popolare e condomini in palazzine a 3-4 piani agli insediamenti di complessi esclusivamente residenziali con tipologie uni e bifamigliari e a schiera;

Nelle aree urbane trovano collocazione quasi tutte le infrastrutture per l'assolvimento degli standards urbanistici residenziali che consistono come segue:

standard ex art. 21 L.U.R.

aree per l'istruzione	mq. 102.737
attrezzature di interesse comune	mq. 94.494

aree verdi gioco e sport	mq. 657.479
aree per parcheggi	mq. 128.687

standard ex art. 22 L.U.R.

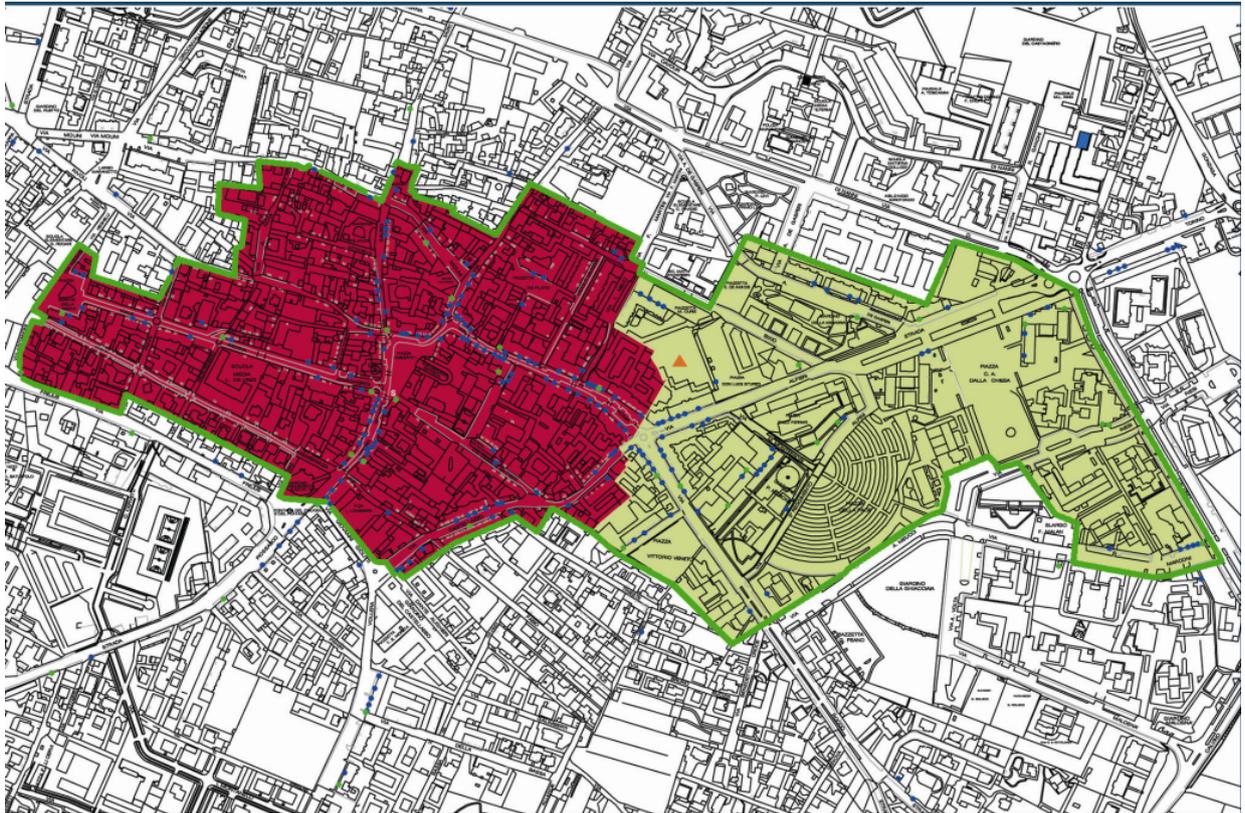
aree per l'istruzione superiore all'obbligo	mq. 36.845
attrezzature sanitarie e ospedaliere	mq. 387.171
parchi pubblici urbani e comprensoriali	mq. 3.487.671

essi assolvono allo standard per i 29.161 abitanti del P.R.G.C. vigente

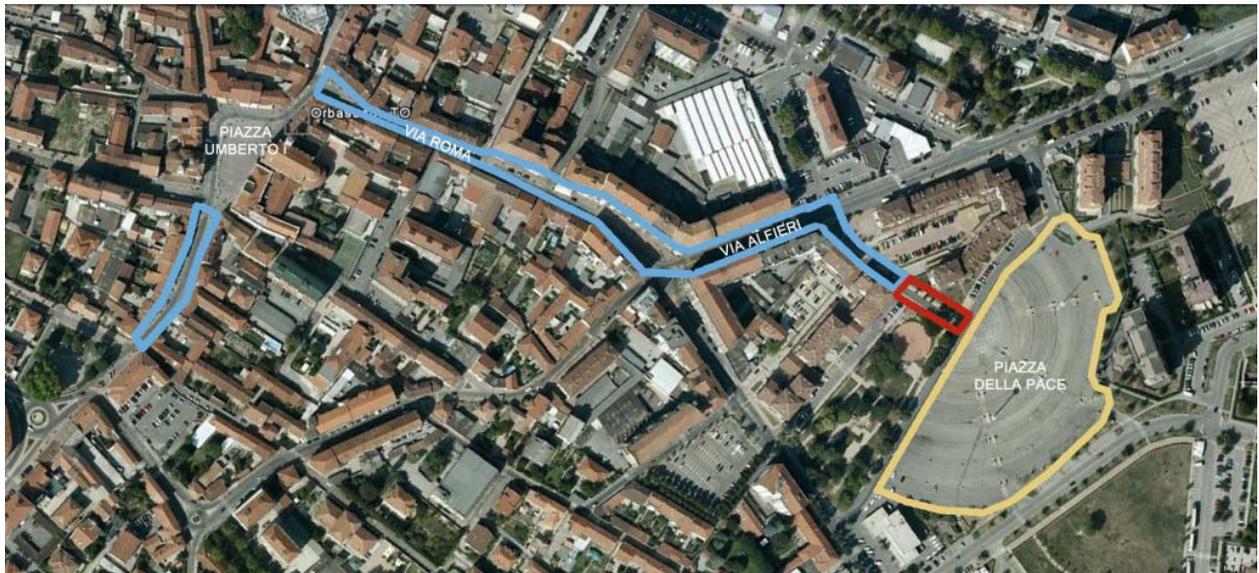
art. 21 L.U.R.....29.161 x 25 mq/ab =	mq. 729.025 < mq. 841.278
---------------------------------------	---------------------------

art. 22 L.U.R.....29.161 x 17.50mq/ab =	mq. 506.453 < mq. 510.317
---	---------------------------

Nelle aree urbane come nel centro storico, in particolare nelle vie centrali sono presenti attività terziarie-commerciali e artigianali, tali da costituire un centro commerciale naturale sufficientemente strutturato con una qualificata rete di esercizi sia commerciali che pubblici, per tale struttura l'Amministrazione Comunale ha attivato forme di incentivazione promuovendo la costituzione della O.A.D.I. (organizzazioni associate di impresa) e di progetti (Piani di qualificazione urbana) per sostenere il commercio di vicinato e dotare l'area interessata dei necessari servizi, con particolare riferimento ai parcheggi e migliorare il confort degli utenti negli spazi pubblici anche con i finanziamenti regionali, a tali interventi è auspicabile prevedere con la pianificazione urbanistica ulteriori azioni per completare l'offerta commerciale e la dotazione di infrastrutture a parcheggio;



*Estratto planimetrico dell' Ambito del P.Q.U. 2 e del Centro Commerciale Naturale*



*Estratto del P.Q.U. 2 "Gli interventi di riqualificazione previsti"*

Per la restante e più ampia area è proponibile, oltre alla riqualificazione urbana da conseguire con interventi sugli spazi pubblici, una revisione della normativa edilizia ed urbanistica rivolta a eliminare le incongruenze che generano spesso le proteste degli abitanti e riferite a diversificati parametri edilizi che si riscontrano tra le diverse zone che causano discontinuità tipologiche nelle nuove costruzioni o negli interventi di sostituzione edilizia, così come norme ancora legate a superati articoli del Codice Civile che consentono costruzioni a confine che costituiscono cause di antiestetiche intercapedini, con l'occasione è auspicabile una completa riscrittura delle norme tecniche di attuazione del P.R.G.C. che sono, a seguito di continui rimaneggiamenti,

correzioni e modifiche sono diventate troppo articolate , farraginose e presentano numerose incongruenze e contraddizioni.

### Le aree produttive e terziarie

Le aree produttive di Orbassano si collocano lungo le principali direttrici di traffico veicolare e in adiacenza delle zone industriali dei comuni confinanti esse si possono descrivere come segue:

- zona posta lungo la SP6 da via Stupinigi all'area produttiva della Fraz. Pasta di Rivalta che poi con continuità dovuta agli insediamenti della FIAT centri tecnici continuare sino ai confini di Beinasco essa computa una superficie territoriale di ha.89 che con le aree di Rivalta e Beinasco costituiscono un distretto produttivo di complessivi ha. 178 circa
- zona posta a nord e nord/est in prossimità della tangenziale e dello scalo merci ferroviario, dove insistono gli impianti di SITO e la residua area produttiva incastonata dallo scalo e dall'area di Beinasco, anche in questo caso il distretto produttivo assume considerevole consistenza pari a 393 ha. circa di cui ha. 140 in Orbassano e circa ha. 111 dello Scalo Ferroviario;
- zona posta in una lingua di territorio comunale che si inserisce nei pressi della fraz. Borgaretto la quale con altri insediamenti di Beinasco compone un piccolo distretto di 39 ha. di cui ha. 15 in Orbassano;

Ad oggi risultano ormai quasi totalmente attuate salvo alcuni lotti interclusi da attuare in regime di valorizzazione delle funzioni sia del sistema produttivo esistente sia dei nuovi ruoli che le attività economiche legate alle tendenze determinate dai grandi progetti infrastrutturali (vedi la NLTL) che presto interesseranno il territorio della Città di Orbassano.

Infatti la prevista rifunzionalizzazione dello Scalo Merci Ferroviario determinerà un effetto indotto di sviluppo delle attività logistiche e dell'interscambio delle merci tra ferro/gomma, in particolare per gli insediamenti facilmente raggiungibili dalla grande viabilità, non esclusa un'auspicata ripresa delle attività produttive manifatturiere tipiche della zona sud/ovest di Torino.

## LA STRUTTURA URBANA PROPOSTA

### Il consumo del suolo

Il PTC2 prevede con una prima ipotesi di perimetrazione delle aree sulla base dei criteri indicati nelle Linee guida (Allegato 5 Consumo di suolo – PTC2).

Lo schema esemplificativo che segue illustra l'individuazione delle aree dense e di transizione simulate nel progetto preliminare del PTC2 al quale i comuni si dovranno ispirare e sviluppare con una scala di maggior dettaglio:



*Estratto PTC 2 – Consumo del suolo*

Nel progetto preliminare del nuovo P.R.G.C. si intende operare con la stessa metodologia adottando un modello di GRID (griglia di valori di analisi spaziale) di sulle basi di quello del PTC2 integrandolo con parametri legati alla densità territoriale, al grado di urbanizzazione esistente o alla possibilità di una facile infrastrutturalizzazione, grado di accessibilità veicolare e livello di servizi di trasporto pubblico di servizi pubblici secondari.

### Il metodo utilizzato:

Dei vari insediamenti urbani con le proprie destinazioni prevalenti si sono individuate le aree dense, di transizione e libere impiegando la metodologia su specificata e aggiornando la planimetria allegata al progetto preliminare di P.T.C. 2.

La metodologia adottata per l'individuazione delle aree dense si è basata sull'utilizzo di diversi indicatori scelti valutando la vocazione territoriale, l'importanza e le relazioni spaziali che li collegano ai diversi indicatori, in generale l'analisi si è concentrata su:

- grado di densità territoriale dell'edificato (sia di copertura che di consistenza volumetrica);
- al grado di urbanizzazione;
- grado di accessibilità veicolare in particolare (attenzione per le residenze e per le attività economiche);
- livello di servizi pubblici secondari;

L'obiettivo è quello di valutare l'effetto della posizione delle singole aree in funzione della variabilità del dato osservato, in generale si analizza il comportamento di ogni singolo livello di dati partendo dal presupposto che ogni area ha effetti anche sulle aree limitrofe per il principio di autocorrelazione spaziale.

Le aree considerate sono state elaborate attribuendo a seconda della propria destinazione d'uso, un peso con valore variabile; in funzione della destinazione delle singole aree (per esempio aree sottoposte a vincolo oppure destinate a Parco è stato assegnato valore minimo, per aree con servizi importanti quali ospedali o scuole è stato assegnato valore maggiore) della densità territoriale e del livello di servizi della zona e del suo grado di urbanizzazione.

Successivamente a seconda del peso di ogni area è stato generato un buffer di individuazione dell'incidenza territoriale.

La viabilità, a seconda del tipo di strada, viene considerata con una fascia di attrazione di dimensioni diverse a seconda della sua rilevanza. Le strade Comunali (salvo quelle a servizio delle aree produttive esistenti) e le strade bianche non sono state prese in considerazione. Le zone di attrazione per le provinciali variano in funzione della gerarchie della strada individuata.

Successivamente si è passati a rasterizzare le coperture con idoneo passo, in modo da ottenere dei dati funzionali alla definizione di una griglia (GRID) di analisi spaziale, dove il passo è stato scelto in base alla scala della mappa, dettaglio delle informazioni e carico computazionale.

Come detto in precedenza la generazione dei GRID si è resa necessaria per poter effettuare una analisi spaziale uniforme ed omogenea su tutto il territorio e

successivamente sovrapporre i singoli strati per attribuire ad ognuno un peso che ha poi generato il risultato visibile nella tavola 6 "Aree dense e di transizione", con una classificazione per aree libere, dense e di transizione.

Per le aree urbane e periurbane si procede poi alla omogeneizzazione del territorio allo scopo di eliminare le discontinuità in ambiti con consistenza non rilevante.

L'applicazione del metodo suspecificato rivela la predisposizione delle aree che coronano l'articolata area urbana di Orbassano e ovviamente delle aree intercluse e delle zone già parzialmente o totalmente dotate di un buon grado di infrastrutturalizzazione. Ne derivano aree frammentate con i vincoli canonici assumono una consistenza di n. ha 67.43 per le zone confinanti all'interno della viabilità della circonvallazione (SP143 e SP6) e di ha. 48.87 per le aree esterne a maggior vocazione produttiva e terziaria e alcune aree (episodiche) che si ritiene destinare a riordino o completamento urbano.

Queste sono le aree e gli ambiti che dovranno, nella stesura del progetto preliminare del nuovo P.R.G.C., ospitare i nuovi insediamenti urbani.

Da tale rappresentazione è altresì utile comprendere quegli interventi di razionalizzazione, rigenerazione, sostituzione dell'edificato preesistente da destinare alla "ristrutturazione" e al completamento edilizio.

Il programma che si presenta e riassume in un intervento di moderato sviluppo edilizio il che lo rende sufficientemente sostenibile degli ambiti che lo riceveranno anche in funzione degli abitanti che si propone insediare (cfr Tav. n. 5).

## L'incremento abitativo

La determinazione della nuova struttura urbana avverrà attraverso i seguenti elementi:

- l'incremento abitativo ammesso dalla pianificazione sovraordinata;
- tramite interventi rivolti a qualificare la struttura urbana;
- a mezzo di azione di riordino delle aree di frangia urbana.

L'incremento abitativo che si considera per il sistema residenziale di Orbassano è pari al:

5% della capacità insediativa del nuovo impianto e ristrutturazione urbanistica;  
7.5% per interventi di ristrutturazione urbanistica non ancora completati dal P.R.G.C.(con l'utilizzo dell'ulteriore incremento del 50%);  
2.5% per riscontrate necessità del fabbisogno di edilizia sociale;  
tali incrementi sono così computabili:

29.161 ab x 5%	= 1.458 ab.
29.161 ab x 7.5%	= 2.187 ab.
Incres. 50%	= 1.093 ab.
29.161 ab x 2.5%	= <u>729 ab.</u>
<b>TOTALE</b>	<b>5.467 ab</b>

Per cui l'incremento massimo ammissibile è di 5.467 ab. pari al 18,7% degli abitanti teorici permessi dal P.R.G.C. vigente nell'arco temporale che si stima essere in 10 anni.

L'individuazione di aree deputate a ricevere gli insediamenti e che presentano condizioni di degrado, che necessitano di riqualificazione dell'assetto urbanizzato, che costituiscano completamento dell'impianto urbano e che possano ricomporre un margine con valide identità strutturali e di mitigazione nei confronti del paesaggio esterno e consentano una funzionale e sostenibile connessione con le infrastrutture primarie e una integrazione e incremento di quelle secondarie.

Gli abitanti e le aree in cui, nel riconoscere le caratteristiche precedentemente descritte, sono collocabili gli interventi di nuovo impianto e di ristrutturazione urbanistica sono identificabili in quegli ambiti che coronano l'attuale impianto urbano di Orbassano e abbracciano i lati ovest e sud e si sovrappongono a quelle aree definite dal PTC2 "di transizione" .

## Il calcolo dell'indice di utilizzazione residenziale

L'indice di utilizzazione residenziale previsto nel P.R.G.C. vigente, pari a 90 mc/ab deriva da un'analisi eseguita per il P.R.G.C. approvato con D.P.G.R. n. 4019 nel 1974.

Tale valore non si ritiene più corrispondente alla realtà e perciò si è provveduto ad analizzare il tessuto residenziale esistente e a quantificare i nuovi valori.

Da un'analisi dell'edificato si ritiene più opportuno differenziare l'indice per due categorie diverse, questo alla luce delle diverse tipologie edilizie riscontrate sul territorio.

Si è quindi suddiviso il tessuto residenziale in tre parti:

Zone	Abitanti	Volumetria residenziale esistente mc	Indice volumetrico abitativo mc/ab	Indice volumetrico abitativo mc/ab arrotondato
Centro storico	1.600	766.800,00	126,79	125
Aree di impianto a carattere uni e bifamiliare	6.160	200.000,00	127,50	125
Aree residenziali rimanenti	14.560	1.329.389,34	91,25	90

#### Gli standards e i parametri urbanistici

Il P.R.G.C. vigente con le ultime modifiche approvate con la variante strutturale n. 12 prevede una dotazione di 841.278 mq di aree a standards, art. 21 L.R. 56/77 e s.m.i., che corrispondono a 28,86 mq/ab. e con il nuovo P.R.G.C. ci si pone l'obiettivo di incrementare.

Le previsioni di distribuzione sul territorio i nuovi abitanti nelle aree di transizione dovrà seguire parametri con indici che potranno variare da 0.1 mq./mq (0,3 mc/mq) a 0,4 mq./mq. (1,2 mc/mq) mentre per le aree produttive si adotteranno parametri con rapporti di copertura territoriale non superiore al 50%; con particolare riferimento alle dotazioni di verde urbano da svilupparsi con declinazioni specifiche (gioco, verde attrezzato, verde da arredo), alle dotazioni di parcheggi pubblici (in particolare nel centro storico) e alle ovvie verifiche delle dotazioni di strutture scolastiche per l'infanzia e la scuola dell'obbligo per la totalità degli abitanti previsti. Inoltre sarà curata la previsione di infrastrutture e residence per la terza età sia come RSA che strutture specializzate.

Gli ampliamenti di aree urbane si associano interventi di ristrutturazione urbanistica proposti nel centro urbano che daranno origine ad un insediamento di nuovi abitanti tali da assolvere la quota del 7,5% incrementata del 50% precedentemente indicata e indirizzata a interventi anche di sostituzione edilizia utili a reperire standards urbanistici anche per operazioni di perequazione urbanistica utili a reperire più facilmente le aree a standards.

Gli interventi di nuovo impianto e a soddisfacimento del fabbisogno di edilizia sociale che si disporranno nelle attuali aree di transizione e possibile sviluppo

individuare nella tav. n. 5 - "Aree Urbane esistenti, in trasformazione e di possibile sviluppo" saranno dotate dei previsti standards.

## INDICAZIONI METODOLOGICHE PER LA REDAZIONE DELLA VAS

### Impostazione

Come detto nei precedenti Capitoli il Nuovo Piano Regolatore della Città di Orbassano viene formato e approvato secondo le procedure degli artt. 14 e 15 della l.r. 56/77.

Il nuovo Piano, a termini di quanto previsto dalla DGR 9.6.2008 n. 12-8931<sup>1</sup> Allegato II *Indirizzi specifici per la pianificazione urbanistica*, punto 1) *Nuovi Piani Regolatori*, deve essere supportato da Valutazione ambientale strategica obbligatoria, formata in base alle disposizioni dei DD.lgs 152/06 e 4/08.

Il procedimento di elaborazione della VAS può prendere avvio nell'ambito della Deliberazione programmatica di cui all'art. 15 c.1 della l.r. 57/77 ovvero essere contenuto in apposito Documento tecnico preliminare formato nelle more di preparazione del progetto di strumento urbanistico.

In esso l'Amministrazione comunale definisce i contenuti da inserire nel Rapporto ambientale (fase di scoping) e consulta al riguardo i soggetti competenti in materia ambientale e l'Autorità regionale preposta alla VAS.

In questo caso, dato il rilievo tecnico amministrativo dello strumento ed il ruolo assegnato alla città di Orbassano dalla strumentazione sovraordinata nell'ambito dell'area metropolitana torinese, l'Amministrazione intende esporre nella presente deliberazione programmatica lo sviluppo metodologico da assegnare alla formazione del Rapporto ambientale (RA), inserendo successivamente – nel Documento tecnico preliminare (DTP) appositamente formato, i contenuti da inserire nel Rapporto Ambientale.

Ciò per definire gli obiettivi di impiego della documentazione statistica e scientifica già disponibile attraverso le Banche dati, finalizzare le indagini settoriali da attivare, ovvero già esistenti ma da specificare, formare una piattaforma metodologica interdisciplinare capace di valutare in modo ampio e sistematico le ricadute delle scelte di Piano sull'ambiente,

### Struttura dei documenti ambientali

La struttura dei documenti che si intendono progressivamente arricchire di informazioni e valutazioni (DTP e RA) è quella definita dall'Allegato VI del D.lgs 4/08<sup>2</sup>. Essi riguardano:

---

<sup>1</sup> D.lgs. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale". Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi."

<sup>2</sup> D.lgs 4/08, Art.13 *Redazione del rapporto ambientale* "Nel rapporto ambientale debbono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso". **L'allegato VI al presente decreto riporta le informazioni da fornire nel rapporto ambientale a tale scopo, nei limiti in cui possono essere ragionevolmente richieste, tenuto conto del livello delle conoscenze e dei metodi di valutazione correnti, dei contenuti e del livello di dettaglio del piano o del programma.** Per evitare duplicazioni della valutazione, possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite in attuazione di altre disposizioni normative.

1. Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del *piano* e del rapporto con altri pertinenti piani o programmi;
2. Aspetti pertinenti allo stato attuale dell'ambiente e sua evoluzione probabile senza la attuazione del piano o del programma;
3. Caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
4. Qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al piano o programma ivi compresi in particolare quelli relativi ad aree di particolare rilevanza ambientale, quali le zone designate come zone di protezione speciale per la conservazione degli uccelli selvatici e quelli classificati come siti di importanza comunitaria per la protezione degli habitat naturali e della flora e della fauna selvatica;
5. Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al piano o al programma, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si e' tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale;
6. Possibili effetti significativi sull'ambiente compresi aspetti quali la biodiversita', la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l'acqua, l'aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l'interrelazione tra i suddetti fattori. Devono essere considerati tutti gli effetti significativi, compresi quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi;
7. Misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma;
8. Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come e' stata effettuata la valutazione, nonché le eventuali difficoltà incontrate (ad es. carenze tecniche o difficoltà derivanti dalla novità dei problemi e delle tecniche per risolverli) nella raccolta delle informazioni richieste;
9. Descrizione delle misure previste al merito al monitoraggio e controllo degli effetti ambientali significativi derivanti dall'attuazione del piano o del programma proposto;
- 10 Sintesi non tecnica dell'informazione di cui alle lettere precedenti.

### Tematiche ambientali

I paradigma di riferimento degli effetti della trasformazione urbanistica sulle *matrici ambientali* è definito al punto 6 dell'allegato VI soprascritto che riguarda distintamente:

- Biodiversità
- Popolazione
- Salute umana
- Flora
- Fauna
- Suolo
- Acqua
- Aria
- Fattori climatici
- Beni materiali

- Patrimonio culturale anche architettonico e archeologico
- il paesaggio

oltre alla interrelazione tra i suddetti fattori, definibile secondo quanto richiesto solo attraverso procedimenti inter e transdisciplinari.

L'analisi delle matrici ambientali richiede:

- lo svolgimento di analisi e approfondimenti ambientali multi scalari (area vasta AV, area comunale (AC), aree di intervento (AI) secondo il modello DPSIR<sup>3</sup> (Determinanti, Pressioni, Stato, Impatti, Risposte). Il quadro delle conoscenze tecniche e l'interazioni tra sistemi ambientali verranno rappresentate in apposito rapporto sullo stato dell'ambiente RSA.
- la valutazione degli effetti delle previsioni di Piano sulle principali matrici ambientali (aria, acqua, suolo, rifiuti ecc) per far emergere gli *impatti negativi* (effetti sicuramente negativi sulla risorsa) gli *impatti indifferenti* (quando nonostante il riferimento dell'obiettivo con la risorsa, non sono presumibili effetti e conseguenze di alcun tipo) e gli *impatti positivi* (effetti sicuramente positivi sulla risorsa);
- l'analisi e valutazione di coerenza, attraverso la compilazione di *apposite matrici*, delle previsioni urbanistiche del Piano con le finalità, gli obiettivi e le azioni propugnate dalla Comunità europea per la sostenibilità ambientale, oltreché dagli strumenti di pianificazione sovraordinata regionale e provinciale e equiordinata comunale;
- l'individuazione di adeguate metodologie valutative di analisi/progetto di tipo ecosistemico (Ecologia del paesaggio) con particolare riguardo ai procedimenti di retroazione per lo studio delle alternative di localizzazione e/o di intervento; individuazione e quantificazione degli interventi e opere di compensazione ambientale e riequilibrio ecologico volte a contenere o mitigare gli impatti delle trasformazioni urbanistiche, infrastrutturali e del territorio;

Le analisi riguarderanno in linea di massima la seguente lista, aperta alle integrazioni ritenute necessarie:

- disciplina degli impianti a rischio di incidente rilevante (discendenti dal RIR vigente) che potranno essere suscettibili di aggiornamento in base alle specifiche indicazioni metodologiche e di analisi proposte dalla Regione;
- applicazione del Piano di azione provinciale della qualità dell'aria per definire le misure di contenimento del rischio del superamento dei limiti e definizione delle linee di azione operabili dallo strumento urbanistico;
- assetto della rete idrografica superficiale, della qualità dell'acqua con censimento degli scarichi e delle derivazioni (regole comuni definite dal contratto di fiume);

---

<sup>3</sup> Sviluppato in ambito EEA (European Environment Agency) come estensione del modello PSR (Pressione, Stato, Risposte) proposto in ambito internazionale dal OECD (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico). Driving Forces – Determinanti: sono le attività antropiche che influiscono sull'ambiente come l'industria, l'agricoltura e l'uso di energia;

States – Stato: rappresenta le condizioni ambientali e la qualità delle risorse in termini fisici, chimici e biologici;

Impacts – Impatti: sono gli effetti dei cambiamenti sulla salute umana, sull'economia e la conservazione della natura;

Responses – Risposte: indicano le misure adottate dai soggetti pubblici e privati per migliorare l'ambiente e per prevenire e mitigare gli impatti.

- uso del suolo in rapporto alla presenza di interventi sullo scheletro (cave, discariche, aree da bonificare);
- valutazioni in merito al consumo del suolo per posizione (completamento di tessuti già compromessi) e quantità,
- valutazione dei problemi legati alla mobilità, applicazione e aggiornamento del piano urbano del traffico;
- stato delle urbanizzazioni e delle infrastrutture primarie e valutazione degli impatti delle grandi infrastrutture;
- analisi delle criticità ambientali dipendenti di eventuali interventi puntuali assoggettati a VIA;
- tematiche e indirizzi legati al risparmio energetico, idrico e all'utilizzo delle fonti rinnovabili, nonché alla realizzazione di coperture vegetali;
- norme regolamentari dirette a disciplinare la qualità del prodotto edilizio sia mediante la normativa di edificio (tessuti storici) sia mediante indicazioni tipologiche e morfologiche dipendenti dall'analisi dei tessuti recenti e dai caratteri paesistici in essi via via prevalenti, indicazioni per l'applicazione dei Manuali regionali "Buone pratiche per la progettazione urbanistica ed edilizia";
- considerazione sulle aree e i beni vincolati da leggi di tutela Parco regionale di Stupinigi e parco fluviale del T. Sangone;
- considerazione dei paesaggi agrari di pregio e tutela delle reti ecologiche esistenti e/o da potenziare;
- definizione del set di indicatori per il monitoraggio ambientale degli effetti delle principali azioni operative del Piano.

## SINTESI DELLE PREVISIONI DI NUOVO INSEDIAMENTO

Il nuovo Piano dovrà costituirsi come uno strumento finalizzato ad un governo del territorio in grado di conciliare le attese di sviluppo con la tutela dell'ambiente e il consolidamento dell'identità locale.

In questa logica il nuovo PRG dovrà definire un insieme di regole condivise volte alla conservazione ed alla valorizzazione e sviluppo del territorio, a partire da alcuni suoi elementi strutturanti e, in particolare:

### aree residenziali e centro storico:

- riqualificazione delle aree urbane dismesse e degradate eliminando o mitigando gli elementi di degrado perseguendo utili modelli di qualità architettonica con adeguati apparati normativi;
- definizione di norme di intervento sul patrimonio edilizio esistente (modalità d'intervento, tecniche ammesse, funzioni ammissibili in rapporto alle tipologie edilizie, ...) in coerenza con la classificazione di valore architettonico, culturale, e documentario degli edifici e con programmi di rigenerazione urbana;
- organizzare le nuove aree di espansione evitando insediamenti di tipo sparso o isolati edificati nelle aree agricole attraverso l'individuazione di aree per la nuova edificazione in aree periurbane o, comunque, in aree volte al ricompattamento dell'edificato diffuso.
- conferma del modello insediativo basato su un mix sociale tale da consentire la residenzializzazione di edilizia sociale e convenzionata negli ambiti di sviluppo delle nuove aree urbane.
- riconsiderare gli strumenti esecutivi vigenti sull'area del concentrico al fine di individuare le modalità operative più adeguate e più efficaci per rispondere alle attese di qualità urbana e riconoscibilità dello spazio pubblico;
- incentivazione alla bioarchitettura, del contenimento dei consumi energetici e delle emissioni.

### aree rurali:

- individuazione delle aree agricole che per la morfologia del territorio ed i caratteri dell'ambiente naturale rivestono notevole interesse ambientale e paesaggistico al fine di definire una normativa adeguata per garantire la loro salvaguardia e valorizzazione;
- individuazione dei territori agricoli vocati allo sviluppo dell'agricoltura nei quali gli interventi, nel rispetto dei caratteri ambientali e paesaggistici che li connotano, debbono essere esclusivamente finalizzati allo sviluppo dell'agricoltura e delle attività ad essa connesse (con riferimento alle tipologie

costruttive e alle dimensioni delle infrastrutture a servizio delle aziende) anche per coltivazioni intensive.

- salvaguardia e ripristino delle reti ecologiche tra i vari ambiti, con particolare riferimento a quelli boscati e di parco;
- mantenere la schedatura degli edifici storici presenti nelle aree agricole, finalizzata a documentare le condizioni di integrità architettonica e tipologica, da assumere come fondamento per la definizione degli interventi ammissibili e delle norme di intervento relative;
- recupero e realizzazione di formazioni lineari arboree, anche in funzione del mascheramento delle infrastrutture più impattanti;
- valorizzazione di parti di territorio rurale da considerare per ricevimento attività di carattere sportivo all'aperto e per attività legate all'agriturismo.

#### aree industriali, artigianali e terziarie

L'attuale consistenza di circa 2.966.349 mq di aree dedicate alla attività produttive e terziarie.

- si intendono confermare le aree sono oggetto di trasformazione con il vigente P.R.G.C. e sue varianti.
- reinsediamento e nuovo impianto di attività produttive che si ritiene costruire con un limitato consumo di suolo da prevedersi in contesti già infrastrutturati e ben serviti da viabilità anche sovracomunale. A tal fine si ritiene opportuno utilizzare le aree di transizione presenti nella zona sud-ovest del comune, in prossimità all'autostrada Torino- Pinerolo, ai margini di una zona produttiva già consolidata e al confine con la zona industriale del comune di Rivalta.

Le aree attualmente collocate lungo la via Torino (SP6) e destinate ad attività miste produttivo-commerciali e direzionali già oggetto di parziale trasformazione di destinazione al seguito di riconoscimento dell'addensamento commerciale A5 per il quale è utile considerare una sua totale conformazione sino ai confini con Beinasco.

## PROCEDURA PER LA FORMAZIONE ED APPROVAZIONE DEL NUOVO PIANO REGOLATORE GENERALE COMUNALE

La procedura per la formazione ed approvazione della variante in oggetto, in coerenza con quanto all'art. 15 della LR. n. 56/77 e s.m. e i., può schematicamente sintetizzarsi come di seguito:

1 - Sulla base di una prima indagine conoscitiva della dinamica di sviluppo che connota il territorio orbassanese e tenendo conto delle indicazioni/prescrizioni della pianificazione di scala superiore (Regionale e Provinciale) sono stati definiti gli obiettivi che l'Amministrazione Comunale intende perseguire con il nuovo PRG ed i primi criteri di riferimento per la sua predisposizione. Il documento, in coerenza con l'obiettivo di garantire la massima partecipazione pubblica - anche in considerazione della procedura di Valutazione Ambientale Strategica di cui al D.Lgs 152/2006 ed alla D.G.R. n. 12-8931/2008 - sarà oggetto di confronti pubblici con le associazioni di categoria e pubblicato sul sito del Comune.

2 - Adozione, da parte del Consiglio Comunale, del documento predisposto, integrato con le risultanze degli incontri pubblici di cui sopra.

3 - Nei **trenta giorni** della pubblicazione (il cui avviso sarà esposto presso l'Albo Pretorio, con manifesti murali, a mezzo stampa e sul sito web del comune) del documento chiunque potrà presentare osservazioni e proposte nel pubblico interesse. La Delibera Programmatica, divenuta esecutiva ai sensi di legge, sarà inviata alla Provincia e ad ogni altro soggetto pubblico individuato dal Comune.

4 - Nelle more della formazione del progetto preliminare in documento tecnico preliminare l'Amministrazione Comunale definirà i contenuti da inserire nel Rapporto ambientale e consulterà al riguardo i soggetti competenti in materia ambientale interessati dagli effetti ambientali del piano oltre che l'Autorità regionale preposta alla VAS.

5 - Successivamente, tenendo conto di tutti gli elementi acquisiti, sarà predisposto il progetto preliminare di PRG, unitamente al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica, che sarà adottato dal Consiglio Comunale entro 180 giorni dall'adozione della Delibera Programmatica;

6 - A seguito dell'adozione il progetto preliminare, unitamente al Rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica, sarà depositato presso la Segreteria comunale e pubblicato per estratto sull'albo pretorio per 30 giorni ed inviato ai soggetti di cui al precedente punto 3. Nei successivi 30 giorni chiunque potrà presentare osservazioni nel pubblico interesse. Il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica vengono inviati alle strutture provinciali competenti in materia ambientale, nonché agli altri soggetti competenti in materia ambientale individuati che esprimeranno le proprie considerazioni sul

Rapporto e sugli aspetti ambientali nel periodo previsto dalla L.R. 56/77 e s.m.i. per la pubblicazione e le osservazioni

7 - Il PRG definitivo sarà adottato dal Consiglio Comunale entro 180 giorni dall'avvenuto deposito motivando l'accoglimento o meno delle osservazioni e delle proposte pervenute tenuto conto delle osservazioni e considerazioni pervenute anche in materia ambientale, avviandone successivamente l'iter di conclusiva approvazione regionale. Nell'ambito del procedimento finalizzato all'approvazione definitiva, la Regione tramite l'organo tecnico regionale preposto alla valutazione, sulla base della documentazione tecnica predisposta dall'Amministrazione comunale e tenuto conto degli esiti delle consultazioni, esprime nel termine massimo di novanta giorni il parere motivato sulla compatibilità ambientale del piano o della variante di piano.

A seguito dell'adozione il PRG sarà depositato presso la Segreteria comunale e, contemporaneamente, pubblicato all'albo pretorio per i successivi 30 giorni per poi inviarlo alla Regione per l'approvazione definitiva.