



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

CITTA' DI RIVOLI



**ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE
E SVILUPPO DEL TERRITORIO**

LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

Aprile 2014



SOMMARIO

1. PREMESSA.....	5
1.1. La revisione del Piano Regolatore della Città di Rivoli: un'occasione per ripensare lo sviluppo del territorio.....	5
1.2. Risorse per la Città, plusvalore, federalismo fiscale.....	13
1.3. Una visione Europea: le linee-guida di Europa 2020 per lo sviluppo delle città.....	15
1.4. Agenda 21, il Patto dei Sindaci, sviluppo sostenibile	19
1.5. Rivoli, città policentrica.....	20
2. CONSIDERAZIONI GENERALI SUGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	22
2.1. Il Piano Regolatore di Rivoli.....	22
2.2. La revisione del Piano alla luce delle nuove procedure urbanistiche	23
3. LE QUANTITA' IN GIOCO	27
3.1. La risorsa primaria: l'uso del territorio	27
3.2. Popolazione, istruzione, occupazione, condizioni abitative	27
3.3. Sviluppo edilizio, Capacità insediativa teorica	30
3.4. Le attività economiche, considerazioni generali	31
3.5. Il settore Primario.....	32
3.6. Gli insediamenti industriali	33
3.7. Le attività Commerciali.....	35
3.8. Il settore turistico-alberghiero	37
3.9. Prime indicazioni sulla struttura produttiva.....	37
3.10. La dotazione di servizi	39
4. LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA, LA CO-PIANIFICAZIONE	43
4.1. Il Piano Territoriale Regionale (PTR)	43
4.2. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2)	47
4.3. Pianificazione e interventi strutturali nei comuni contermini.....	54
5. IL PRGC DI RIVOLI.....	59
5.1. Il Piano Mollino.....	59
5.2. Il Piano Vigliano	59
5.3. Il PRGC Vigente.....	60
5.4. Le Varianti apportate.....	62
6. LA PIANIFICAZIONE DI SETTORE E GLI STRUMENTI DI SUPPORTO	64
7. I TEMI SU CUI LAVORARE	66
8. LO SPAZIO DELLE INFRASTRUTTURE DI ACCESSO E COMUNICAZIONE	67
8.1. Il contesto: la zona Ovest dell'area metropolitana.....	67
8.2. Un approccio sistemico.....	70
8.3. Interventi alla scala metropolitana sul sistema ferroviario	73
8.4. La metropolitana di Torino	73
8.5. Mobilità sostenibile.....	75
8.6. Porte urbane, assi di comunicazione, piazze.....	77
8.7. Le “porte” urbane: San Bartolomeo, Susa, Alpignano, Francia, Allamano, Rivalta	79
8.8. Gli “assi di Comunicazione”: Corso Francia e Corso Allamano	81
8.9. I parcheggi	83



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

8.10.	Linee-guida/azioni per il sistema della mobilità	85
9.	LO SPAZIO DELLA RELAZIONE E DELLE CENTRALITA' URBANE	86
9.1.	Le piazze della città.....	86
9.2.	Da “aree parcheggio” a “piazze”: le piazze del centro storico.....	87
9.3.	Piazza Martiri della Libertà, piazza Principe Eugenio, I Portici (Piazza Grande).....	88
9.4.	Le piazze dell'espansione urbana degli anni '70: Repubblica, F.lli Cervi, Aldo Moro, Cavallero, CLN, Siena.....	90
9.5.	Linee guida/azioni per il riuso e la valorizzazione degli spazi pubblici	90
10.	LO SPAZIO DELL'ABITARE	91
10.1.	Residenza.....	91
10.2.	Edilizia Sociale, Emergenza Abitativa	91
10.3.	Linee-guida per interventi di edilizia sociale:.....	101
10.4.	Linee-guida per la realizzazione di interventi residenziali.....	101
11.	LO SPAZIO DEL LAVORO	103
11.1.	Le attività commerciali.....	103
11.2.	Linee-guida per lo sviluppo della rete commerciale	106
11.3.	Il distretto produttivo	106
11.4.	Linee-guida per lo sviluppo del distretto produttivo	112
11.5.	Il polo logistico: I-CIM, SITO, CAAT, Interporto di Orbassano.....	112
11.6.	Linee-guida per lo sviluppo della logistica	113
11.7.	Il terziario e i servizi	114
11.8.	Linee-guida per lo sviluppo del terziario e dei servizi	115
11.9.	Il settore turistico-alberghiero.....	115
11.10.	Linee guida/azioni lo sviluppo del settore turistico-alberghiero	116
11.11.	Il settore primario	116
11.12.	Linee-guida per lo sviluppo del settore primario	118
12.	LO SPAZIO PER LO SPORT E IL TEMPO LIBERO	119
12.1.	Le strutture per lo sport.....	119
12.2.	Le strutture per il tempo libero	120
12.3.	Gli orti urbani	120
13.	LE RISORSE STORICO-CULTURALI	122
13.1.	Il Castello, San Grato, Piazzale Mafalda di Savoia, Villa Melano, gli edifici storici della città	122
13.2.	La Collegiata di Santa Maria della Stella (Collegiata Alta)	124
13.3.	Confraternita di Santa Croce	124
13.4.	Il patrimonio della Città: ex Municipio, Palazzo Piozzo, Villa Cane D'Ussol, Palazzo del Conte Verde, Villa Melano, ex Ospedale degli infermi	125
13.5.	Linee-guida per la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse storico-culturali	127
14.	LE RISORSE AMBIENTALI	128
14.1.	Le risorse naturali, Collina Morenica, Parco della Dora	128
14.2.	Il Paesaggio.....	132
14.3.	Il verde urbano.....	135
14.4.	I parchi storici	137
14.5.	Sviluppo sostenibile e riequilibrio ambientale	137



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

14.6.	Patto dei Sindaci, azioni per il PAES, Contenimento del consumo energetico degli edifici	145
14.7.	Inquinamento acustico	147
14.8.	Linee-guida per la salvaguardia delle risorse ambientali	147
15.	I SERVIZI	149
15.1.	La scuola dell'obbligo	149
15.2.	La formazione superiore	149
15.3.	Le strutture per la Salute e l'Assistenza, il Piano di Zona Socio-Sanitario (PdZ).....	149
15.4.	Le strutture per la Cultura	152
15.5.	I luoghi per il Culto	152
15.6.	Le strutture cimiteriali	152
15.7.	Le aree vincolate a servizi	153
16.	I PIANI PER LE "DIVERSE" RIVOLI	155
16.1.	Il centro storico.....	155
16.2.	Posta Vecchia	155
16.3.	L'area est: I quartieri della prima espansione edilizia: Cascine Vica, Maiasco, Repubblica, San Paolo	155
16.4.	L'area Sud: Bastioni, borgo Uriola.....	156
16.5.	L'area Ovest: Borgonuovo.....	156
16.6.	I borghi "agricoli": Tetti Neirotti, Bruere	156
17.	GLI STRUMENTI DI INTERVENTO:	157
17.1.	L'attuale normativa regionale L.R. 3/2013 L.R. 17/2013	157



1. PREMESSA

1.1. La revisione del Piano Regolatore della Città di Rivoli: un'occasione per ripensare lo sviluppo del territorio.

In questo primo decennio del nuovo millennio, dopo la poderosa e alterna fase di sviluppo industriale e post-industriale della seconda metà del '900, le città, di fronte ad una crisi economica che sta mutando le logiche di insediamento e di allocazione delle risorse, si interrogano sul loro futuro, sulla capacità di offrire migliori condizioni di vita e opportunità per i loro cittadini e imprese.

E' un periodo caratterizzato da uno dei più lunghi periodi di stagnazione e crisi, e parlare di sviluppo sostenibile, di crescita, di riequilibrio nella distribuzione delle ricchezze, di equità, di ricostruzione di un clima di fiducia e di rafforzamento dei legami di solidarietà, di qualità della vita, può apparire utopico. E, in effetti, probabilmente solo una visione utopica e non la sola razionalizzazione di modelli consolidati e ormai logori, a farci uscire dalla crisi.

Tutta la società pare oggi schiacciata sui temi dell'emergenza economica, e dimentica spesso che dall'emergenza si esce non solo facendo "quadrare i conti" ma avendo anche un'idea forte di futuro. E la storia dimostra come il nostro Paese, "in ginocchio", dopo le distruzioni del secondo conflitto mondiale, sia diventato in meno di un decennio la settima potenza mondiale, puntando più che sulle già allora scarsissime risorse materiali, sulla voglia di fare e di ricominciare, sulle idee, su volontà forti di riscatto.

Le città dell'ovest torinese, Grugliasco, Rivoli, Collegno, sono cresciute sull'onda di uno sviluppo industriale che ha assunto via via forme diverse di presenza nei nostri territori, fino alla attuale delocalizzazione di molte attività produttive e all'abbandono di molti siti, ma anche con la trasformazione di molte aziende che, nonostante la crisi, sono state capaci di diventare aziende leader e fortemente innovative sul mercato mondiale. Uno sviluppo, quello della seconda metà del secolo scorso, che ha caratterizzato anche culturalmente e socialmente le nostre comunità: città cresciute in modo tumultuoso nel decennio '60-'70, anche in sfregio al territorio agricolo e naturale, considerato risorsa marginale e di scarso valore, e solo da alcuni decenni riconosciuto invece come componente fondamentale non solo per il riequilibrio ecologico, ma anche come risorsa capace di produrre reddito e stabilità per molti operatori e loro famiglie.

E' necessario, soprattutto oggi, in un momento di crisi e di profonda trasformazione, darsi una visione di futuro, di mete da raggiungere, fissare i macro-obiettivi da perseguire, individuare le azioni necessarie per dare concretezza alla visione della città futura. ***Occorre dotarsi cioè di una visione strategica dello sviluppo della città***, che non significa solamente lavorare sull'adeguamento del Piano Regolatore, ma sui molteplici aspetti dello sviluppo. "Rivoli Città dell'arte contemporanea", ma anche "Rivoli solidale", "Rivoli città dell'innovazione", "Rivoli 2030" affermare la centralità della salvaguardia delle risorse naturali e ambientali.... non si tratta solo di slogan, ma di idee-guida su cui può essere possibile un rilancio, non solo di immagine, per realizzare concrete possibilità di sviluppo.

Conoscere il presente....

Il primo passo della pianificazione strategica è implementare un momento di ***"conoscenza"*** delle



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

dinamiche in atto e una fase di **“ascolto”** degli attori socio-economici che insistono sul territorio, al fine di raccogliere gli elementi necessari alla **individuazione dei punti di forza e di debolezza** della città.

Questo lavoro permette di mettere in evidenza le minacce e le opportunità che caratterizzano il futuro del territorio: il piano strategico diventa lo specchio delle esigenze di tutti gli attori sociali.

In un periodo di dinamiche sociali che nel giro di pochi decenni hanno rivoluzionato il rapporto tra fasce di età, provenienza geografica, livelli di scolarizzazione, caratteristiche delle realtà imprenditoriali, è importante una lettura anche solo quantitativa delle dinamiche sociali in atto.

A questi elementi si devono aggiungere quelli esogeni alla realtà territoriale, nella misura in cui possono influire sullo sviluppo economico e sociale. E' necessario quindi descrivere lo stato della città, sottolineandone gli aspetti peculiari dell' economia, della società, e le interrelazioni tra attori e la loro capacità di fare sistema, interpretare i fenomeni, valutare gli elementi di crisi e le potenzialità esistenti.

Una parte di questo lavoro, costituito dall'analisi delle dinamiche demografiche, della struttura economica, dei servizi, si è concluso, tecnicamente, e costituisce la base su cui appoggiare molte delle considerazioni che vengono qui presentate.

I risultati sono stati oggetto di studio nelle commissioni consiliari, con l'obiettivo di predisporre un documento condiviso da sottoporre ai cittadini e alle forze sociali e che può costituire una base di partenza per le proposte che ne dovranno seguire.

..... per progettare il futuro

Progettare il futuro di una città è il disegno ambizioso che ogni Amministrazione Comunale dovrebbe avviare con il contributo della società civile e di tutti coloro che sentono di poter dare un apporto allo sviluppo del territorio, come “coscienza degli interessi comuni”.

Si parla oggi sempre più spesso di “Piano Strategico”, che le Amministrazioni decidono di adottare per diverse ragioni, in primis quella di riprogettare la città e in alcuni casi rivoluzionarne l'economia interna e l'immagine esterna. Ma anche per mettere a regime interventi coordinati, legati da idee-guida, con prospettive almeno decennali, per coordinare i diversi interventi e sviluppare effetti moltiplicatori.

Piano strategico della Città di Rivoli e Piano strategico Metropolitano

In questi mesi si sta rilanciando, ad opera dell'associazione Torino Strategica, di cui la nostra Città fa parte, l'idea di un disegno di sviluppo del territorio metropolitano. Un tema non solo legato all'istituzione della Città Metropolitana, ma anche e soprattutto alla necessità di un'azione forte del sistema metropolitano torinese per il rilancio dell'economia e dello sviluppo, in chiave anche di competitività europea e internazionale dei nostri territori. Occorre quindi partecipare in modo pro-attivo a questo disegno, partendo dalle specificità e dalle opportunità presenti in ogni territorio costituente l'area metropolitana torinese. Territori diversi per storia, struttura socio-economica, vocazioni: dal riconoscimento del valore di queste diversità sarà possibile costruire quello che potremmo definire un “pensiero metropolitano”.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Lavorare sul Piano regolatore, per adeguarlo alle nuove necessità della Città

Il Piano Regolatore della nostra città nasce nel dicembre 1980, in adeguamento alla Legge Regionale n. 56/77. Il tema centrale, allora, era provvedere a dotare la città, cresciuta in modo eccezionale negli anni dello sviluppo industriale degli anni '60-'70, della rete di servizi e degli "standards" urbanistici adeguati ad una popolazione che, nel giro di pochi anni, aveva raggiunto la ragguardevole cifra di 52.000 abitanti, raddoppiando la sua popolazione nel solo decennio '60-'70.

Era cioè necessario mettere ordine ad una crescita urbanistica tumultuosa, che rischiava di provocare l'insorgere di gravi disservizi. Il Piano Regolatore pose allora particolare attenzione al Centro Storico, analizzandone i singoli edifici e prevedendo, in modo puntuale, interventi compatibili con gli obiettivi di riqualificazione. Nella zona industriale, con la previsione di un Piano di Insediamenti Produttivi si predisposero le condizioni per il riordino della vecchia lottizzazione spontanea, e per acquisire lotti da destinare ad attività produttive e sui quali localizzare attività e servizi. Con quella scelta, l'area industriale di Rivoli diventa, insieme a quella di Grugliasco, il nodo produttivo-logistico più esteso del Nord-Ovest.

Il ricorso ai Piani Esecutivi Convenzionati, con il trasferimento di capacità edificatoria dalle aree cedute per viabilità e servizi, poneva le condizioni per una trasformazione "per parti" del territorio cittadino, con una migliore possibilità di controllare la qualità del disegno urbano. Si otteneva in questo modo un duplice obiettivo: non si penalizzavano i privati proprietari di aree destinate a Servizi residenziali, che avrebbero mantenuto i loro diritti edificatori, e nel contempo si consentiva all'Amministrazione di non ricorrere all'esproprio per recuperare le aree necessarie per i servizi alla popolazione, percorrendo il concetto di "perequazione urbanistica" che la recente evoluzione della legge urbanistica ha oggi fatto proprie.

Nello stesso tempo venivano aboliti i piani di zona per l'Edilizia Economico Popolare in prossimità delle borgate di Tetti e Bruere, restituendo a tali aree l'insostituibile funzione agricola.

Il Piano adottato nel 1980 ed approvato nel 1982 e ha visto due importanti varianti: Una Variante Generale del 1987 per l'insediamento del Centro Intermodale Merci e, nel 1993, la variante per la definizione dell'area attrezzata della Collina Morenica.

Negli anni 1999-2001 si procedeva alla revisione generale del Piano, sul quale oggi siamo chiamati ad intervenire. Da allora sono state introdotte 19 varianti parziali, che hanno affrontato temi specifici, di modesta entità, che non hanno inciso in modo sostanziale sulla sua struttura.

Gli elementi "strutturali" del piano sono quindi maturati oltre 20 anni fa, in un contesto territoriale, ma anche economico e sociale, che ha subito profonde trasformazioni. Lo stessa collocazione di Rivoli nel contesto dell'area metropolitana si è venuto a modificare: città di cerniera tra Torino e la Valle di Susa, crocevia di quello che è destinato a diventare uno dei più importanti nodi di collegamento e del sistema della logistica del Nord-Ovest, e, al tempo stesso, il più importante distretto industriale dell'area Ovest, insieme a Collegno, Grugliasco, fino alla ex-Mirafiori di Torino. Ma anche città dotata di grandi risorse storico-culturali (il Castello, i monumenti e le costruzioni auliche) e di risorse ambientali di rilievo (la collina morenica, la Dora, il territorio agricolo di pregio).



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Alcuni “meriti” dell'attuale PRGC: Il contenimento dell'uso di suolo, il soddisfacimento degli standards di servizi.

Il Prg in vigore ha avuto, pur tra i suoi molti limiti, il pregio di contenere lo sviluppo della città in un ambito ben definito, evitando situazioni di dispersione (“sprawl”) sul territorio agricolo, nonché di caratterizzare in modo netto le diverse componenti territoriali: il centro storico, l'area industriale, le aree di sviluppo “estensivo” di Cascine Vica, Borgo Nuovo, Borgo Uriola, le due frazioni di Tetti Neirotti e Bruere, l'ambito agricolo, la collina morenica. Si trattava, allora, di una impostazione che privilegiava la “specializzazione” del territorio, e che rispondeva alle caratteristiche dello sviluppo di quegli anni, in cui l'industria manifatturiera, anche pesante, poneva grossi limiti a possibili integrazioni tra le diverse componenti di città.

Una impostazione che ha comunque consentito di mantenere un buon livello di ordine urbanistico e di distribuzione equilibrata di servizi e spazi pubblici, anche in aree a forte concentrazione urbana.

Su di un territorio di circa 29.500.000 mq, il territorio agricolo occupa 16.800.000 mq, quasi il 57% del totale, una risorsa preziosa quindi, su cui operano oltre 200 aziende agricole, con importanti funzioni di salvaguardia e protezione del territorio e di mantenimento di quel polmone verde che costituirà una risorsa preziosa per il benessere ambientale della città. Il tema del ruolo dell'impresa agricola sarà, come vedremo, un tema di specifico intervento urbanistico.

Rivoli negli ultimi 20 anni ha avuto un consumo di suolo inferiore allo 0,5% annuo, contro una media della prima cintura superiore all'1,9%. Un obiettivo importante, che va salvaguardato.

La dotazione di servizi

L'attuale PRGC consentirebbe l'insediamento di circa 65.000 abitanti (in termini tecnici questo valore si chiama “capacità insediativa teorica”). Tale prospettiva di crescita, nata appunto con le ipotesi di piano degli anni '80, vede in realtà un fenomeno in controtendenza: dopo aver raggiunto i 52.000 abitanti nel 1991, si assiste ad un decremento di popolazione, fino agli attuali 49.600 circa.

E' un fenomeno che interessa gran parte dell'area metropolitana, con lo spostamento di popolazione verso le aree più periferiche (con una forte crescita della Valle di Susa o della Val Sangone), Spostamento di popolazione che crea a Rivoli, tra molti altri problemi, anche forti flussi di traffico veicolare in attraversamento. Un decremento, per Rivoli, cui corrisponde anche un progressivo invecchiamento della popolazione (il 24% degli abitanti di Rivoli ha più di 65 anni), con la necessità quindi di reindirizzare la dotazione di servizi (meno scuole, ma più servizi alla persona, più welfare, maggiore accessibilità a servizi ed esercizi commerciali, alloggi più piccoli e soprattutto meno costosi, trasporto pubblico più capillare,...).

Cambia quindi, con la composizione sociale, anche il bisogno di servizi, anche se l'obiettivo da perseguire è tornare ad una crescita equilibrata, favorendo l'insediamento di giovani coppie, anche attraverso la riduzione dei costi degli alloggi e degli affitti.

Sulla base della “capacità teorica”, sono stati dimensionati gli “standards”, ossia la dotazione minime di aree da destinare a servizi pubblici: verde, parcheggi, scuole, attività collettive, ecc, che deve soddisfare la soglia minima di 25 mq per abitante. Nel caso di Rivoli la quantità di aree a servizi deve



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

essere almeno pari a 1.725.000 mq: una quantità che, rispetto ai 4.410.000 mq, di aree residenziali e 1.720.000 mq. di aree produttive rappresenta una quota importante di territorio. A queste aree a servizi su deve aggiungere lo spazio destinato a viabilità, che occupa 2.550.000 mq. di superficie, per uno sviluppo di oltre 230 Km. di strade.

Un patrimonio, quello delle aree per i servizi, che è stato già ampiamente realizzato, e che, a differenza di molti comuni dell'area torinese, ha già superato gli standards minimi richiesti dei 25 mq per abitante, con una quota residua da “attuare” inferiore al 24% e con una buona disponibilità di aree di proprietà comunale ancora libere che consentiranno di completare la dotazione senza ulteriori azioni di esproprio o cessione. Un risultato, non sufficientemente noto, frutto del lavoro di decenni di buona amministrazione del territorio.

Si tratta di aree pubbliche, che costituiscono un vero e proprio patrimonio collettivo, un “capitale fisso sociale” appartenente a tutti i cittadini rivolesi: un “pezzo” della loro casa comune, che ovviamente ha dei costi per il suo mantenimento, ma che contribuisce in modo significativo alla qualità della vita e può svolgere funzioni strategiche, nel momento in cui nascano nuove necessità di servizi o infrastrutture.

Le sfide di oggi: la crisi economica e la riduzione di risorse per lo sviluppo delle Città.

La crisi economica in atto comporta una drastica riduzione delle risorse pubbliche e private destinate allo sviluppo, con il rischio di una caduta di attrattività e competitività delle nostre città ed un contemporaneo peggioramento delle condizioni insediative. Minori risorse messe in moto dall'ente pubblico significano anche minori capacità di incidere sullo sviluppo del territorio e di mantenimento delle infrastrutture presenti su di esso.

Crisi economica e crisi urbana appaiono quindi come il prodotto di un più generale declino (imprenditoriale, ma anche sociale e culturale) e di un modello di sviluppo diventato sempre meno sostenibile.

Rivoli negli ultimi anni ha comunque sostenuto un livello importante di spesa pubblica: la viabilità e i sottoservizi del centro storico, il Castello, le nostre chiese e palazzi monumentali sono stati i destinatari principali di questi investimenti, e gli interventi realizzati, su piazzale Mafalda di Savoia, sul parco di San Grato, su Villa Melano, sulla Collegiata Alta, su Santa Croce, Su Villa Cane D'Ussol, confermano tale attenzione. Altri beni storici di proprietà comunale (Palazzo Piozzo, l'ex Palazzo Civico di piazza Matteotti, l'ex Ospedale degli Infermi attendono risorse per un recupero e una destinazione utile alla città. Si tratta di beni da non alienare, appartenenti alla memoria storica della comunità rivolese,

Oggi le priorità sono dettate soprattutto dalla necessità di mettere in sicurezza e razionalizzare gli edifici scolastici. Il già alto livello dei mutui contratti per sostenere gli investimenti, unito ai vincoli di spesa dettati dal patto di stabilità, limitano però fortemente la possibilità di un uso anticiclico degli investimenti in infrastrutture.



La crisi del mercato edilizio e le politiche per la casa

Sul fronte privato, il mercato edilizio sta affrontando il problema di un rilevante stock di invenduto con un conseguente aumento di cubatura disponibile senza un ritorno in termini di incremento di popolazione, per la riduzione della capacità di spesa delle famiglie e delle imprese causata in buona parte dalle pesanti strettoie nella erogazione del credito.

Alla riduzione dei tassi sui mutui sono corrisposte misure di garanzia che, di fatto, hanno fortemente limitato il numero di soggetti ritenuti dagli istituti di credito "solvibili" (in primis le giovani coppie), in una situazione di scarsa disponibilità di offerte di edilizia agevolata, convenzionata, social-housing o anche di edilizia libera a prezzi accessibili.

Crisi di futuro, quindi, anche dal punto di vista della famiglia, cellula fino ad oggi ritenuta "forte", per la sua funzione di vero e proprio ammortizzatore sociale, soggetto protagonista all'interno della società e del sistema economico italiano, in grado di accantonare risparmio e costituire, con la proprietà immobiliare diffusa, elemento di stabilizzazione e sicurezza.

Non a caso ci soffermeremo, nelle analisi sulla situazione socio-economica dell'area rivolese, sulla dinamica demografica, cercando di cogliere gli aspetti dell'evoluzione in corso e individuare possibili soluzioni di politica per la casa. Su questo tema la città deve recuperare un grave ritardo: dopo i massicci insediamenti degli anni '80, dettati dai bisogni indotti dal forte flusso migratorio del decennio precedente, poche aree sono state destinate all'edilizia sociale e nuove forme di intervento vanno attuate per far fronte all'emergenza abitativa. Non solo nuovi insediamenti, ma modi diversi di abitare, più consoni ad una trasformazione della società che vede una maggior presenza di individui soli, in particolare anziani, non più protetti da una rete parenterale e di relazioni sociali, oppure di giovani coppie che, causa la precarietà lavorativa, non possono offrire le garanzie richieste anche solo per la locazione della casa.

La contrazione degli investimenti dei settori produttivi

Sul fronte delle imprese, la globalizzazione induce, in particolare in aree a vocazione manifatturiera come l'area ovest di Torino, delocalizzazione, riduzione di attività, necessità di feroci e rapide riconversioni, non sempre favorite dal tessuto infrastrutturale e di servizi esistente, spesso ostacolate da rigidi vincoli normativi di Piani Urbanistici nati in momenti caratterizzati da una forte crescita (e quindi molto orientati al "contenimento" e controllo dell'impatto di tale crescita sul territorio, più che alla liberalizzazione della tipologia degli interventi finalizzata ad attrarre nuove risorse, quale appare come necessità impellente oggi).

Il tema che ci troveremo ad affrontare è quindi quello del rischio di progressivo svuotamento della nostra area industriale, a causa della rigidità all'insediamento di nuove attività produttive, che oggettivamente richiedono una diversa e più flessibile articolazione di spazi, con destinazioni d'uso non solo strettamente manifatturiere o industriali.

Il rischio è quello di una perdita di competitività e valore di un'area (manifatturiera) che avrebbe grandi potenzialità attrattive, in quanto facente parte di un sistema (il "distretto industriale" Rivoli-Collegno-Grugliasco-Torino sud) con un polo logistico ben servito dai sistemi infrastrutturali di trasporto, soprattutto nel momento in cui si possa contare sulla nuova ferrovia Torino-Lione e sul previsto asse

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

di corso Marche.

Permangono alcuni problemi aperti: gli accostamenti critici (industria/residenza) dell'area di via Vajont e di Fabbrichetta, la presenza di aree dismesse nell'area industriale di Cascine Vica e non solo, che vanno affrontati in una logica di politica industriale di distretto ovest, in collaborazione con Collegno, Grugliasco, la Provincia, la Regione.

Anche per il settore del commercio la situazione è seria: i dati delle chiusure aziendali e la visibile presenza di molte serrande abbassate sono preoccupanti. La scelta di privilegiare la diffusione di esercizi di piccola e media distribuzione, ha comunque consentito a Rivoli di rafforzare l'immagine di un vero centro commerciale naturale, che potrà svolgere una funzione fortemente attrattiva e competitiva nei confronti delle grandi concentrazioni commerciali di Collegno e Grugliasco. Anche in questo caso occorrerà lavorare sulla qualità dell'ambiente urbano e sull'offerta di servizi di alto livello qualitativo per consentire una sempre maggiore coesione del tessuto commerciale presente con evidenti benefiche ricadute sulle attività commerciali stesse e sul suo indotto.

La difficile “tenuta” dell'impresa agricola in un territorio minacciato dallo sprawl urbano

Il tema della valorizzazione del tessuto imprenditoriale agricolo del nostro territorio e delle difficoltà in cui si trova ad operare è ben presente in tutte le sedi istituzionali. Non a caso una grande quantità di iniziative e di progetti sono affrontate nell'ambito del Patto Territoriale e di proposte di interventi comunitari di sostegno allo sviluppo rurale.

La mutata realtà dello sviluppo rurale richiede nuovi strumenti operativi, anche di carattere urbanistico, oltre che programmatico, in grado di favorire l'offerta integrata di prodotti e servizi del tessuto produttivo agricolo.

Temi quali la formazione, la residenzialità, l'agriturismo, la commercializzazione di produzioni locali che aziende agricole multifunzionali possono offrire, devono essere concretamente aiutate anche da una attenta e intelligente normativa urbanistica in materia.

Crisi di competitività del sistema urbano

La crisi e la contrazione di risorse riducono le principali fonti di finanziamento, in ambito sia pubblico che privato, che hanno fino ad oggi garantito le risorse fondamentali, pur in un trend decrescente e disuguale, per la “città pubblica”.

Va fatto notare come anche in periodi più favorevoli le città non sempre hanno potuto (per limiti di spesa) o saputo (per mancanza di progettualità) sfruttare al meglio le opportunità che si offrivano, e solo le più lungimiranti approfittavano delle varie opportunità che le politiche nazionali mettevano progressivamente in campo, a fronte però di un livello di indebitamento molto alto, non controbilanciato da forme di redistribuzione della ricchezza creata dall'investimento pubblico.

Un esempio di questa lungimiranza è stato il fortissimo piano di investimenti che la città di Torino ha saputo darsi nell'ultimo decennio, sfruttando ed anche “forzando” alcune opportunità, costituite dal piano di rinnovo degli assi ferroviari (Passante, Spine) e dagli investimenti per le Olimpiadi 2006, supportati anche da strumenti di pianificazione che hanno consentito tali trasformazioni.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Purtroppo, anche per la mancanza di strumenti normativi che invece sono presenti in molti paesi europei, al forte volume di investimenti pubblici non hanno corrisposto meccanismi di ritorno e remunerazione di tali investimenti da parte del settore privato, che, nel caso specifico di Torino, ha tratto grossi vantaggi -privati- da investimenti -pubblici. Un caso, eclatante e forse non sufficientemente approfondito, in cui la debolezza del federalismo fiscale non ha generato i giusti ritorni fiscali a livello locale (si pensi all'imposta sul valore aggiunto delle attività economiche che si sono sviluppate a seguito di questi investimenti, o al mancato adeguamento degli estimi catastali per gli immobili favoriti da importanti processi di riqualificazione di parti della città: l'esempio della metro o la riqualificazione delle vie centrali di Torino sono emblematici.

E' infatti del tutto evidente come in questo caso sia stata la dimensione degli investimenti pubblici a giocare un ruolo determinante nella allocazione di risorse, per il rilancio della competitività della Città. Ma il grande sforzo di investimento non sempre produce effetti moltiplicativi e di ritorno di risorse alla comunità locale che li ha voluti e generati e la situazione di deficit dei bilanci degli enti locali è anche frutto di questo mancato "ritorno", che si aggiunge, in assenza di federalismo fiscale, ad uno squilibrato rapporto tra finanza locale e statale.

Questo è anche un segnale della debolezza strutturale del nostro sistema economico, che, se non trainato da investimenti pubblici in infrastrutture e servizi, rischia la stagnazione con conseguenti scarse capacità autopulsive.

In generale le città della cintura metropolitana non hanno saputo (o potuto) dotarsi di istituti più moderni e dotazioni territoriali più avanzate, in grado di mantenere il passo con il sistema urbano di Torino, anche per i vincoli e le difficoltà di bilancio, posti dal patto di stabilità, ma anche per un deficit di politiche e azioni condivise, da sostenere con azioni "di area vasta". Spesso ogni comune ha gestito le proprie infrastrutture, i propri servizi, le proprie attrezzature per il tempo libero e per la socialità all'interno del quadro di compatibilità del proprio bilancio e del ristretto orizzonte del soddisfacimento di bisogni locali. Così, la piccola dimensione dell'intervento ha penalizzato la sostenibilità nel tempo del servizio.

Il ritardo nel sistema delle infrastrutture di collegamento ne è forse l'esempio più macroscopico, ma anche la caduta di attrattività a livello internazionale dei nostri siti industriali o terziari, che non è solo il frutto del più generale problema della "globalizzazione": una troppo semplice giustificazione delle carenze strutturali e di progettualità di cui soffre lo sviluppo dei nostri territori.

Investimenti infrastrutturali

Più che un "disegno di Città" ha prevalso l'affermazione di proposte attuative da parte di privati secondo criteri di massimizzazione della redditività, con limitatissime capacità di controllo, contrattazione e indirizzo da parte delle Amministrazioni Pubbliche, dando luogo ad un fenomeno di "Attuazione" del Piano, più che di "Governo" del Piano.

Così, di fatto, gran parte degli investimenti sullo spazio pubblico urbano sono stati finanziati dalla spesa pubblica: a parte gli interventi più specificatamente infrastrutturali, anche le opere "minori" sono state finanziate attraverso lo scomputo degli oneri di urbanizzazione (che, ricordiamo, sono ancora e



sempre risorse pubbliche). Nemmeno gli strumenti normativi hanno lasciato finora grandi spazi a meccanismi di perequazione o partecipazione pubblica alla creazione del plusvalore prodotto dagli interventi, attraverso meccanismi di “prerequazione urbanistica” o “contributi di miglioria urbanistica” a favore della collettività.

Nel frattempo le risorse pubbliche, non alimentate dalla spirale virtuosa di spesa-crescita-introiti fiscali-spesa, si sono ridotte al lumicino. La carenza di risorse riduce le possibilità marginali di crescita, innescando un trend di decrescita difficile da interrompere ricorrendo a modelli classici e consolidati di intervento. Anche per questo occorre individuare nuove forme, nel rapporto pubblico-privato, che siano in grado di reperire risorse per lo sviluppo della Città. Project-financing, ma anche l'introduzione di principi di perequazione e contributi di miglioria urbanistica, dicevamo, il ricorso a fondi immobiliari misti, a contributi comunitari, possono tutti diventare strumenti utili a supportare nuove necessità di investimento.

E' a tutti evidente come la capacità anticiclica dell'investimento in infrastrutture debba trovare delle fonti di finanziamento nei meccanismi stessi della produzione del valore innescato dai processi di trasformazione, che non può più essere solo “privatizzato”, ma deve essere utilizzato per finalità pubbliche, quali la realizzazione di infrastrutture, migliorare la qualità urbana, sostenere il sistema dei servizi pubblici.

1.2. Risorse per la Città, plusvalore, federalismo fiscale

Le aspettative aperte dal federalismo fiscale (??) saranno in grado di garantire il recupero della capacità d'investimento dei comuni?

E attraverso quali forme riattivare un flusso di risorse virtuoso in grado di alimentare il ciclo di crescita a partire dal drenaggio di risorse locali?

La normativa urbanistica locale non potrà essere indifferente a questa problematica. Non si tratta più semplicemente di disegnare la forma e l'aspetto della città, di distribuire razionalmente i servizi, di ripercorrere modelli di positivismo urbanistico del passato che, peraltro, si sono rivelati quasi sempre insufficienti a produrre una città bella e vivibile, ma di affrontare con strumenti nuovi il tema dello sviluppo sostenibile.

Intervenire sugli apetti strutturali della spesa e del reperimento delle risorse

Gli obiettivi:

- portare progressivamente la struttura della spesa e delle entrate ad una condizione che consenta di non utilizzare gli oneri di urbanizzazione per finanziare la spesa corrente;
- introdurre sistemi perequativi di partecipazione pubblica ai processi di valorizzazione urbana;
- puntare allo sviluppo della riqualificazione del territorio attraverso la cooperazione pubblico-privato;
- limitare il consumo di suoli liberi e introdurre criteri di riequilibrio ambientale “forti”.
- Riconoscere il valore delle aree di pregio ambientale e di riequilibrio naturale.

Recupero “pubblico” della rendita?

La rendita fondiaria e la sua totale privatizzazione sono stati i fattori più pesanti che hanno distorto le trasformazioni territoriali dell'Italia moderna e contemporanea, e hanno costituito il motore del regime immobiliare.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Pur essendo valutata negativamente dai principi dell'economia liberale, che la vedeva come un fattore antagonista al più sano "profitto industriale", la concreta applicazione più o meno liberista dell'economia italiana non ha mai voluto attuare un controllo reale dei meccanismi di formazione e, soprattutto, di redistribuzione della rendita stessa, lasciando questo compito alla pianificazione, che tuttavia non ha potuto che tentare di riequilibrare le diversità e gli squilibri dovuti alla componente differenziale, in mancanza di orientamenti normativi a livello nazionale e regionale.

Anche perchè, alla resa dei conti, la rendita urbana si è storicamente configurata come ultimo atto della ricapitalizzazione, o, nei migliori dei casi della riconversione dell'industria, attraverso la sua delocalizzazione dai siti centrali della città e, oggi, verso i siti industriali dei paesi emergenti.

Con lo sviluppo della Città metropolitana la rendita assoluta si è dilatata su tutte le aree interessate dall'esplosione della città, vuoti e interstizi più o meno ampi compresi; una situazione resa ancora più problematica dal venire meno dell'efficacia dell'approccio regolativo - autoritativo nella pianificazione. Il consumo di suolo. Ai margini della città sono quindi sorti "non-luoghi", spazi sottratti all'agricoltura, in stato di abbandono, o meglio, di "attesa" di possibili trasformazioni urbanistiche, e il cui degrado ha finito per legittimare la trasformazione stessa, come minore dei mali.

Un problema/opportunità da governare

Proprio a causa della sua nuova dimensione economica e giuridica, oggi la rendita può trasformarsi da problema da contrastare in un'opportunità da governare, perché rappresenta il surplus di ricchezza che oggi il territorio produce: se le città devono competere con i propri specifici progetti territoriali per acquisire ogni risorsa disponibile, devono iniziare a gestire il surplus che si genera all'interno del proprio sistema economico e affrontare quindi la regolazione della rendita fondiaria, ma anche del surplus di reddito che i processi di riqualificazione urbana sono in grado di generare.

Gli strumenti di "perequazione"

Su questi temi la Città di Rivoli si è già dotata, fin dal piano del 1985, di strumenti di "perequazione", attraverso l'istituto della valorizzazione e cessione della capacità edificatoria, in particolare riferita alle aree servizi.

Si tratta, anche alla luce dei nuovi orientamenti della nuova Legge Urbanistica Regionale n.3/2013 di riprendere tale strumento, e il parallelo istituto del "contributo di miglioria urbanistica", che si possono rivelare strumenti utili e snelli rispetto all'attuazione del piano, in particolare per quegli ambiti necessitanti di riqualificazione o di trasformazione.

Un approccio integrato, il ruolo della Città Metropolitana-

Le esperienze che stiamo vivendo ci insegnano come non ci si possa e non ci si debba fermare davanti al singolo interesse locale, in quanto operiamo all'interno di un'area in cui si stanno concretizzando importanti progetti di riordino strutturale, pur tra le grandi difficoltà di reperimento delle risorse a tutti noti: dai forti investimenti fatti dalla città di Torino sulla sua area centrale e sulle "Spine", al riordino delle sedi universitarie, al progetto dell'asse di corso Marche, al rilancio del sistema ferroviario metropolitano, alla tanto attesa metro, alla ferrovia Torino-Lione e agli interventi sul sistema logistico e delle reti di tele-comunicazione, allo sviluppo della rete stradale provinciale.



Dobbiamo essere consapevoli che la soluzione di molti dei nostri problemi ed il concretizzarsi di molte opportunità richiede un lavoro di concertazione con gli altri “attori” delle scelte di sviluppo: gli enti sovraordinati (Provincia, Regione, lo Stato), ma anche i comuni contermini, con cui condividere linee di azione e scelte di sviluppo locale.

La nascita della Città Metropolitana deve vederci quindi svolgere un ruolo attivo e di forte partecipazione nel nuovo modello di governance.

Si tratta di un campo di intervento molto vasto, che necessita di un approccio integrato. La città va considerata come uno spazio in cui le reti ambientali e quelle sociali trovano la loro più stretta interconnessione, coniugando ambiente, società, economia.

La necessità di investire in qualità urbana non significa solo costruire belle piazze e belle case, o attrezzare tanto verde, ma anche favorire la generazione di un buon tessuto di relazioni economiche e sociali.

1.3. Una visione Europea: le linee-guida di Europa 2020 per lo sviluppo delle città

Tratto dal Programma Europa 2020:

L'Europa è tra i continenti più urbanizzati al mondo. Più di due terzi della popolazione europea vive oggi nelle aree urbane e questa percentuale continua a crescere. Sarà lo sviluppo delle nostre città a determinare il futuro sviluppo economico, sociale e territoriale dell'Unione europea.

• Le città svolgono un ruolo fondamentale come motore dell'economia, luoghi di connettività, creatività e innovazione e centri servizi per le zone circostanti. Grazie alla loro densità, le città hanno un potenziale enorme di risparmio energetico e di spinta verso un'economia a zero emissioni di carbonio. Esse presentano, tuttavia, anche problemi come disoccupazione, discriminazione e povertà. Pertanto, le città sono essenziali per il successo della strategia Europa 2020.

I loro confini amministrativi non corrispondono più alla realtà fisica, sociale, economica, culturale o ambientale dello sviluppo urbano e risultano necessari nuovi modelli di governance più flessibili.

Per quanto riguarda obiettivi e valori, la città europea del futuro è generalmente considerata come:

- *un luogo dallo sviluppo sociale avanzato, con un grado elevato di coesione sociale,*
- *servizi accessibili e socialmente equilibrati; in particolare servizi sanitari ed educativi rivolti a tutti;*
- *una piattaforma per la democrazia, il dialogo culturale e la diversità;*
- *un luogo verde, di rinascita ecologica e ambientale;*
- *un posto attrattivo e un motore della crescita economica.*

Lo sviluppo della città dovrebbe:

- *basarsi su una crescita economica equilibrata e un'organizzazione territoriale delle attività nonché su una struttura urbana policentrica;*
- *partire da aree metropolitane forti e altri spazi urbani che possano garantire una buona*



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

accessibilità ai servizi d'interesse economico generale;

- *essere caratterizzato da una struttura compatta degli insediamenti con proliferazione urbana limitata;*
- *distinguersi per un livello di tutela e di qualità ambientale elevato sia nei centri urbani sia nelle zone limitrofe.*

Il modello europeo di sviluppo urbano sostenibile è in pericolo

• ***I cambiamenti demografici*** sono all'origine di una serie di sfide che variano da una città all'altra, quali l'invecchiamento della popolazione, la riduzione del numero di abitanti, intensi fenomeni di suburbanizzazione.

• ***L'Europa non attraversa più una fase di costante crescita economica*** e molte città, in particolare quelle che non sono le capitali dell'Europa centrale o orientale e le vecchie città industriali dell'Europa occidentale, devono far fronte alla grave minaccia di stagnazione o declino economico.

• ***Allo stato attuale le nostre economie non sono in grado di garantire a tutti un lavoro;*** ora che i rapporti tra crescita economica, occupazione e progresso sociale si sono allentati, una quota maggiore della popolazione è stata esclusa dal mercato del lavoro o costretta a ripiegare su posti nel settore dei servizi poco qualificati e mal retribuiti.

• ***Le disparità di reddito aumentano e i poveri lo diventano sempre di più*** – in alcuni quartieri la popolazione residente subisce gravi disegualianze in termini di alloggi (spesso mediocri), di scarsa qualità dell'istruzione, di disoccupazione e di difficoltà o incapacità ad accedere ad alcuni servizi (sanità, trasporti,...)

• ***La polarizzazione sociale e la segregazione sociale sono in aumento***- la recente crisi economica ha ulteriormente amplificato gli effetti dei processi di mercato portando al graduale ritiro dello Stato sociale nella maggior parte dei paesi europei. Il fenomeno della segregazione sociale e territoriale è in continuo aumento perfino nelle città più ricche.

• ***La casa diventa un bene sempre meno accessibile:*** I processi di segregazione territoriale, conseguenza della polarizzazione sociale, fanno sì che per i gruppi emarginati, o che dispongono di un basso reddito, sia sempre più difficile trovare un alloggio dignitoso a prezzi accessibili.

• ***La frammentazione della coesione sociale:*** In molte città l'aumento del numero di emarginati può contribuire allo sviluppo di "sottoculture" chiuse che presentano atteggiamenti ostili nei confronti del resto della società nel suo complesso.

• ***L'espansione urbana incontrollata*** e la diffusione di insediamenti a bassa densità costituiscono le principali minacce allo sviluppo territoriale sostenibile, poiché i servizi pubblici sono più costosi e difficili da garantire, le risorse naturali vengono sottoposte a uno sfruttamento eccessivo, le reti di trasporti pubblici sono insufficienti e la dipendenza dai mezzi privati e il traffico all'interno e intorno alle città sono pesanti.



· **Gli ecosistemi urbani sono sotto pressione** – l'incontrollata espansione urbana e l'impermeabilizzazione del terreno minacciano la biodiversità e aumentano il rischio di dissesto del territorio, inquinamento, carenza idrica.

Come trasformare le minacce in nuove opportunità?

· **Le città europee seguono percorsi di sviluppo diversi e tale diversità va sfruttata.** La competitività nell'economia globale deve essere affiancata da economie locali sostenibili radicando nel tessuto economico locale competenze fondamentali e risorse, nonché incentivando la partecipazione sociale e l'innovazione.

· **Creare un'economia reattiva e inclusiva** – l'attuale modello di sviluppo economico pone alcuni problemi: primo fra tutti quello di garantire una vita dignitosa ai soggetti esclusi dal mercato del lavoro e di coinvolgerli nella società.

· **Il potenziale che scaturisce dalle diversità socioeconomiche, culturali, etniche e generazionali va maggiormente sfruttato come fonte d'innovazione.** Le città del futuro devono prestare maggiore attenzione ai bisogni delle fasce deboli: anziani, bambini, donne, e delle famiglie, oggi divenuto anello "debole" della tenuta sociale, configurandosi come luoghi di tolleranza e rispetto.

· **È fondamentale combattere la segregazione territoriale e la povertà energetica** con alloggi migliori, non soltanto per rendere la città e l'agglomerato più interessanti e vivibili, ma anche più competitivi e rispettosi dell'ambiente.

· **Per rendere le città "verdi e sane" non basta ridurre le emissioni di CO2.** Per le questioni riguardanti l'ambiente e l'energia occorre adottare un approccio globale, in quanto le diverse componenti dell'ecosistema naturale sono strettamente legate alle componenti del sistema sociale, economico, culturale e politico della città.

· **Le città medio-piccole, mediamente più prospere e dinamiche possono svolgere un ruolo importante** non solo per il benessere degli abitanti, ma anche delle popolazioni rurali circostanti. Servono a evitare lo spopolamento delle zone rurali e l'esodo verso le città nonché a promuovere uno sviluppo equilibrato del territorio.

· **Una città sostenibile deve disporre di spazi pubblici che siano attrattivi e promuovere una mobilità sostenibile, inclusiva e sana.** La mobilità, utilizzando mezzi di trasporto diversi dall'automobile, va resa più attrattiva e occorre incentivare i sistemi di trasporto pubblico multimodale.

Per rispondere a queste sfide urbane servono nuovi modelli di governance.

Le città del futuro devono adottare un modello globale di sviluppo urbano sostenibile

-Affrontare le sfide con un approccio integrato e globale.

-Combinare approcci basati sulle risorse del territorio e sulle capacità delle persone e delle imprese.

-Affiancare alle strutture formali di governance altre strutture più flessibili ed informali che rispecchino il livello al quale le varie sfide da affrontare si presentano.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

-Sviluppare sistemi di governance capaci di creare visioni condivise e conciliare obiettivi contrastanti fra loro e modelli di sviluppo divergenti.

-Collaborare al fine di garantire uno sviluppo territoriale coerente e un uso efficiente delle risorse.

*• **Le città devono operare in modo intersettoriale**, evitando che siano visioni “monosettoriali” a stabilire come dovrebbe essere la vita urbana.*

***Le città devono collaborare con gli altri livelli amministrativi e rafforzare la cooperazione e i legami con le altre città** al fine di condividere gli investimenti e i servizi richiesti su una più ampia scala territoriale.*

*• **Sono necessarie nuove modalità di governance basate sulla partecipazione** dei cittadini e di tutte le parti interessate, nonché e su **un uso innovativo del capitale sociale**.*

*• Nel quadro di un allentamento dei rapporti tra crescita economica e progresso sociale, **l'innovazione sociale offre la possibilità di ampliare lo spazio pubblico per l'impegno civico**, la creatività, l'innovazione e la coesione.*

*• **La capacità di fare previsioni è uno strumento particolarmente importante per la gestione delle transizioni, per il superamento dei conflitti** e delle contraddizioni tra i vari obiettivi e per sviluppare una migliore comprensione della realtà, delle capacità e degli obiettivi.”*

Tutto ciò nell'ambito del grande cambiamento che la città contemporanea italiana ha registrato in questa fase di sviluppo delle aree metropolitane, analogamente a quanto sta avvenendo in altre parti d'Europa, anche se con una propria specificità. Nelle città italiane vive oggi oltre il 60% della popolazione e si consumano i 2/3 delle risorse ambientali: si pone, quindi, un sostanziale problema di sostenibilità ambientale, la cui soluzione rappresenta la sfida principale da affrontare, insieme alla necessità di assicurare condizioni di vita (e quindi di qualità della città) accettabili per la popolazione. Il termine qualità urbana assume qui un significato ampio comprendente tre aspetti:

A. la qualità degli spazi urbani, dei manufatti architettonici, degli spazi verdi;

B. La qualità dei rapporti sociali: il tessuto sociale della città, la sicurezza, la coesione sociale, la garanzia di rendere minimi gli ambiti di marginalizzazione e di emarginazione;

C. la qualità dell'ambiente naturale e dell'ecosistema della città, la qualità dell'aria e delle acque, il clima acustico

Le nuove centralità, il rinnovo urbano e l'integrazione sociale come strategia per diffondere prosperità, coesione e rigenerazione urbana

Una città che ha forti politiche di sviluppo, produce più ricchezza e occasioni di lavoro, garantisce un ampio e diffuso accesso alle risorse culturali, materiali e naturali, in modo da permettere a tutti di godere dei vantaggi dello sviluppo.

Una società con alti livelli di coesione coinvolge tutti i soggetti e mette in pratica più facilmente processi di partecipazione



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

È necessario che le strategie di sviluppo economico e territoriale colgano l'idea di una città complessa, diversificata e policentrica: una città fatta di molte città legate da rapporti non gerarchici ma sinergici, ognuna con ruoli specifici, in modo che anche gli spazi oggi periferici abbiano una loro connotazione e possano sviluppare un senso di identità e di appartenenza tra i cittadini.

Nel caso specifico di Rivoli, quartieri “periferici” come Cascine Vica, dove peraltro è presente la maggior quantità di residenti, possono conoscere un loro “piano di sviluppo” che consenta di migliorare la qualità della vita e la dotazione di servizi, ma anche di creare nuove opportunità di sviluppo.

Creare quindi nuove “centralità” urbane, attrattive per le persone e per le attività economiche. Trattare i quartieri dello sviluppo “estensivo” degli anni '70 con la medesima attenzione di quella posta per il centro storico o altre zone di pregio.

Si tratta di un campo di intervento molto vasto, che necessita di un approccio integrato. La città va considerata come uno spazio in cui le reti ambientali e quelle sociali trovano la loro più stretta interconnessione, secondo una visione per cui la sostenibilità delle iniziative per lo sviluppo viene affrontata tenendo conto di tutti gli aspetti, coniugando ambiente, società, economia. La necessità di investire in qualità urbana non significa solo costruire belle piazze e belle case, o attrezzare tanto verde, ma anche favorire la generazione di un buon tessuto sociale.

1.4. Agenda 21, il Patto dei Sindaci, sviluppo sostenibile

Secondo gli indirizzi prescritti dall'Agenda 21 deve essere garantita l'equità (sociale, generazionale e di genere) nella distribuzione e nell'accesso alle risorse ambientali e fondamentali come l'occupazione, la salute, la protezione sociale, i servizi di base, l'abitazione. Una città che ha forti politiche di sviluppo, produce più ricchezza e occasioni di lavoro, garantisce un ampio e diffuso accesso alle risorse culturali, materiali e naturali, in modo da permettere a tutti di godere dei vantaggi dello sviluppo. Una società con alti livelli di coesione coinvolge tutti i soggetti e mette in pratica più facilmente processi di partecipazione.

Questa linea strategica raggruppa azioni che appartengono sia alla sfera dell'ecosistema naturale, sia all'ambito sociale. La valorizzazione degli spazi urbani deve essere perseguita secondo questa prospettiva, sia garantendo la qualità estetica dei manufatti architettonici, sia consolidando il tessuto naturale della città, attraverso la presenza del verde all'interno della città e la valorizzazione degli spazi naturali, integrandoli nel tessuto urbano.

Ciò significa occuparsi della loro accessibilità, in senso non solo infrastrutturale, ma soprattutto migliorando la loro attrazione e la loro fruibilità. Occorre intervenire sulla classe energetica degli edifici, sul ciclo dell'acqua, sulle funzioni di mitigazione e riequilibrio del verde urbano, sulla difesa degli ecosistemi, sulla mobilità e sui sistemi di trasporto, sulla razionalizzazione dei cicli produttivi, sul ricorso a fonti di energia rinnovabili. Sono temi dove l'ente locale, pur non disponendo di risorse specifiche, può orientare le scelte di sviluppo.

Ma, di più, occorre introdurre concetti di “perequazione ambientale” o di “bilancio ambientale”;

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

superare l'attuale approccio strettamente economicista della valutazione dei meccanismi perequativi, peraltro ancora ben lungi dall'essere operativi e solo timidamente attuati all'interno dei PEC e della applicazione del c.d. Decreto Sviluppo (L.106/2011).

L'adesione al Patto dei Sindaci e l'approvazione del PAES (Piano di Azione per l'Energia Sostenibile) di cui si è dotata la città di Rivoli già dal 2011, sono una scelta di campo su cui occorre lavorare con determinazione, per il raggiungimento degli obiettivi in essi definiti.

SMART CITY: una opportunità di sviluppo dell'area metropolitana torinese

Con la Comunicazione al Parlamento Europeo, al Consiglio, al Comitato Economico e Sociale Europeo e al Comitato delle Regioni COM (2009) 519 final "Investing in the development of Low Carbon Technologies (SET – Plan)" la Commissione Europea ha lanciato l'iniziativa Smart Cities – Città Intelligenti – che sosterrà le città che intendono incrementare l'efficienza energetica dei propri edifici, delle reti energetiche e dei sistemi di trasporto in modo tale da ridurre, entro il 2020, del 40% le proprie emissioni di gas serra.

Il Parlamento Europeo, con la risoluzione adottata il 12 marzo 2010 relativa alle azioni previste nel SET Plan, esorta la Commissione e gli Stati membri a dare attuazione all'iniziativa "Smart Cities" sostenendo le città che intendono aderire.

Le città che mirano a diventare Smart City e accedere a finanziamenti comunitari dedicati, devono definire e sviluppare, congiuntamente a tutti i soggetti che operano sul territorio, un progetto finalizzato a rendere la città sostenibile dal punto di vista energetico e, nel contempo, più vivibile. Su questi temi occorre lavorare con la Città di Torino e i comuni della cintura.

1.5. Rivoli, città policentrica

In queste pagine è stato fatto un rapido excursus della evoluzione del PRG di Rivoli. Si è visto come lo strumento in vigore sia nato in un contesto di forte dinamica dello sviluppo economico e in particolare dello sviluppo industriale della zona Ovest dell'area metropolitana torinese e come, nella seconda metà dello scorso secolo, si sia venuta a configurare l'attuale conformazione della città sostanzialmente intorno ai seguenti elementi:

- Il centro storico e il Castello
- L'area industriale di Cascine Vica
- I quartieri residenziali lungo corso Francia – Cascine Vica
- L'espansione a corona del Centro storico e lungo gli assi di penetrazione
- Un territorio agricolo di pregio
- I nuclei "rurali" di Tetti Neirotti e Bruere.
- La collina morenica
- La Dora Riparia e gli ecosistemi

Parleremo pertanto di Piani per le "diverse" Rivoli (Il centro storico e il Castello, Cascine Vica, Tetti Neirotti, Bruere, l'area industriale, lo spazio naturale, lo spazio agricolo,...) proprio con l'obiettivo di valorizzare il concetto di Città policentrica e polifunzionale. Da questo "mix" possiamo trarre opportunità e vantaggi per l'intero territorio rivolese.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Una città fatta di parti complementari, ognuna di esse degna di una specifica attenzione

Il modello della città policentrica supera la dicotomia centro-periferia, muovendosi nella direzione di una città costruita per parti complementari. La costruzione dell'identità dei luoghi ha un importante aspetto di progettazione fisica dello spazio, ma deve essere perseguita anche promuovendo azioni di sviluppo locale partecipato nella direzione di creare opportunità di sviluppo e di mercato locale, verso l'acquisizione e il mantenimento di un'identità positiva del luogo.

Questo approccio consente di introdurre un altro concetto: quello di "Sistema", nel nostro caso il "Sistema Rivoli". Si tratta di un sistema territoriale di pregio, con grandi risorse paesaggistico-ambientali, ma anche con un importante plafond di "capitale fisso sociale", ossia il complesso di infrastrutture, abitazioni, insediamenti produttivi, servizi, risorse ambientali, risorse storico-culturali.

Un plafond costruito negli anni da investimenti pubblici e privati, che occorre razionalizzare, e per certi aspetti riprogettare, ma che può fornire i "mattoni" su cui impostare un rilancio dello sviluppo della città.

Per ognuna di queste "parti" della nostra città occorre definire problemi e opportunità e, soprattutto, come farle "dialogare", in termini appunto di "Sistema".

Se, ad esempio, in questi ultimi decenni l'attenzione si è concentrata principalmente sul centro storico (che, uscito dalla situazione di degrado degli anni '60-'70 è oggi riconosciuto come centro di eccellenza), occorre pensare al rilancio delle piazze dei quartieri residenziali, da Cascine Vica, a Maiasco, a Borgonuovo, a Posta Vecchia; quartieri in cui risiede gran parte della popolazione rivolese, e dove è presente un tessuto commerciale, di artigianato, di piccole imprese, anche di eccellenza, non sempre conosciuto e valorizzato. Valorizzare queste realtà come elementi complementari alle eccellenze "auliche" del Centro Storico, e come fattori di vivibilità e gradevolezza del contesto urbano rivolese, oltre che occasione di lavoro e sviluppo.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

2. CONSIDERAZIONI GENERALI SUGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

2.1. Il Piano Regolatore di Rivoli

Il Piano Regolatore Generale è lo strumento urbanistico di regolazione e di previsione di tutti gli usi (pubblici e privati) del suolo e degli edifici, ammessi e previsti nel territorio di un Comune. Il PRG, oltre al suo forte contenuto "regolativo", presenta un contenuto "previsivo" nei confronti della domanda di insediamenti e servizi ed anche un contenuto "progettuale" in senso lato, in quanto intende "disegnare" elementi della forma urbana, organizzare ed infrastrutturare il territorio.

Il Piano deve relazionarsi alla visione strategica di sviluppo (Piano Strategico), che è un atto di costruzione e condivisione di una visione futura della città, del suo posizionamento rispetto ad altre città, territori e sistemi socio-economici, di esplicitazione di obiettivi e di strategie da conseguire mediante politiche ed interventi pubblici e privati sia immediati che di medio o lungo termine.

Tale visione ha, dunque, prevalente "natura e contenuto politici" e basa il suo successo dalla capacità di mettere insieme una "vision", il "sogno" alla razionalità e sostenibilità delle proposte, ma ma anche il sistema di relazioni, alleanze e partenariati che possono sostenere le linee di azione strategica. Deve nascere quindi da un confronto con i cittadini, le imprese, le istituzioni che operano sul territorio, alla stregua di un "Patto per lo sviluppo del territorio".

Il dialogo fra PRG e visione strategica del PS è tanto inevitabile quanto difficile: politiche, azioni, interventi ed investimenti di un Piano Strategico sono da ricondurre in gran parte a progetti privati o pubblici, che devono essere previsti dal PRG e da programmi di investimento pubblico per poter essere realizzati.

Questo dialogo può essere più o meno difficile, e molto dipende dal tempo in cui il PRG è stato redatto rispetto al PS, dalla coerenza o dalla distanza tra la visione e le politiche del PS e la progettazione e regolazione del territorio comunale così come è venuta a configurarsi attraverso la successione e stratificazione dei diversi interventi.

E' la differente natura regolativa (il PRG) e politica (il PS) che caratterizza e rende problematico il rapporto tra i due piani. Il rischio è che il PS trovi nel PRG più un ostacolo che un sostegno: lo strumento urbanistico si configura spesso come uno strumento "regolativo" troppo statico rispetto alle necessità di trasformazione di un territorio, anche per i tempi degli iter di variante, con il risultato di ridurre il Piano ad una serie di "vincoli", più che "opportunità", in grado di catalizzare e indirizzare risorse.

Il PRGC del 1980

Il Piano Regolatore della nostra città, nella sua attuale conformazione, nasce nel dicembre 1980, in adeguamento alla Legge Regionale n. 56/77, quando venne adottato un Progetto Definitivo di Variante Generale al PRGC che portava la quantità delle aree per Servizi Pubblici entro i limiti stabiliti dalla nuova legge, correggendo anche alcune incongruenze costituite da aree destinate a servizi dal Piano ma, al momento della sua approvazione, già coperte da insediamenti privati.



Un contesto territoriale in forte trasformazione

Da allora sono state introdotte 21 varianti parziali, che hanno affrontato temi specifici, di modesta entità, che non hanno inciso in modo sostanziale sulla struttura del piano.

Gli elementi strutturali del piano sono quindi maturati oltre 20 anni fa, in un contesto territoriale, ma anche economico e sociale, che ha subito profonde trasformazioni.

E' necessario introdurre correttivi al Piano

Si pone quindi il problema di fare una disanima dello strumento principe della pianificazione dello sviluppo territoriale: il Piano Regolatore Generale Comunale, al fine di verificare quali elementi correttivi, parziali o strutturali, si rendono necessari per adeguarlo ai nuovi scenari che si stanno delineando, anche per non rischiare di appiattirsi sulle limitazioni e sui vincoli che la crisi in corso sta pesantemente ponendo.

2.2. La revisione del Piano alla luce delle nuove procedure urbanistiche

Seguendo l'articolato della nuova Legge Urbanistica Regionale, si propone di strutturare il lavoro di revisione seguendo lo schema dell'impianto normativo.

Obiettivi generali del Piano Regolatore: (L.R. 3/2013, ART. 23)

Gli obiettivi generali di piano, sintetizzati nell'art. 23, sono i seguenti:

- a) ***un equilibrato rapporto fra residenze e servizi***, in relazione ai posti di lavoro individuati secondo le indicazioni del piano territoriale;
- b) ***il recupero all'uso sociale del patrimonio edilizio ed infrastrutturale esistente***;
- c) ***la difesa e la tutela*** dell'assetto idrogeologico, la salvaguardia del patrimonio agricolo, delle risorse naturali e ambientali, del patrimonio storico-artistico e paesaggistico;
- d) ***la riqualificazione*** dei tessuti edilizi periferici e marginali e dei nuclei isolati di recente formazione, anche attraverso la rimozione degli interventi incongrui ed il ripristino delle condizioni ambientali e paesaggistiche compromesse;
- e) ***il contenimento del consumo dei suoli***;
- f) ***il soddisfacimento del fabbisogno*** pregresso e previsto di servizi sociali, di edilizia sociale e di attrezzature pubbliche;
- g) ***la programmata attuazione degli interventi*** pubblici e privati anche ai fini dell'equa suddivisione tra soggetti pubblici e privati degli oneri e dei vantaggi derivanti dalla pianificazione.

La definizione di questi obiettivi obbligatori e altri obiettivi specifici, può avvenire attraverso la discussione di un documento di pianificazione strategica, che contenga le linee-guida per l'articolazione normativa che consenta di raggiungere tali obiettivi. Tale vuole essere, almeno per le componenti urbanistiche, la bozza del presente documento

I contenuti del PRGC: (Art. 12 - L.R. 3/2013, ART. 25)

1) definisce l'interpretazione strutturale del territorio,



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

analizzandone i caratteri socioeconomici, fisici, paesaggistici, ecologici e culturali e valuta le esigenze di sviluppo delle attività produttive, degli insediamenti residenziali, dei servizi e delle attrezzature, indicando la quota che può essere soddisfatta con il recupero del patrimonio insediativo esistente ed individuando la quantità di aree necessarie per la realizzazione dei nuovi insediamenti; valuta altresì le esigenze relative agli insediamenti del settore commerciale applicando gli indirizzi ed i criteri di cui alla normativa regionale sulla disciplina del commercio;

2) precisa le aree da sottoporre a speciali norme ai fini della difesa del suolo e della tutela dell'ambiente, o da destinare alla realizzazione e alla tutela di impianti di interesse pubblico, nonché le aree da sottoporre a specifica regolamentazione a causa della presenza di stabilimenti a rischio d'incidente rilevante ai sensi della normativa di settore;

3) individua le aree atte ad ospitare l'incremento di popolazione ipotizzato, in coerenza con le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale e paesaggistica;

4) individua e regola sulla base dei piani agricoli zonali ove operanti le aree destinate ad attività agricole e quelle destinate ad usi insediativi, residenziali, produttivi, commerciali e turistici, ai servizi e al tempo libero definendo le aree destinate agli standards, di cui agli articoli 21 e 22, oppure individuando gli strumenti esecutivi che devono provvedere a tale specificazione;

5) determina per ogni parte del territorio comunale gli elementi strutturali che lo caratterizzano e la disciplina di tutela e di utilizzazione del suolo, comprensiva delle destinazioni d'uso, nonché delle loro compatibilità o complementarietà, dei tipi e dei modi di intervento.

Determina la perimetrazione del centro abitato, redatta su mappa catastale aggiornata, delimitando per ciascun centro o nucleo abitato le aree edificate con continuità ed i lotti interclusi, con esclusione delle aree libere di frangia, anche se già urbanizzate; non possono essere compresi nella perimetrazione gli insediamenti sparsi;

6) definisce l'organizzazione del territorio in relazione al sistema infrastrutturale e di trasporto e di traffico, alle attività produttive, articolate con riferimento ai caratteri dell'economia locale, agli insediamenti, alle attrezzature ed ai servizi;

7) individua gli edifici ed i complessi di importanza storicoartistica e paesaggistica e delimita i centri storici, garantendo la loro tutela e la loro utilizzazione sociale, nonché la qualificazione dell'ambiente urbano nel suo complesso;

Individua le parti del territorio ove, per le condizioni di degrado, si rende opportuno il recupero del patrimonio edilizio ed urbanistico esistente mediante interventi rivolti alla conservazione, risanamento e ricostruzione ed alla migliore utilizzazione del patrimonio stesso o alla rimozione degli interventi incongrui. Dette parti del territorio possono comprendere singoli immobili, complessi edilizi, isolati ed aree, nonché edifici da destinare ad attrezzature pubbliche;

8) Individua aree per edilizia sociale, economica e popolare, tramite il piano per l'edilizia economica e popolare di cui all'articolo 41 o tramite cessione gratuita di aree in sede di redazione degli strumenti urbanistici esecutivi, anche attraverso il ricorso a forme di perequazione urbanistica e di premialità volumetrica, in rapporto alle effettive esigenze locali relative a tempo considerato dal

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

PRG, fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 41;

9) indica gli indirizzi per una programmata attuazione degli interventi pubblici e privati, anche mediante il ricorso a strumenti urbanistici esecutivi, nonché i criteri per le trasformazioni ammissibili rispetto alle dotazioni di opere di urbanizzazione, primarie e secondarie, effettivamente fruibili; Verifica le previsioni e lo stato di attuazione degli strumenti urbanistici esecutivi vigenti, disciplinando le condizioni per la loro residua attuazione;

Componente Strutturale e Componente Operativa (Art. 14 bis – L.R. 3/13 art. 29)

La nuova normativa consente di affrontare l'elaborazione del piano attraverso due livelli:

- **strategico (componente strutturale)**
- **operativo (componente operativa)**

Attraverso gli elaborati della componente strutturale del PRG sono riconosciuti, evidenziati e interpretati i caratteri e le qualità del territorio; sono altresì indicate le scelte fondamentali e durature di conservazione, valorizzazione, riqualificazione, trasformazione e organizzazione, definendo:

- a) un quadro strutturale (relazione illustrativa, allegati tecnici, elaborati grafici al 10.000)
- b) un quadro progettuale, in scala almeno 1:25.000 o 1:10.000 (elaborati grafici, documentazione necessaria a definire l'assetto generale delle ipotesi di sviluppo e di qualificazione del territorio e della dotazione complessiva di standard pubblici o di uso pubblico.

Attraverso gli elaborati della componente operativa del PRG, sono definite le azioni, gli interventi e i progetti di trasformazione, di riqualificazione o di nuovo impianto da intraprendere, disciplinandone contenuti tecnici e modalità operative, riferibili a:

- a) agli ambiti di nuovo impianto, di trasformazione e di riqualificazione urbanistica e agli ambiti relativi alla città consolidata, con la definizione dei tipi di intervento in essi consentiti
- b) agli ambiti di interesse storico e artistico
- c) agli ambiti di interesse paesaggistico e ambientale
- d) al rispetto dei parametri relativi alle aree a standard pubblico o di uso pubblico
- e) alle modalità attuative della perequazione urbanistica

I passaggi procedurali

1) Il Comune definisce la proposta tecnica del progetto preliminare, anche avvalendosi di propri studi, analisi e rappresentazioni, nonché dei materiali informativi messi a disposizione dalla Regione, dalla provincia e dalla città metropolitana, e la adotta con deliberazione del Consiglio.

2) La documentazione è valutata dalle strutture competenti, che si esprimono tramite il rappresentante della Regione nella prima conferenza di copianificazione e valutazione

3) La proposta tecnica del progetto preliminare è pubblicata sul sito informatico del Comune per trenta giorni; della pubblicazione è data adeguata notizia e la proposta è esposta in pubblica visione.

4) Chiunque può presentare osservazioni e proposte con le modalità e nei tempi, che non

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

possono essere inferiori a quindici giorni, indicati nella proposta tecnica.

5) Contestualmente alla pubblicazione, il Comune convoca la prima conferenza di copianificazione e valutazione

6) Entro novanta giorni dalla prima seduta della conferenza di copianificazione e valutazione, i soggetti partecipanti esprimono la propria valutazione tramite osservazioni e contributi.

7) Il soggetto proponente, avvalendosi delle osservazioni e dei contributi espressi dalla conferenza di copianificazione e valutazione, **predispose il progetto preliminare del piano che è adottato dal Consiglio.**

8) Il piano adottato, è pubblicato per sessanta giorni sul sito informatico del Comune, assicurando ampia diffusione all'informazione e trasmesso ai soggetti competenti in materia ambientale

9) Entro tale termine chiunque può formulare osservazioni e proposte nel pubblico interesse, riferite separatamente agli aspetti urbanistici e agli aspetti ambientali.

10) Il soggetto proponente, valutate le osservazioni e le proposte pervenute, **definisce la proposta tecnica del progetto definitivo del piano**, che è adottata con deliberazione della Giunta, salva diversa disposizione dello Statuto.

11) Il Comune proponente convoca la seconda conferenza di copianificazione e valutazione

12) Con il consenso unanime dei soggetti partecipanti aventi diritto di voto, il termine della prima conferenza di copianificazione e valutazione può essere prorogato per non più di trenta giorni e quello della seconda per non più di sessanta giorni.

13) Il soggetto proponente provvede, anche attraverso un confronto collaborativo con l'autorità competente per la VAS, alla revisione della proposta tecnica del progetto definitivo, ai fini della predisposizione del progetto definitivo dello strumento urbanistico.

14) Lo strumento urbanistico è approvato con deliberazione del Consiglio

15) Lo strumento urbanistico entra in vigore con la pubblicazione sul bollettino ufficiale della Regione della deliberazione di approvazione a cura del Comune

16) Lo strumento urbanistico approvato è trasmesso alla Regione, alla provincia e alla città metropolitana a fini conoscitivi e di monitoraggio;

17) Il soggetto proponente, a seguito delle intervenute modifiche e varianti, è tenuto al costante aggiornamento dello strumento urbanistico posto in pubblicazione sul proprio sito informatico.



3. LE QUANTITA' IN GIOCO

In questo capitolo vengono sintetizzate alcune valutazioni sulle dinamiche dello sviluppo socio-economico della città, rinviando, per un approfondimento, alla documentazione di dettaglio, costituita dai documenti tecnici predisposti per l'analisi della struttura socio-economica del territorio, relativamente ai seguenti aspetti:

- 1-Demografia
- 2-Analisi sui servizi
- 3-Dati di natura economica
- 4-Analisi del tessuto terziario-produttivo-commerciale
- 5-Analisi specialistica del commercio
- 6-Fiscalità locale, sviluppo economico, politiche insediative

3.1. La risorsa primaria: l'uso del territorio

Superficie complessiva del territorio comunale	ha	2.949,33
Territorio agricolo:	ha	1.680,88
Aree a servizi:	ha	363,50
di cui parchi:	ha	122,94
Residenze ed attività compatibili	ha	441,45
Impianti produttivi:	ha	172,23
Attrezzature commerciali, direzionali, ricreazionali, private	ha	36,54
Viabilità	ha	255,73

Una presenza "forte": il territorio agricolo

Si rileva la forte incidenza del territorio agricolo (57%) che rimane una importante risorsa per il riequilibrio ambientale, oltre che una opportunità di sviluppo di cui si dirà oltre. Rilevante l'estensione delle aree destinate ad impianti produttivi, che rappresentano il 27% delle aree urbanizzate.

Nonostante l'espansione residenziale e industriale degli anni '70-80, Rivoli è il comune dell'area metropolitana che, dopo Chieri, ha la più grande estensione di territorio agro-forestale.

E' anche il Comune che, negli ultimi 20 anni, ha praticamente fermato il consumo di suolo, attestandosi sui valori di crescita annuale tra i più bassi dell'area metropolitana e dei comuni della Valle di Susa.

3.2. Popolazione, istruzione, occupazione, condizioni abitative

Da 20.000 a 47.000 abitanti dal '61 al '71

Alcuni dati riassumono l'intensità della crescita degli ultimi 50 anni: un progressivo aumento della popolazione residente, che dai 13.833 abitanti del 1951 passa ai 20.353 del '61, per poi raddoppiare nei successivi dieci anni (47.543 nel '71), fino ad un picco nell'anno di censimento 1991 – anno in cui Rivoli arriva a superare i 52.000 abitanti – per poi assistere ad una inversione di tendenza a partire dal 2001, anno in cui Rivoli registra un calo sotto quota 50.000.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Il calo degli ultimi anni, l'invecchiamento della popolazione

Al graduale aumento della popolazione corrisponde una sua ridefinizione interna in base all'età. In particolare si può osservare un progressiva diminuzione della popolazione più giovane, evidenziata in modo chiaro dai dati sulla percentuale di minorenni. Nel caso di Rivoli si assiste ad un passaggio dal 31,6% nel 1971 al 15,3% del 2001, al 14,3% del 2009, una diminuzione superiore al dimezzamento del valore iniziale e molto più alta del dato provinciale e regionale. Al contempo si assiste ad un raddoppio della incidenza percentuale della popolazione ultra-sessantacinquenne, passata dal 7,3% del 1971 al 16,9% del 2001, fino al 24,4% degli ultimi anni.

Un confronto con Collegno e Grugliasco

Le valutazioni attinenti il tema in questione, passano anche attraverso l'analisi sul movimento relativo alla popolazione nel Comune di Rivoli e per comparazione su quelli limitrofi di Collegno e Grugliasco nell'ultimo decennio.

Si nota un trend positivo sui comuni di Rivoli e Collegno fino al 2004, seguito da una flessione nel 2005; dall'anno seguente il comune di Rivoli si è mantenuto pressoché altalenante variando di poche decine di unità, il comune di Collegno invece ha mostrato un trend leggermente positivo. Il comune di Grugliasco invece è caratterizzato da una continua serie negativa negli ultimi anni legata essenzialmente al movimento migratorio in uscita, eccezion fatta per un minimo aumento della popolazione registrato nel 2007, dati che paiono riconfermare quelli desunti dal censimento del 2001.

E' interessante notare come nel 2007 si è assistito al sorpasso da parte di Collegno rispetto a Rivoli per quanto riguarda il numero totale di abitanti, confermato anche da un saldo naturale in attivo dal 2002.

Decrescita e invecchiamento della popolazione

Osservando più in dettaglio i dati del Comune di Rivoli, si nota come, tra i saldi naturale e migratorio, sia quest'ultimo ad influire maggiormente sulla variazione della popolazione totale: in particolar modo tra il 2004 ed il 2007, mentre negli ultimi due anni il rapporto si è ridotto.

Per quanto riguarda il saldo naturale, si può osservare come Rivoli sia entrata nel 2005 in un trend negativo (-51) che è proseguito negli anni seguenti fino a raggiungere il valore di -126 nel 2009, andando ad indicare, nella peggiore delle ipotesi, che Rivoli stia gradualmente arrestando rispetto alle municipalità vicine, la sua forza di crescita.

Dividendo la popolazione dei tre comuni in fasce di età, risulta evidente come in tutti i casi la popolazione stia lentamente invecchiando, in particolare, a Rivoli il fenomeno è leggermente più accentuato: la percentuale degli ultra - sessantacinquenni oltrepassa infatti il 22,4% contro il 21% attorno cui si attestano gli altri comuni. Questo dato, insieme a quello del calo di natalità, sembra suggerire l'inizio di un trend di invecchiamento della popolazione che sul lungo periodo potrebbe separare ancor di più Rivoli dalle altre municipalità limitrofe, in particolar modo Collegno.

L'analisi sulle dinamiche demografiche mostra come la popolazione coniugata rappresenti ancora la maggioranza assoluta della popolazione totale dei tre comuni, è possibile notare, che in Rivoli, vi è un

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

calo costante dei coniugati passati in sette anni dal 55,3% al 54,1% del totale. Tale variazione sembra essere assorbita sia dalla popolazione divorziata, in costante crescita, che dalla popolazione rimasta vedova, segno ulteriore dell'invecchiamento della popolazione totale.

Più aleatorio invece il numero di celibi e nubili che, dopo aver variato anche di molto la loro percentuale, nel 2008 si sono riassetati su un valore prossimo a quello del 2002.

Elementi per una programmazione

Dalle suddette analisi, possono essere estrapolate alcune considerazioni di base, necessarie per poter programmare delle scelte che tengano conto delle seguenti considerazioni, ovvero:

- a) uno stallo nella crescita in termini numerici della popolazione
- b) l'invecchiamento della popolazione residente
- c) la frammentazione dei nuclei familiari in cellule sempre più piccole (causa divorzi, decessi, single).

La densità abitativa

La densità abitativa ha avuto un progressivo aumento fino al 1991 (da 16,1 ab/ha del 1971 a 17,8 nel 1991, per poi registrare una diminuzione nel 2001, decrescita che ha portato Rivoli a valori prossimi a quelli del 1981 (16,9 ab/ha).

Al periodo di forte crescita segue quindi una fase di progressiva riduzione di popolazione, che caratterizza anche l'attuale situazione.

Ridefinire il quadro dell'offerta di servizi

L'invecchiamento della popolazione significa anche necessità di ridefinire i tipi di servizi: necessità di accorpamento delle scuole (dagli 8500 allievi degli anni 70 a meno di 4000 oggi, distribuiti su 28 plessi scolastici), maggiore incidenza dell'assistenza agli anziani, aumento della spesa sociale, minor dinamica dei redditi, minori entrate fiscali.

Creare le condizioni di insediabilità a basso costo

Tale rallentamento della pressione insediativa se da un lato ha consentito alla città di recuperare il gap tra popolazione e dotazione di servizi, anche nel senso di una migliore "vivibilità" rispetto ad altri contesti urbani, sta creando, anche per l'elevato costo di accesso all'abitazione, situazioni di rigidità del mercato delle abitazioni e squilibrio generazionale: difficoltà delle fasce anziane a mantenere uno standard abitativo costoso e non più rapportato alle loro necessità, difficoltà per le giovani coppie e le persone sole a trovare casa a prezzi accessibili, pur in presenza di una offerta numericamente sostenuta di nuove abitazioni.

Tali situazioni, andranno supportate da opportune azioni. Anche per questo occorre individuare nuove forme, nel rapporto pubblico-privato, che siano in grado di reperire risorse per lo sviluppo della Città. Project-financing, ma anche l'introduzione di principi di perequazione e contributi di miglioria urbanistica, il ricorso a fondi immobiliari misti, a contributi comunitari, possono diventare strumenti utili a supportare nuove necessità di investimento.

Esiste inoltre la necessità di introdurre nuovi paradigmi negli strumenti di pianificazione: limitazione del consumo di suolo (e in questo la città di Rivoli si è dimostrata negli anni passati un comune virtuoso), riqualificazione di aree degradate, trasformazioni di aree improprie o incongrue rispetto al contesto di



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

appartenenza, l'edificazione sulle aree di completamento, le ricuciture dei tessuti disaggregati e disomogenei, riqualificazione e rinnovo edilizio.

3.3. Sviluppo edilizio, Capacità insediativa teorica

L'attuale piano è dimensionato per circa 65.000 abitanti teorici. Attualmente siamo a poco meno di 50.000. La capacità insediativa residenziale è stata calcolata secondo il criterio sintetico seguendo le indicazioni dell'art. 20 della L.R. 56/77, commi 1 e 3, ovvero come rapporto fra la superficie lorda edificata ed edificabile e l'indice abitativo medio.

Alle superfici territoriali sono stati applicati indici di capacità edificatoria. Al risultato di questa operazione, che ha definito la capacità edificatoria teorica di tutte le classi di aree residenziali, è stato attribuito il parametro di 30 mq. di superficie lorda per abitante, valore medio stimato considerando l'incidenza delle destinazioni non residenziali all'interno delle aree normative residenziali.

Aree urbanistiche	Sup.mq.	indice mq/mq	capacità edific.	Abitanti insediabili
R1	1.695.816	0,16	271.331	9.044
R2	2.266.341	0,25	566.585	18.886
R3	1.008.097	0,33	332.672	11.089
R4	45.810	0,4	18.324	611
R5	155.135	0,45	69.811	2.327
R6	844.185	0,5	422.092	14.070
R7	113.630	0,66	74.995	2.500
Una tantum			16.000	533
Tot. aree residenziali	6.128.163	0,28	1.755.810	
Centro storico*	477.325			4.529
tot.+ cen.storico	6.605.488			63.589
Case sparse				1082
Aree industriali				300
TOTALE ABITANTI				64.971

Tale valore, se rapportato alla superficie totale del comune (circa 2.950 ha), porta ad una densità teorica di 22,5 ab/ha, valore significativamente più basso dei comuni della cintura metropolitana, ma se lo si rapporta alla superficie urbanizzata, sale a 98 ab/ha. Il valore reale attuale è rispettivamente di 16 ab/ha sulla superficie totale e 75 ab/ha sulla superficie urbanizzata.

Densificazione urbana, riqualificazione, riuso

Il tema della potenziale "densificazione" dello spazio costruito dovrà quindi essere oggetto di attenta



valutazione, in riferimento al rapporto abitanti/servizi, alla dotazione di infrastrutture, al carico urbanistico sostenibile.

Gli ancora larghi margini di crescita edilizia interna alla città che l'attuale piano consente, la presenza di ancora numerose e vaste aree da riqualificare, la dismissione di quote consistenti di aree industriali, fa sì che venga rafforzata l'ipotesi di limitazione del consumo di suolo agricolo, principio già peraltro concretamente praticato dalla città di Rivoli negli ultimi 20 anni.

3.4. Le attività economiche, considerazioni generali

Per un esame di maggior dettaglio e per un confronto con i comuni limitrofi si rinvia al volume "03-Relazione sui dati economici"

Rilevanza del settore industriale

Il settore industriale, sebbene fortemente colpito dai processi di ristrutturazione e rilocalizzazione di questi ultimi anni, continua ancora ad essere, almeno a livello di imprese, il settore chiave dell'economia del territorio. L'area è ricca di imprese che producono macchinari ed impianti di vario genere – solitamente legate all'indotto dell'auto – ed alcune di esse esprimono un elevato livello di tecnologia.

Struttura societaria

Le strutture societarie rispecchiano le caratteristiche del tessuto produttivo medio italiano, con una forte preponderanza di "società di persone" – pari all'80% del totale. Del restante 20% la maggioranza è composta da Società a Responsabilità Limitata (S.r.l.) mentre poco peso, almeno numerico, hanno le S.p.a.

Questo indicatore sottolinea anche una dimensione generalmente ridotta delle aziende, con tassi di aperture e cessazioni molto alti.

La zona denominata del Nord-ovest rappresenta uno dei cuori pulsanti dell'economia provinciale, con una massiccia concentrazione di imprese di piccole, medie e grandi dimensioni.

Dalla analisi del registro imprese della Camera di Commercio della Provincia di Torino si evidenzia una forte vocazione all'imprenditoria locale.

Il dinamismo di Rivoli

Nel periodo 2002-2009 il comune di Rivoli ospita il maggior numero di imprese, passando da 4357 unità nel 2002 a 4560 nel 2009, con un picco di 4623 imprese nel 2007.

La crescita ha un andamento costante di circa 330 imprese fino al 2004, per poi avere un picco di nuove aperture negli anni 2005 e 2006, ed una contrattura del numero delle imprese nel 2007 e nel 2008, che è continuata con maggior diminuzione nel 2009 scendendo ad un numero di imprese pari a 345.

Nonostante il trend negativo dell'ultimo biennio, il comune di Rivoli è quello che presenta una maggiore dinamicità, tanto più se si considera che dal 2007 la popolazione di Collegno ha superato

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

quella di Rivoli.

Una sintesi per settori economici

tipologia di impresa	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Agricoltura	133	126	124	128	127	127	124	121
Industria	649	646	636	622	605	605	578	524
Costruzioni	561	583	594	639	658	668	680	672
Commercio	1.391	1.385	1.384	1.368	1399	1402	1370	1328
Turismo	165	172	181	194	196	196	201	241
Servizi alle imprese	966	982	1012	1029	1065	1111	1092	1130
Servizi alle persone	214	225	238	241	245	255	265	309
N.C.	278	298	285	272	269	259	260	235
Totale	4.357	4.417	4.454	4.493	4.564	4.623	4.570	4.560

Fonte:: Camera di Commercio della Provincia di Torino

Analizzando il bacino di impresa di Rivoli, secondo la classificazione adottata dalla Camera di Commercio, si evidenziano tre fasce di importanza: una prima fascia (tra 100 e 300 imprese) formata da imprese agricole, turistiche e di servizio alla persona, una seconda fascia (tra 500 e 700) formata da industria e imprese nel ramo delle costruzioni, mentre i settori preponderanti restano quelli del servizio alle imprese (950-1150) e commercio (1350-1400).

I settori che mostrano maggiore trend di crescita sono quelli delle costruzioni e servizi alle imprese, mentre l'industria registra una progressiva e costante diminuzione; il commercio dopo un andamento stazionario negli ultimi anni registra un trend negativo, i settori della fascia bassa restano pressoché costanti con un aumento significativo nell'ultimo anno per quel che riguarda il turismo ed i servizi alla persona.

3.5. Il settore Primario

Pur occupando solo una piccola percentuale della popolazione attiva – nel caso di Rivoli pari all'1,4% del totale il settore primario dell'Area Ovest presenta una Superficie Agricola Utilizzata (SAU) percentualmente superiore alla media provinciale, presentando una percentuale di SAU del 46,9% sul totale contro il 38,1% della provincia di Torino. In particolare, si evidenzia come Rivoli, all'interno del PTO stesso, abbia un ruolo dominante toccando livelli di SAU pari al 52,4% dell'intero territorio comunale. Del tutto inferiori risultano invece gli apporti al PTO di Grugliasco e Collegno.

Rivoli presenta il più alto numero di aziende agricole – ben 215, pari cioè ad un terzo dell'intero PTO – mentre dall'altro la SAU media per azienda risulti inferiore ai valori provinciali.



3.6. Gli insediamenti industriali

Deindustrializzazione?

La recessione genera dismissione o sottoutilizzo degli immobili destinati ad attività produttive: l'area industriale di Cascine Vica sta assistendo ad una preoccupante situazione di de-industrializzazione, pur essendo caratterizzata da attività di rilevanza internazionale.

Il fenomeno della dismissione industriale rappresenta una delle più importanti manifestazioni delle dinamiche socio-economiche contemporanee e, in questo senso, va inteso come esito dei mutamenti che hanno interessato le forme organizzative della produzione. Ci si riferisce, in particolare, alle trasformazioni e ai riflessi derivanti dal passaggio dal sistema produttivo fordista a quello post-fordista, nella seconda metà del secolo scorso, che ha imposto la dismissione di attività economiche e di servizio in specifici ambiti settoriali e territoriali: sono stati coinvolti in maniera particolare i comparti della siderurgia, la metallurgia e la cantieristica, mentre le aree interessate sono state, inizialmente, quelle di più antica industrializzazione e i bacini minerari dell'Europa centrale e delle regioni atlantiche e centrali degli Stati Uniti; successivamente, il fenomeno si è radicato anche nelle zone industriali dell'Europa meridionale e mediterranea. Ne sono stati interessati i poli industriali dell'Italia Settentrionale: i processi di trasformazione che hanno coinvolto, ad esempio, Torino, Milano, Genova, hanno reso queste città osservatori privilegiati del processo di dismissione.

Dismissioni o ridimensionamento di attività?

Assistiamo, anche a Rivoli, al progressivo abbandono dei siti industriali. In realtà, se percorriamo la nostra area industriale, escluse alcune situazioni di vera e propria dismissione, assistiamo piuttosto ad un ridimensionamento di attività, legata al momento di crisi.

Ma la crisi stessa sta generando nuovi modi di produrre: la concentrazione dell'attività di impresa sul proprio "core-business", e quindi l'esternalizzazione di molte attività ad imprese di servizi, di logistica e magazzino, di trasporto e approvvigionamento.

La nascita di piccole imprese di servizi, anche per le fasi a più alto valore aggiunto (progettazione, pianificazione, marketing,...) sta cambiando rapidamente le connotazioni delle nostre aree industriali. La società contemporanea è caratterizzata da profonde trasformazioni come conseguenza diretta dei processi di globalizzazione e di delocalizzazione della produzione, combinati con la crescente rilevanza strategica delle attività legate al terziario avanzato.

Questa premessa non per rinviare a scenari dove l'intervento di una amministrazione comunale non può ovviamente intervenire, ma per inquadrare il problema delle aree dismesse in più vasto processo di deindustrializzazione, che cambia radicalmente anche l'approccio all'uso del territorio dedicato alla "manifattura" e, più in generale al lavoro e quindi alle politiche urbanistiche a livello locale.

L'idea di una progressiva deindustrializzazione del Piemonte contrasta però con la realtà dei dati e con la stessa storia dell'economia subalpina. Il peso del comparto industriale (37,7% sul totale dell'occupazione regionale) è, infatti, ancora nettamente superiore alla media nazionale e pone il Piemonte in competizione con le altre regioni europee sviluppate: Baden-Württemberg (40,8%), Catalogna (39,2%), ma anche Lombardia (40,4%), Veneto (40,1%) ed Emilia-Romagna (36,1%).



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Interessante, ancora una volta in chiave prospettica, il raffronto con il Rhone-Alpes, che ha un minor peso dell'industria (30,3%), ma una maggiore incidenza dei servizi (66,2% contro il 58,4% del Piemonte).

Un futuro, quello del Piemonte industriale, che dovrà puntare su un'evoluzione qualitativa, più che su un'implosione quantitativa, in aperta contraddizione con gli sforzi in atto di un rilancio, assai significativo anche in termini economici, della sua immagine turistica con la valorizzazione delle bellezze storiche e ambientali di Torino e dell'intero territorio regionale

Aree industriali dismesse, riconversione, riuso

Le aree industriali dismesse si trovano oggi ad avere un ruolo importante nello scenario urbano. La loro collocazione in ambiti non più marginali, luoghi di alto valore e di infrastrutture importanti, le rende prossimi un patrimonio di grande rilievo, capace di attrarre su di sé investitori pronti a trasformare tali aree da luoghi fatiscenti a vere e proprie perle all'interno della città. L'unione degli interessi privati con quelli pubblici può far sì che il riuso di tali aree possa ottimizzare e bilanciare il rapporto tra vantaggi economici, sociali ed ambientali.

Recuperare gli edifici industriali e abitativi e le aree dismesse, considerando due elementi fondamentali: la ecocompatibilità e il risparmio energetico.

I "segni" presenti sul territorio rappresentati dalle aree dismesse si configurano come una concreta testimonianza della complessità dello sviluppo industriale divenuta, in tempi recenti, la terza città dell'area metropolitana torinese per numero di addetti al settore secondario,

L'accentuata diffusione dei manufatti, almeno in termini di volumetria, è da correlare, come si è visto in precedenza, alla spiccata e consolidata tradizione produttiva (industriale e artigianale) di Rivoli ; un complesso aree di prima periferia e di prima industrializzazione sviluppatesi su una delle principali assi viarie successivamente fagocitate dallo sviluppo della città, corso Francia.

Nell'ambito dell'attuale tessuto metropolitano, questi segni del passato occupano una posizione particolarmente significativa, che diventa elemento importante nel processo della loro ri-definizione e ri-territorializzazione. In una strategia di revisione del rapporto centro-periferia, le aree dismesse sono chiamate a svolgere un ruolo di opposizione alle forti tendenze centripete, causate dalla crescente diffusione della mobilità, interagendo così nella costruzione di poli periferici con funzioni urbane.

Una azione coordinata con Regione, Provincia, comuni limitrofi

Rivoli ha ancora un enorme potenzialità di sviluppo produttivo e si tratta di valorizzare questa risorsa attraverso un'azione fortemente coordinata con la Regione e la Provincia.

Occorre inoltre tener conto della progressiva terziarizzazione delle strutture produttive, nel senso cui si accennava: concentrazione sul core-business, maggior rilevanza delle attività a più alto valore aggiunto o di penetrazione commerciale (progettazione, pianificazione strategica, marketing, logistica)

Il "polo manifatturiero" di Rivoli gode di una posizione territoriale invidiabile: accessibilità alla rete autostradale, vicinanza alla città e ai suoi servizi, contesto attrattivo (centro storico, castello,...) per attività di rappresentanza o di terziario avanzato.



Una collocazione di pregio nell'area metropolitana torinese

Un tessuto di imprese fortemente diversificato dal punto di vista merceologico, e quindi in grado di offrire un “mix” di prodotti e servizi che si possono configurare, se opportunamente¹ valorizzati, come “distretto o polo industriale” con forti possibilità di integrazione di offerta anche alla scala locale.

Sensazioni, più che considerazioni basate su di una conoscenza della realtà imprenditoriale rivolese, che deve costituire (la conoscenza e il confronto con gli operatori in campo) il punto di partenza del nostro agire.

Possiamo cambiare il volto della nostra area industriale (peraltro non così “disastrata” come spesso la dipingiamo: certo problematica, con questioni ancora aperte da risolvere, ma con grandi potenzialità per una sua trasformazione e valorizzazione. Farla ridiventare un punto di attrazione di imprese (già segnali in tal senso ci sono).

Per far questo occorre rendere più flessibili le destinazione d'uso, fissate da un piano regolatore figlio -giustamente, allora- di una visione della “manifattura, non contemplava questa complessità e questa necessità di relazioni e di rete che invece -non la crisi- ma la globalizzazione e nuovi modi di produrre ci impongono. Una flessibilità che non deve dire snaturate la connotazione produttiva e industriale, ma tener conto di questa necessità di “terziarizzazione” e di “integrazione” di prodotti e servizi.

No quindi alla residenza e ai supermarket, si ad uffici, studi di engineering, laboratori, servizi di logistica, strutture di vendita alla produzione, strutture di servizio agli operatori, vetrine di prodotti industriali.

Gli accostamenti “critici”

Lo sviluppo tumultuoso degli anni '70-80, la necessità di reperire spazi per le attività industriali, ha purtroppo creato situazioni di accostamento critico lungo le aree a confine con Collegno (via Vjont) e Grugliasco (via Fabbrichetta).

Il problema della riconversione di aree industriali non può essere affrontato solo con strumenti di tipo vincolistico, quali quelli dell'attuale PRG, ma anche con meccanismi che consentano l'insediamento di attività complementari e compatibili con la destinazione produttiva, o con meccanismi incentivanti, in caso di necessità di delocalizzazione.

Si tratta anche di rilanciare le potenzialità di attrazione di un'area che, al di là degli attuali problemi di recessione, si colloca in una posizione strategica, anche in vista dei grandi interventi infrastrutturali di corso Marche, la riorganizzazione del sistema logistico torinese che con l'arrivo della Nuova Linea Torino/Lione (NLTL) interesserà SITO e CAAT, la realizzazione della Linea Metropolitana fino alla Perosa.

3.7. Le attività Commerciali

Un confronto con Collegno e Grugliasco

Analizzando la composizione delle strutture commerciali si può riconoscere una sostanziale differenza tra la struttura di Rivoli e quella dei comuni di Collegno e Grugliasco rispetto alle dimensioni delle



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

strutture commerciali. I dati mostrano infatti una maggiore integrazione tra medie e grandi strutture sul territorio di Rivoli con una prevalenza delle prime sulle seconde, mentre i valori per gli altri due comuni risultano fortemente sbilanciati a favore delle grandi strutture.

Per quanto attiene gli esercizi di vicinato, punto di forza del territorio di Rivoli, si osserva come, il predetto possa contare su un numero particolarmente elevato di attività, naturalmente concentrate in alcuni luoghi del territorio; tra questi spicca per densità di attività ed importanza l'addensamento posto lungo Via Piol. Questo addensamento ha saputo evolversi negli anni conquistando un ruolo di "eccellenza" e pertanto di elevata attrattività, riuscendo a rafforzare la propria immagine ed il proprio "appeal" commerciale parallelamente ed indipendentemente dalla forte concorrenza effettuata dalle grandi strutture che negli ultimi anni si sono insediate nei territori dei comuni limitrofi.

Il centro commerciale naturale

A tale riguardo si può ritenere che l'evoluzione rilevata per il sistema naturale commerciale di Via Piol rappresenti un classico esempio di risposta alla concorrenza, infatti i negozi si sono specializzati nei prodotti e nell'offerta di servizi, riuscendo ad attrarre la clientela che ricerca qualità non solo nei prodotti ma anche nell'immagine.

Questa evoluzione, sicuramente dovuta alla buona capacità imprenditoriale dei commercianti insediati, ha giovato anche di altre condizioni, come quella della forte riconoscibilità territoriale dovuta al suo inserimento in un centro storico di elevato valore e per il richiamo che il Castello costituisce a livello metropolitano.

Oggi Via Piol è un addensamento storico fortemente radicato nel sistema commerciale cittadino e della cintura ovest torinese e costituisce un polo di eccellenza, un riferimento per l'intera Area Ovest. Il caso di Via Piol evidenzia come la concorrenza delle grandi strutture di vendita al dettaglio può essere controbilanciata dagli esercizi di vicinato se questi riescono a definire una collocazione privilegiata nell'ambito del mercato in conseguenza di una forte specializzazione del prodotto.

Infatti, si possono distinguere due modalità tipiche di approccio al consumo:

- la prima si esaurisce nel minimo tempo necessario all'acquisto in quanto rivolta a prodotti di largo consumo generici, necessari per la vita quotidiana, acquistati con ripetitività che ne "banalizzano" la ricerca;

– la seconda invece è rivolta all'acquisto di prodotti durevoli, per i quali sempre più frequentemente le persone vedono favorevolmente abbinare tale attività al proprio tempo libero, e quindi privilegiano i luoghi dove questa attività si svolga in luoghi di loisir. In questo caso si è disposti a destinare maggiore tempo, anche per gli spostamenti purché a questo luogo vengano riconosciuto particolari valori ambientali e di riconoscibilità..

–
Via Piol fa capo questo secondo tipo di clientela e l'ulteriore scommessa dell'addensamento commerciale deve essere quello di ampliarsi coinvolgendo i Corsi Susa e Francia e la P.zza Martiri secondo una logica di continuità fruitivi e procedere ad un'ulteriore specializzazione per incrementare ulteriormente il proprio bacino di utenza, scegliendo la via di una ulteriore diversificazione e di offerta

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

di servizi integrativi così da interessare porzioni più ampie di centro storico.

Una delle componenti fondamentali per favorire questa specializzazione è certamente costituita dall'aumento dell'accessibilità perdonale: in questo la futura realizzazione della prevista estensione della Linea di Metropolitana 1 costituisce una vera opportunità, venendosi a creare un collegamento di qualità lungo C.so Francia in grado di trasportare e quindi attrarre quote significative di possibili utenti anche da Torino.

3.8. Il settore turistico-alberghiero

Il comune di Rivoli è compreso nell'“Elenco dei comuni che fanno parte degli ambiti turistici ai sensi dell'art.12 della L.R. 75/96” ed in particolare è uno dei 13 comuni dell'Ambito 1 (Area Metropolitana di Torino) classificati come “comuni tipo logicamente significativi e turisticamente rilevanti”.

Avremo modo di riprendere più oltre i dati relativi all'offerta e alla struttura di impresa del settore.

In termini generali, vedremo che il settore alberghiero risulta in crescita fino al 2007 nei comuni di Collegno, Grugliasco, Rivoli, in termini di unità ricettive; per quanto riguarda le presenze vanno rilevate una costante crescita, fino al 2008, con una contrazione nel corso degli ultimki anni. Inoltre fino al 2005 la percentuale di turisti stranieri era molto elevata, fino al 40% delle presenze, con una drastica riduzione a partire dal 2007.

Nel corso dell'ultimo anno il comune di Rivoli ha perso 16.000 presenze, soprattutto dovuto al calo dei turisti italiani, mentre il comune di Collegno ha incrementato le sue presenze di un numero confrontabile ovvero pari a 13.300 unità, con una crescita soprattutto di turisti italiani.

Analizzando i dati relativi all'intero PTO si conferma il trend positivo del settore, con una costante crescita nell'offerta turistico ricettiva, passata dai 20 esercizi e 912 posti letto del 2002 ai 47 esercizi corrispondenti a 2357 posti letto nel 2009.

Ora confrontando i dati del comune di Rivoli con quelli dell'intero PTO emerge come Rivoli rappresenti all'interno del PTO il comune con una maggior capacità turistico ricettiva sia in termini di unità ricettive che di posti letto.

3.9. Prime indicazioni sulla struttura produttiva

L'analisi della composizione delle imprese nei comuni oggetto di studio porta alla luce alcuni spunti di riflessione utili allo sviluppo di una futura pianificazione ed alle scelte conseguenti.

Se si analizza l'andamento provinciale del registro imprese si scopre che la provincia di Torino aumenta il suo bacino di imprese con un andamento pressappoco lineare nell'ordine di 2500 imprese all'anno, tale valore nel corso dell'ultimo biennio si è ridotto a 1500-1000 imprese l'anno, a casa del periodo di recessione ed incertezza economica che sta attraversando l'intero paese.

Il valore per l'anno 2005 si attesta attorno alle 237.000 imprese registrate.

In particolare i tre comuni oggetto di studio rappresentano senza dubbio un'aggregazione significativa rispetto al dato complessivo: la quota di Rivoli, Collegno e Grugliasco è prossima al valore del 4,5% del totale provinciale, ad indicare un territorio ad alta vocazione imprenditoriale.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Rivoli conta inoltre il maggior numero di imprese rispetto a questi tre comuni: valore si attesta a circa 4560 imprese presenti, contro 3600 per il comune di Collegno, 2500 per Grugliasco.

Pur registrando anche la maggiore densità media di imprese in rapporto agli abitanti presenti, se si passa ad analizzare le nuove iscrizioni e le cessazioni anno per anno si evidenzia una vita media molto bassa; a tale riguardo risulta Interessante notare che il saldo delle imprese si è mantenuto positivo fino al 2007, nel 2008 Rivoli registra un saldo negativo, subito recuperato nel 2009, mentre Collegno e Grugliasco hanno risentito della crisi economica maggiormente nel corso del 2009 ed entrambi presentano un saldo negativo, seppur di lieve entità.

A questo si aggiunge la considerazione che circa l'80% delle imprese si configura fiscalmente come imprese di persone, caratterizzate da una dimensione molto piccola; appare significativa la percentuale di imprese costituite da un singolo operatore. Il territorio di Rivoli appare dunque come fortemente frammentato dal punto di vista imprenditoriale, e gli elevati valori relativi alle aperture e chiusure nell'anno segnalano la presenza di una porzione significativa di attività caratterizzate da una vita media bassa, contrastata da una notevole vitalità in grado di fornire un costante ricambio nel medesimo arco temporale analizzato (pari ad un anno).

Questa frammentazione imprenditoriale è senza dubbio conseguenza, di una maggiore frammentazione sociale che ha ridotto la presenza della famiglia tradizionale e fatto nascere nuove figure imprenditoriali "solitarie", con una presenza significativa e in aumento delle partite IVA individuali.

La significativa volatilità riscontrata nelle attività può invece essere attribuita, da un lato di una maggiore offerta di "servizi" rispetto alla domanda espressa dal territorio e, di conseguenza, alla concorrenzialità che eccessi di offerta producono nel mercato, dall'altra in conseguenza della elevata percentuale di attività imprenditoriali "solitarie" che tendono a risentire più facilmente dei vincoli conseguenti allo svolgimento di attività caratterizzate da un ampio impegno temporale, quando viene a mancare il supporto logistico della famiglia tradizionale. In quest'ultimo caso spesso, superato un primo periodo di attività di circa 6 mesi – 1 anno, queste figure non sono più in grado di sostenere i ritmi aziendali, e preferiscono cedere o cessare l'attività. In questo caso appare strutturalmente più debole l'imprenditoria femminile.

Passando ad analizzare la struttura imprenditoriale presente nei comuni oggetto di indagine per le differenti tipologie, si conferma la prevalenza di imprese a valenza commerciale, di gran lunga il numero maggiore in tutti e tre i comuni, seguite da imprese di costruzioni, industrie e servizi alle imprese.

In fondo alla graduatoria si collocano le imprese che si occupano di servizi alle persone, turismo e agricoltura.

E' doveroso segnalare che nel corso dell'ultimo triennio il settore del commercio ha subito una leggera flessione in tutti e tre i comuni, stesso andamento, marcatamente più negativo si è registrato per il settore industriale; i settori delle costruzioni e dei servizi alle imprese si mantengono in leggera crescita, mentre il settore del turismo, che coinvolge un numero limitato di imprese, ha conosciuto una significativa crescita del 60-70% nell'arco temporale considerato con un'impennata nel corso del 2009.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

L'analisi del settore primario (agricoltura) mette in risalto la specificità del territorio comunale, che trova in Rivoli un numero di imprese triplo rispetto agli altri comuni: questa presenza di imprese agricole (per lo più di dimensioni medio-piccole) è un' interessante risorsa se si sarà in grado di indirizzare la loro produzione verso settori di eccellenza, cogliendo inoltre l'occasione per un reale sviluppo nel settore dell'agriturismo e del turismo ecologico-naturalistico, tenuto conto della reale possibilità di un collegamento con il previsto parco "agro-naturale" della Dora. L'obiettivo è quello di rendere meno marginale il settore primario del comune, coordinando le proprie attività ed i servizi offerti entrando a "sistema" con le altre strutture economiche presenti a livello territoriale; si pensi ad es. all'offerta ricettiva, e del loisir in genere visto che il settore alberghiero di Rivoli consta già di una notevole capacità ricettiva (circa 1100 posti letto), corrispondente al 47% di tutta la ricettività dell'intera area del PTO. Questa offerta potrebbe ampliarsi e soprattutto diversificarsi proprio in funzione delle particolari condizioni ambientali che potrebbero attrarre una clientela "di nicchia".

Per quanto riguarda in ultimo il settore secondario si registra la presenza in Rivoli di molte aziende del settore "automotive"; il futuro per tali attività passa necessariamente attraverso una continua evoluzione e specializzazione nell'ambito della qualità e dell'innovazione di prodotto, che sappiano sempre catturare l'interesse della clientela, sia che questa sia rappresentata dall'utilizzatore finale o da aziende produttrici-assemblatrici di prodotti finali. In questo senso la tendenza potrebbe essere quella di configurare delle polarità di eccellenza in ambiti produttivi altamente specializzati, come ad esempio nel campo delle tecnologie legate ai sistemi energetici alternativi.

3.10. La dotazione di servizi

1980: Recuperare il fabbisogno di servizi pregresso

L'attuazione di un Piano Regolatore non può però essere valutata soltanto dalla produzione edilizia, ma anche in termine di servizi realizzati per la popolazione.

Lo scarto tra i valori che esprimono in percentuale l'attuazione dell'insediabilità del Piano e l'attuazione dei servizi è dovuto alla scarsa dotazione di servizi esistente al momento dell'adozione del PRG del 1980, che corrispondeva a soli 9,1 mq. per abitante. L'attuazione del PRG ha quindi dovuto non solo raggiungere e soddisfare lo standard di 25 mq/ab. relativo alla popolazione di nuovo insediamento ma ha recuperato 596.598 metri quadrati di aree per coprire il fabbisogno pregresso.

Distretto	1	2	3	4	5	6	7	totale
Superficie in ha	152,08	125,58	119,53	93,95	41,7	50,85	39,87	623,56
Abitanti insediabili	11.898	11.510	12.954	11.885	6.675	7.883	1.500	64.305
Abitanti teorici insed.	9.184	8.789	11.562	9.863	4.344	8.056	1.388	53.186
% insediati	77,19%	76,36%	89,25%	82,99%	65,08%	102,20%	92,50%	82,71%
Servizi previsti mq.	298.080	307.546	302.257	295.830	161.380	197.093	43.664	1.605.850

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	---	----------------------

Standard previsto mq/ab	25,05	26,72	23,33	24,89	24,18	25,00	29,11	25,47
Servizi attuati mq	185.739	157.094	117.618	131.480	103.422	166.100	13.120	874.573
Standard attuato mq/ab	20,22	17,87	10,17	13,33	23,81	20,62	9,45	16,50
% attuazione servizi	62,31%	51,08%	38,91%	44,44%	64,09%	84,27%	30,05%	54,46%

L'attuale strutturazione delle aree servizi

Attualmente il P.R.G.C. Vigente individua diverse tipologie di Aree a Servizi Pubblici, le quali, all'interno delle Schede Normative vengono distinte come segue:

AC	Aree per Attrezzature di Interesse Comune	mq. 454.275
V	Aree a Verde Pubblico	mq. 744.941
P	Aree a Parcheggio	mq. 121.924
ACV	Aree miste per Attrezzature di Interesse comune e Verde Pubblico	mq. 221.131
ACP	Aree miste per Attrezzature di Interesse comune e Parcheggio	mq. 57.075
PV	Aree miste per Parcheggio e Verde Pubblico	mq. 88.248
Totale	Aree per Attrezzature di Interesse Comune	mq. 1.687.594

Alle suddette previsioni, si devono altresì aggiungere, le ulteriori aree che lo Strumento Urbanistico, prevede debbano essere cedute in attuazione di puntuali interventi sul territorio eseguibili tramite PEC (vedere interventi in ambito delle aree Rt - Aree Normative Residenziali di Trasformazione, delle aree Rc – Aree Normative Residenziali Consolidate e delle aree Ic – Aree Normative per Attività Produttive di cui si prevede la riconversione), dalle quali, indicativamente, stanno pervenendo, con la loro attuazione, ulteriori mq. 52.129.

La quota totale dei servizi previsti dal P.R.G.C. Vigente, quindi, è di mq. 1.742.764.

Analizzando il panorama dei Servizi Pubblici, attualmente forniti dalla Città di Rivoli, si possono riscontrare le sottostanti indicazioni:

Aree per Servizi Pubblici già realizzate ed attrezzate	mq. 1.282.046
Aree per Servizi Pubblici in disponibilità, ancora da realizzare	mq. 129.230
Aree per Servizi Pubblici non in disponibilità dell'Amministrazione	mq. 296.399
Aree per Servizi Pubblici già attrezzate in attuazione di PEC, in via di dismissione all'Amministrazione	mq. 35.089

Per quanto riguarda la consistenza delle aree a Servizi Pubblici per Abitante, considerando gli abitanti arrotondati a 50.000 per comodità di calcolo, si ottiene il sottostante dato:

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

Aree per Servizi Pubblici già realizzate ed attrezzate	mq./ab. 26,64
Aree per Servizi Pubblici già realizzate ed attrezzate + Aree per Servizi Pubblici in disponibilità dell'Amministrazione ancora da realizzare	mq./ab. 28,23
Aree per Servizi Pubblici già realizzate ed attrezzate + Aree per Servizi Pubblici in disponibilità dell'Amministrazione ancora da realizzare + Aree per Servizi Pubblici già attrezzate in attuazione di PEC, in via di dismissione all'Amministrazione	mq./ab. 28,87
Aree per Servizi Pubblici in totale, a completamento di tutte le acquisizioni e realizzazioni	mq./ab. 34,85

Si precisa infine, che la Legge Regionale n. 56 del 5 Dicembre 1977 “Tutela ed uso del suolo” indica, all'art. 21, che la dotazione minima complessiva delle aree per Servizi Pubblici è di mq./ab. 25.

Il Comune di Rivoli, quindi, pur volendo considerare la situazione maggiormente penalizzante, avendo realizzato mq. 26,64 di aree a servizi pro capite, ha superato la quota di dotazione minima prevista per legge, ed anzi, incrementerà a breve ulteriormente detta quota fino ad arrivare ad almeno mq./ab. 28,87.

Le aree non ancora realizzate

Le aree a verde pubblico non realizzate si concentrano soprattutto nei quartieri periferici.

In particolare:

- Nel quartiere San Paolo – situato nel centro geografico del territorio rivolese ma caratterizzato da un grande vuoto agricolo posto a cerniera tra le aree costruite dei quartieri di “Rivoli Centro” e quelli attorno a “Cascine Vica” – risulta ancora da realizzare un'estesa area normativa avente una superficie totale di 77.000 mq, pari al 12% dell'intero verde pubblico rivolese. Tale area, situata lungo i bordi meridionali di Corso Kennedy, rappresenta indubbiamente la maggiore di quelle ancora da realizzare e diviene particolarmente importante se se ne considera la vicinanza a Corso Francia e ad altre importanti attrezzature cittadine.
- Nel quartiere Borgo Nuovo risultano ancora da attuare due aree verdi disposte lungo via Rosta per un totale di 48.000 mq, pari al 6% del verde pubblico totale.
- Nel quartiere Borgo Uriola risultano ancora da attuare una serie di aree verdi disposte lungo Corso Primo Levi per un totale di 28.000 mq, pari al 4% del verde pubblico totale.
- Nel quartiere Maiasco risultano ancora da attuare aree verdi disposte lungo via Acqui per un totale di 14.000 mq, pari al 2% del verde pubblico totale. Per una di queste aree, in prossimità della scuola Rodari e la nuova caserma di polizia, si è proceduto, con variante 14P, alla individuazione di due aree per edifici di culto.

I “residui di piano”

Se passiamo ora ad analizzare i residui di piano in base alle proprietà del terreno emerge che dei 405.000 mq inattuati, circa un quarto ovvero 126.000 mq circa sono già stati acquisiti dal Comune di Rivoli.

Nello specifico:

- per le aree AC: sono di proprietà comunale tre aree per complessivi 7.000 mq, una lungo via Ormea in posta Vecchia, una in Borgo Uriola; ed una nel quartiere dei Bastioni tra via I° maggio e via Vernante
- per le aree V: le aree nel quartiere di Posta Vecchia per complessivi 30.670 mq, nel quartiere di



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Borgo Nuovo sono già di proprietà comunale 20.000 mq su 47.000 mq complessivi per le aree lungo via Monginevro e via Rosta, nel quartiere di Borgo Uriola sono già stati acquisiti 7.000 mq dei 20.000 mq posti lungo la statale per Grugliasco;

- per le aree P: è già di proprietà comunale tutta l'area a parcheggio lungo viale Partigiani d'Italia adiacente al parco Antonielli (di proprietà privata) di 4.600 mq più una serie di aree di minor estensione per complessivi 6.680 mq;
- per le aree ACV: è già stata acquisita la quasi totalità dell'area lungo via Ravensburg nel quartiere di Borgo Nuovo, nel quartiere di Posta Vecchia è di proprietà comunale la quasi totalità dell'area residua dei servizi lungo corso Susa già attuati ed in particolare la porzione lungo via Branca di 2.660 mq;
- per le aree ACP: risulta quasi interamente di proprietà comunale l'area del quartiere La Vica adiacente alla tangenziale per complessivi 18.000 mq
- per le aree PV: è già di proprietà comunale buona parte dell'area tra viale Kennedy e via Orsiera per quasi 6.000 mq e due porzioni piuttosto piccole dell'area lungo corso Primo Levi per 1.300 mq circa totali.



4. LA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA, LA CO-PIANIFICAZIONE

Gli strumenti di pianificazione sovraordinati (PTR e PTC2) vanno intesi come una cornice di pianificazione che consente di rapportare le scelte di sviluppo dei singoli territori ai processi di trasformazione di area vasta, molti dei quali rispondenti anche a scelte di respiro europeo: non solo per quanto riguarda le grandi infrastrutture, ma anche la valorizzazione di quel ricchissimo patrimonio culturale e ambientale presente nel nostro territorio. Si tratta di risorse che possono entrare a pieno titolo in progetti europei, e creare nuove opportunità di crescita.

4.1. Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Consiglio Regionale del Piemonte, con D.C.R. n. 122-29783 del 21 luglio 2011, ha approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR).

Il nuovo PTR si colloca nel processo di ridefinizione della disciplina e degli strumenti per il governo del territorio ai vari livelli amministrativi e la sua approvazione costituisce il primo riferimento attuativo per la definizione delle strategie finalizzate a governare processi complessi, in un'ottica di collaborazione tra Enti per lo sviluppo della Regione.

Struttura del Piano

Dal punto di vista generale, il nuovo PTR si articola in tre componenti diverse che interagiscono tra loro:

- il quadro di riferimento (la componente conoscitivo - strutturale del Piano), avente per oggetto la lettura critica del territorio regionale (aspetti insediativi, socio-economici, morfologici, paesistico-ambientali ed ecologici), la trama delle reti e dei sistemi locali territoriali che struttura il Piemonte;
- la parte strategica (la componente di coordinamento delle politiche e dei progetti di diverso livello istituzionale, di diversa scala spaziale, di diverso settore), sulla base della quale individuare gli interessi da tutelare a priori e i grandi assi strategici di sviluppo;
- la parte statutaria (la componente regolamentare del piano), volta a definire ruoli e funzioni dei diversi ambiti di governo del territorio sulla base dei principi di autonomia locale e sussidiarietà.

33 ambiti di integrazione territoriale (AIT)

La matrice territoriale sulla quale si sviluppano le componenti del piano si basa sulla suddivisione del territorio regionale in 33 Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT); in ciascuno di essi sono rappresentate le connessioni positive e negative, attuali e potenziali, strutturali e dinamiche che devono essere oggetto di una pianificazione integrata.

Per essi il Piano definisce percorsi strategici, seguendo cioè una logica multipolare, sfruttando in tal modo la ricchezza e la varietà dei sistemi produttivi, culturali, ambientali e paesaggistici presenti nella Regione.

Gli Obiettivi

A livello Europeo, la regolazione delle traiettorie di sviluppo locale è ormai diventata uno dei campi fondamentali dell'azione pubblica. Il quadro di riferimento, si compone di un insieme di parole chiave

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

che possono essere ricondotte ai tre concetti fondamentali:

- a) della Coesione Territoriale,
- b) dello Sviluppo Policentrico
- c) della Co-Pianificazione, da cui discendono indirizzi e obiettivi dell'azione territoriale.

La Coesione Territoriale: come dimensione territoriale della sostenibilità, essa presuppone dirette implicazioni di politica territoriale, nelle sue tre componenti essenziali di:

- 1) qualità territoriale, ovvero le caratteristiche dell'ambiente di vita e di lavoro, il benessere collettivo, la disponibilità di servizi collettivi locali e l'uguaglianza nell'accesso alla conoscenza,
- 2) efficienza territoriale, riferita alle modalità d'uso delle risorse naturali, paesaggistiche, energetiche, ma anche alla capacità di attrarre capitali e persone, oltre che sostenere le condizioni di competitività del sistema rispetto ad altri territori
- 3) identità territoriale, ovvero la presenza di capitale sociale, la riproduzione delle specificità e delle vocazioni produttive, il rafforzamento del vantaggio competitivo proprio di ciascun territorio. Sotto questa luce, l'identità territoriale rappresenta il collante ultimo delle comunità locali, alla base dell'apprendimento collettivo e del rafforzamento dinamico del tessuto produttivo (ovvero della coesione territoriale).

Lo Scenario Policentrico: in intima connessione con quella di Coesione Territoriale, l'idea di policentrismo ha un fondamento nei fatti e in certe tendenze in atto. Essa ci aiuta a capire come, le Aree Metropolitane integrate nell'economia globale, siano a loro volta delle reti intraregionali formate da più Sistemi Urbani Locali (vedi, per esempio, il sistema metropolitano torinese, ma anche il sistema della "Regione Alpina", che interessa comunità transfrontaliere).

Il fenomeno è riferito alle diverse scale, quale prerequisito per uno sviluppo sostenibile delle Entità Locali, ovvero dello sviluppo di reali vantaggi localizzativi a livello europeo (avendo per oggetto le forme di interazione e di cooperazione fra grandi sistemi metropolitani), a livello regionale-interregionale (nei termini di un nuovo modello di interazione fra sistemi nelle aree periferiche), a livello metropolitano (nei termini di una riorganizzazione policentrica delle grandi conurbazioni, da realizzarsi attraverso la definizione di polarità riconoscibili, la separazione fra aree urbanizzate e spazi aperti, corridoi e trame verdi fortemente interconnesse) ed a livello urbano-rurale (la ricerca di più efficienti forme di complementarità e cooperazione).

La Co-Pianificazione: nessun processo riformatore può ormai prescindere da un coinvolgimento che, partendo dal basso, si rivolga ai livelli più elevati di governo, chiamati a rappresentare e dare sintesi alle scelte strategiche, programmatiche, di pianificazione e di controllo. Nel contempo, se l'introduzione di nuovi meccanismi di governance si ripercuote in una superiore complessità istituzionale, si rende per questo necessaria l'individuazione di forme di semplificazione del sistema legislativo che garantiscano peraltro la necessaria trasparenza dell'azione amministrativa nei confronti dei cittadini).

I Contenuti

- Pag, 44 di 157

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

Il PTR definisce gli indirizzi generali e settoriali di Pianificazione del Territorio della Regione, e provvede al riordino organico dei piani, programmi e progetti regionali di settore individuando i caratteri territoriali e paesistici e gli indirizzi di Governo del Territorio.

Vincoli e aree di tutela

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 PTR rappresenta, in sintesi, il documento per determinare le regole per il governo delle trasformazioni territoriali in un quadro di coerenze definite e di obiettivi specificati.

I Caratteri Territoriali e Paesistici, siano rappresentati tramite l'individuazione e descrizione delle principali componenti del territorio regionale sotto l'aspetto territoriale e Storico - Paesistico, partendo dalla situazione esistente derivante dai vincoli di legge, in cui viene delineato attraverso la lettura delle principali caratteristiche il sistema del verde, le aree protette, le strutture colturali a forte dominanza paesistica, le aree di elevata qualità, i suoli di elevata produttività e, derivante in negativo dalle precedenti, le aree interstiziali. Il sistema regionale è dunque definito sia in termini di limitazioni d'uso, sia in termini di possibilità di intervento (specificando gli interventi ritenuti opportuni per migliorare la qualità dell'insieme delle aree individuate).

Gli Indirizzi di Governo del Territorio, definiscono anche sotto l'aspetto progettuale, gli interventi che si ritengono necessari sotto l'aspetto strategico per l'intera collettività regionale. In essa sono individuati i principali interventi sulle infrastrutture, gli indirizzi per le attività, le priorità per le risorse idriche, le direttive per le aree urbane e le indicazioni per le azioni di grande strategia.

Nel suo complesso, si individuano una serie di raccomandazioni per la progettazione delle opere e si demanda, ad altri strumenti di pianificazione, la puntuale normativa per l'effettiva realizzazione delle stesse.

L'Ambito di Integrazione Territoriale (AIT) di Torino – i riferimenti specifici per Rivoli

Il ritaglio territoriale di questa AIT, alla quale appartiene Rivoli, corrisponde al cuore dell'area metropolitana e più precisamente è il territorio metropolitano che residua dopo aver delimitato una corona esterna di aggregazioni comunali contigue, gravitanti su centri urbani di corona che conservano un'identità distinta da quella metropolitana.

Questa AIT occupa il 1° rango regionale per tutte le dotazioni correlate con la grande dimensione urbana, a partire dalla popolazione di circa 1,6 milioni di abitanti, ma registra anche record negativi per quanto riguarda indicatori come lo sprawl urbano dei comuni della prima cintura (rapida e disordinata crescita) e la disoccupazione.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

Ha anche una notevole ricchezza di dotazioni naturali (risorse idriche ed agrarie) e di aree protette (parchi del Po, di Stupinigi, della Mandria) e distacca poi di gran lunga tutti gli altri ambiti per quanto riguarda il patrimonio architettonico e urbanistico ed è in testa anche per l'eccellenza paesaggistica, peraltro minacciata, assieme ai consumi di suolo, dalla crescita edilizia periurbana.

Industria, cultura, turismo

La base economica principale, più o meno direttamente legata anche alla maggioranza delle attività terziarie non puramente locali (credito, assicurazioni, trasporti e telecomunicazioni, servizi per le imprese, ricerca, design, formazione scientifico-tecnologica, fiere, comunicazione) è costituita dall'industria manifatturiera.

Altri due grandi comparti, relativamente indipendenti dall'industria, che caratterizzano la AIT sono quello della cultura e quello del turismo. Il primo vive e si sviluppa su un'accumulazione storica di dotazioni materiali (complessi monumentali, architetture, musei, biblioteche ecc), di istituzioni (Università, Politecnico, Accademia delle Scienze, associazioni culturali varie), di manifestazioni ricorrenti (Salone del libro, del Gusto), nonché su un milieu culturale urbano che esprime anche alcune specializzazioni produttive specifiche (editoria, cinema, musica, radio-tv, arte e artigianato artistico).

Il Sistema Insediativo

A fronte di una parte centrale urbanizzata in modo compatto, nei territori più esterni (seconda "cintura" e oltre) si rileva una tendenza ad uno sviluppo concentrato, soprattutto nei settori Nord-Est e Sud-Ovest del sistema insediativo, lungo le principali direttrici in uscita, con ambiti di dispersione urbana nelle parti intermedie e nella fascia pedemontana e pedecollinare.

Per Rivoli, è lo soprattutto lo sviluppo edilizio dei comuni della Valle di Susa a creare situazioni di forte pressione sul sistema urbano e viabilistico.

L'intero sistema della mobilità presenta quindi forti squilibri territoriali e modali (a favore del trasporto su strada), irrazionalità e disfunzioni, mancanza di integrazione delle reti e di interscambi che penalizza soprattutto le zone periferiche e congestionano le aree di passaggio (Rivoli ne soffre in modo peculiare).

Le aree residenziali e 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 alcune direttrici che si accompagna ad una saturazione delle stesse in alcuni comuni di cintura a fronte di un sostanziale inutilizzo di altre aree e della significativa presenza di vaste aree dismesse.

Il Sistema Strategico

Per il PTR è stato strutturato un Quadro Strategico di riferimento, costituito da elementi quali:

LA RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE E LA TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO: è finalizzata a promuovere l'integrazione tra valorizzazione del patrimonio ambientale-storico-culturale e le attività imprenditoriali ad essa connesse, la riqualificazione delle aree urbane in un'ottica di qualità della vita e inclusione sociale, la rivitalizzazione delle "periferie" montane e collinari, lo sviluppo

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

economico e la rigenerazione delle aree degradate;

LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE E L'EFFICIENZA ENERGETICA: è finalizzata a promuovere l'eco-sostenibilità di lungo termine della crescita economica perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse;

L'INTEGRAZIONE TERRITORIALE DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITÀ E COMUNICAZIONE LOGISTICA: è finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord-ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione Europea. Le azioni del PTR mirano a stabilire relazioni durature per garantire gli scambi e le aperture economiche tra Mediterraneo e Mare del Nord e quello tra occidente ed oriente;

LA RICERCA, INNOVAZIONE E TRANSIZIONE ECONOMICO-PRODUTTIVA: individua le localizzazioni e le condizioni di contesto territoriale più adatte a rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso l'incremento della sua capacità di produrre ricerca ed innovazione, ad assorbire e trasferire nuove tecnologie, anche in riferimento a tematiche di frontiera, alle innovazioni in campo ambientale ed allo sviluppo della società dell'informazione;

LA VALORIZZAZIONE DELLE RISORSE UMANE E DELLE CAPACITÀ ISTITUZIONALI: coglie le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati alla programmazione/pianificazione attraverso il processo di governance territoriale.

4.2. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2)

La variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTC2 è stata approvata dalla Regione Piemonte con [Deliberazione del Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21/07/2011](#), Pubblicata sul B.U.R. n. 32 dell'11/08/2011.

Elemento centrale delle politiche del PTC2 è la corretta gestione della risorsa suolo, il Piano ripropone la massima attenzione alla salvaguardia dell'agricoltura di pianura, costantemente minacciata dall'invasione edilizia, sia delle aree agricole di collina, sia di montagna.

Nel PTC2 le aree agricole e, più in generale, quelle vegetate, sono assunte come il contesto di base e di riferimento prioritario per la tutela ambientale. L'attività agricola, ove è sorretta da impegno ecologico, costituisce infatti un'importante condizione operativa per la salvaguardia dell'ambiente, in questo senso, il nuovo Piano intende porre all'attenzione della comunità ed alle istituzioni l'impegno di evitare il consumo di suolo esterno agli insediamenti ed agli abitati esistenti, evitando di dilatare ulteriormente le aree di espansione.

Limitare il consumo di suolo

In un periodo storico, che si caratterizza per una sostanziale e diffusa stasi demografica e per la contrazione delle attività produttive e industriali, il PTC2 esprime l'esigenza di rigenerare le indicazioni urbanistiche comunali, abbandonando il processo di implementazione valutato troppo spesso solo per l'entità quantitativa di edificato e per gli introiti che la stessa apporta grazie alla fiscalità locale.

Per le edificazioni relative al sistema insediativo residenziale necessarie nelle varie comunità locali, il PTC2 sostiene l'uso:

a) delle aree di completamento,

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

b) delle molte aree intercluse rese disponibili nell'ambito dei processi edificatori e di urbanizzazione già avviati

c) delle aree che si possono ridestinare nell'ambito di interventi di ristrutturazioni urbane.

Rispondere ai nuovi fabbisogni abitativi

Seppure in un'ottica di limitazione del consumo di suolo, occorre rispondere ai nuovi fabbisogni abitativi, sempre più di Edilizia Sociale, con grande attenzione non solo alla "quantità", ma soprattutto alla "qualità", adottando un sistema di regole condiviso che favorisca il "Recupero ed il Completamento", limitando l'accrescimento della capacità insediativa e delle aree di espansione all'interno degli Strumenti Urbanistici Locali.

Rafforzare le aree a vocazione industriale

Per quanto concerne le attività produttive manifatturiere, diviene invece necessario favorire il rafforzamento di aree a vocazione industriale e manifatturiera forte, limitando il consumo del suolo e considerando invece l'enorme patrimonio già esistente ed in gran parte oggi inutilizzato o sotto utilizzato, contrastando dove possibile, processi di disarmo di quei "complessi storici" che presentano ancora condizioni di razionalità localizzativa e infrastrutturale, oltre che una dignitosa configurazione morfologica e architettonica.

In sostanza, occorre avviare una fase di nuovi indirizzi e scelte aggiornate di riqualificazione insediativa ed urbana, che comporti progettualità di ristrutturazione di larga visione e scelte urbanistiche di carattere più generale legate a valutazioni ambientali strategiche.

Co-pianificazione, perequazione territoriale

Il nuovo PTC2 richiede un recupero di attenzione qualitativa, oltre che quantitativa del governo del territorio locale prevedendo che, le scelte di Pianificazione, siano inquadrate anche in un rapporto territoriale sovracomunale di integrazione urbanistica per sub-ambiti, definiti in base all'articolazione consolidata dei Centri che già offrono servizi per i Comuni del loro intorno, alla fruizione e alle interdipendenze territoriali che essi hanno sviluppato, e alla rete delle comunicazioni esistenti, attraverso un quadro che consenta una coerente declinazione dei concetti di perequazione urbanistica e perequazione territoriale indispensabili per qualsiasi pianificazione di area vasta.

La città diffusa

Sotto quest'ultimo profilo il PTC2 non intende favorire e cristallizzare le gerarchie, le difformità e le separazioni esistenti sul territorio, bensì incoraggiare l'integrazione di vita, di lavoro, di studio, di fruizione di servizi e di opportunità a largo raggio di relazione nell'intera comunità provinciale, nell'obiettivo di trasformare l'articolazione e la frammentazione degli Enti Locali che la compongono in una unitaria realtà con una propria identità: una Città diffusa collocata nel verde e nel paesaggio delle tre fasce morfologiche di cui si compone il territorio provinciale: 1) la pianura fertile, 2) i rilievi alpini di alta quota e 3) i rilievi collinari, il cui territorio è costellato dai valori storici culturali delle preesistenze antiche dei centri abitati e da una molteplicità di centri storici, castelli, fortezze, chiese e cappelle, da singoli edifici civili e rurali di vario periodo e di pregio.

I Contenuti

Il PTC2, ferme restando le competenze dei Comuni ed in attuazione della legislazione e dei programmi regionali, determina gli indirizzi generali di assetto del territorio ed in particolare definisce:



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

- a) le diverse destinazioni del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;
- b) la localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
- c) le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica ed idraulico-forestale ed in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
- d) le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali.

Componente strutturale, ovvero il riconoscimento ed interpretazione condivisa di caratteri, risorse, potenzialità e vulnerabilità del territorio, e definizione delle scelte fondamentali di conservazione, valorizzazione, riqualificazione, trasformazione e organizzazione e le cui regole di uso, salvaguardia e tutela, hanno limitati margini di negoziabilità.

Il PTC2 individua e riconosce l'armatura del territorio, al fine di salvaguardarne le caratteristiche, in rapporto alle necessità di trasformazione e di uso che nascono dagli scenari di sviluppo. Gli obiettivi, le politiche, le strategie e le azioni del Piano si organizzano nell'ambito dei macrosistemi di riferimento:

- Sistema insediativo (funzioni residenziali; funzioni economiche; funzioni specializzate e progetti strategici di trasformazione territoriale);
- Sistema infrastrutturale (infrastrutture materiali e immateriali);
- Sistema naturale e seminaturale (aree verdi, aree periurbane, paesaggio);
- Pressioni ambientali e rischio idrogeologico (atmosfera, risorse idriche, infrastrutture e impianti, salute pubblica, suolo);
- Sostenibilità ambientale (principi generali e trasversali al Piano e Valutazione Ambientale Strategica).

Il Sistema Insediativo: la città diffusa

Il lungo processo di riorganizzazione della società, l'ininterrotta evoluzione delle tecnologie, l'espansione dei mercati e delle relazioni sociali e culturali, l'abbattimento dei limiti locali, con sempre più forte accelerazione in questi ultimi decenni, hanno determinato l'allargamento dell'ambito di vita quotidiana degli individui e delle comunità.

Nell'assetto insediativo sono avvenute grandi trasformazioni territoriali, infatti nuove opportunità di uso del territorio sono emerse, altre si sono ridotte se non addirittura sono scomparse, infatti dapprima si sono intensificati i processi di concentrazione di attività e di popolazione sui centri maggiori e lungo le vie di comunicazione e poi si sono sviluppati i centri turistici alpini, mentre si sono rarefatte le presenze nel resto del territorio ed alcune aree sono state pressoché abbandonate e quindi, quella che potrebbe essere una "Città Diffusa" è in realtà una "Città Dispersa" non sufficientemente organizzata.

La "Città Diffusa" che emerge in tendenza non esiste ancora, per superare questa situazione ed eliminare le contraddizioni, le irrazionalità e le carenze presenti, occorrono azioni di governo (coordinamento e cooperazione) che competono alla sfera pubblica, nonché alle iniziative private. È necessaria una politica di coordinamento e di governo dell'intera area provinciale, su temi fondamentali quali economia (sviluppo, mercato del lavoro, formazione professionale, produzione e approvvigionamento energetico) urbanistica, territorio e ambiente, trasporto e infrastrutturazione, assetto socio-culturale (sanitari, assistenziali, scolastici, culturali, ricreativi), amministrazione e finanza (bilancio, tariffe, tributi).

I cittadini si attendono che il livello dei servizi e della qualità della vita non varino in modo sostanziale nei diversi punti del territorio, infatti per essi è indifferente dove e da chi siano gestiti i trasporti, i rifiuti,

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

la depurazione, la fornitura dell'acqua, purché il servizio sia svolto ovunque e in modo economico ed efficiente.

La Perequazione Territoriale

Gli effetti negativi di scelte urbanistiche locali non governate e coordinate, sono oggi evidenti, laddove perpetrate a fini delle politiche di fiscalità locale peraltro incoraggiate dai tagli agli Enti Locali. In tale condizione, sono evidenti le conseguenze sui territori di tali strategie, che hanno portato alla dispersione insediativa e consumo di suolo dilaganti in un contesto dove la concorrenza e la competizione nell'accaparrarsi nuovi insediamenti prescinde spesso da valutazioni sui costi economici, ambientali e sociali delle operazioni.

Negli ultimi anni le Regioni più avanzate hanno introdotto nelle proprie leggi, forme di Perequazione Territoriale, per gestire e ridurre le disparità derivanti dalla distribuzione territoriale dei vantaggi/svantaggi economici indotti dagli interventi di trasformazione del territorio di carattere sovracomunale.

Un'equa distribuzione tra gli Enti Locali coinvolti dei costi e dei benefici legati alla trasformazione del territorio, oltre che contribuire a ridurre la concorrenza tra sistemi locali (che produce spesso diseconomie e conflitti), rafforza la competitività e può essere infatti la strada per attuare progetti di rilevanza "Sovra Comunale".

Le Politiche sul Consumo di Suolo

Il contenimento della crescita incrementale del consumo di suolo è il principio cardine sul quale si fonda il PTC2. Nel perseguire tale obiettivo il Piano individua specifiche norme di utilizzo del suolo ai fini dell'edificazione, definendo tre diverse "tipologie" di aree:

- 1) Aree Dense: sono porzioni di territorio urbanizzato, anche in prossimità del centro storico (o dei nuclei storici), aventi un impianto urbanistico significativo, caratterizzate dalla presenza di un tessuto edilizio consolidato e dalle funzioni di servizio qualificato per la collettività.
- 2) Aree di Transizione: sono porzioni di territorio ai margini degli ambiti urbanizzati, caratterizzate dalla limitata estensione e dalla possibile presenza delle infrastrutture primarie;
- 3) Aree Libere: sono porzioni di territorio esterne ai centri abitati, caratterizzate dalla prevalente funzione agricola e forestale anche in presenza di insediamenti minori o sparsi, quali elementi identitari e distintivi del paesaggio che si intende preservare.

La delimitazione delle aree è lasciata ai Comuni che, attraverso una Variante Strutturale o Variante Generale ai propri Strumenti Urbanistici, provvedono a tali perimetrazioni, sulla base dei criteri indicati nelle Linee Guida allegate al PTC2 (vedere Tabella Effetti Normativi) e tenendo conto, che il PTC2 tutela le "Aree Libere" da qualsiasi forma di edificazione, mentre detta norme specifiche per le Aree Dense e di Transizione rispetto alle quali ammette la nuova edificazione, fissando soglie massime di incremento della capacità insediativa.

Il contenimento del consumo del suolo, non può che passare attraverso politiche attive, atte a "Incentivare il Riutilizzo ed il Recupero di Edificazioni Esistenti tramite la Ristrutturazione Urbanistica e le Sostituzioni Edilizie". Non si può inoltre ignorare, come le aree adibite ad usi industriali/artigianali finiscono sovente con il necessitare di interventi di messa in sicurezza e bonifica, spesso insostenibili senza politiche di incentivazione e sostegno, ed è proprio per risolvere tale questione che risulta indispensabile un intervento normativo Nazionale e Regionale che accompagni le dichiarazioni di



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

principio sulla necessità del contenimento del consumo di suolo, con iniziative efficaci atte a sostenere il recupero delle aree "Grigie", spesso abbandonate all'interno dei Centri Urbani.

EFFETTI NORMATIVI SUL SISTEMA INSEDIATIVO E SU INFRASTRUTTURE ED IMPIANTI DI INTERESSE PUBBLICO (FONTE: NDA DEL PTC2)

	RESIDENZE	ATTIVITA' PRODUTTIVE	OPERE DI INTERESSE PUBBLICO
	MODALITA' DI LOCALIZZAZIONE		
AREE DENSE	Possibile crescita: densificazione, sostituzione edilizia, completamento su reliquati, ristrutturazione urbanistica	Recupero di aree inutilizzate e sottoutilizzate a destinazione produttiva o ad altre destinazioni. Possibile crescita: densificazione, sostituzione edilizia, completamento su reliquati, ristrutturazione urbanistica	Sono preferibili le aree dense, compatibili dal punto di vista ambientale (aree produttive)
TRANSIZIONEAREE DI	Possibile crescita contenuta: progettazione e ristrutturazione urbanistica da sviluppare per settori, rimediando allo <i>sprawl</i> con densificazione, sostituzione edilizia, completamento su aree libere inglobate e lasciate indietro		
AREE LIBERE	Nessun nuovo insediamento. Contenimento degli interventi in deroga (strutture agricole, legge Brunetta).		
			Utilizzabili per infrastrutture di interesse pubblico, in assenza di altre possibilità localizzative. È comunque perseguita la tutela delle aree agricole di particolare pregio e fertilità. Dovrà essere stabilito un modello compensativo analogo a quello del PPGR (rifiuti), destinando almeno il 5% del costo di investimento pubblico (dichiarazione di P.U.) a misure di compensazione ambientale <i>una tantum</i> .

Tab. 15. Schema art. 17 delle Nda del PTC2

Le Strategie e le Azioni del PTC2

1) Il Fabbisogno abitativo sociale:

Il PTC2, a garanzia del diritto all'abitazione delle fasce più deboli della popolazione, e sulla base dei fabbisogni abitativi rilevati attraverso l'attività dell'Osservatorio sul Sistema Insediativo Residenziale Provinciale, indica all'interno di un processo di aggiornamento continuo, i Comuni con consistente



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

fabbisogno abitativo sociale e le misure necessarie per fare fronte a questa particolare domanda attraverso:

- l'individuazione dei Comuni i cui PRGC dovranno prevedere quote (aggiuntive o ex-novo) di Edilizia Sociale;
- la promozione di politiche concertate sul territorio, con spazi riservati all'Edilizia Sociale, con l'obiettivo di facilitare le sinergie tra più Comuni per interventi edilizi che possano servire comparti territoriali estesi, allargando, in un settore segnato da scarsità di offerta, il campo dei potenziali beneficiari;
- integrazione delle politiche di Pianificazione Territoriale e Urbanistiche con quelle sociali (sia sul versante concettuale, sia su quello progettuale e operativo) favorendo iniziative di "social housing" in partnership tra soggetti pubblici e privati, per la realizzazione di alloggi con un'integrazione di funzioni e di attività complementari rispetto alla casa (servizi alla persona, inserimento lavorativo, formazione,), tendendo a colmare l'attuale assenza di politiche per l'accompagnamento sociale in ingresso ed in uscita dagli alloggi di edilizia residenziale pubblica (ERP classica).

2) Il contenimento del consumo di suolo:

Il PTC2 definisce la forma urbana e le modalità di contenimento del consumo del suolo, tramite una progettazione urbanistica dei nuovi insediamenti edilizi, seguente ad una verifica preventiva del suolo consumato e della tipologia di fabbisogno abitativo presente sul territorio, che dovrà essere coerente rispetto agli indirizzi sui "principi per la distribuzione di nuovi insediamenti edilizi". A tal proposito, i Comuni, con riferimento alle proprie specificità dei luoghi, potranno eventualmente apportare eventuali aggiunte. Alcuni principi utili alla pianificazione locale sono:

- contenimento del consumo di suolo;
- modellazione della forma urbana, completamento e utilizzo dei reliquati;
- tutela dei caratteri strutturanti, caratterizzanti e qualificanti del territorio;
- potenziamento, valorizzazione, qualificazione dell'armatura urbana esistente;
- crescita residenziale, che deve avvenire o attraverso interventi di sostituzione o trasformazione edilizia degli edifici esistenti o attraverso completamenti edilizi aventi il fine di compattare e uniformare, anche qualitativamente, il sistema dei centri e dei nuclei esistenti;
- esclusione della possibilità di nuovi insediamenti su porzioni di territorio non ancora urbanizzate, se indipendenti o staccati dagli insediamenti urbani esistenti (centri o nuclei consolidati).

3) Le aree dismesse:

Il PTC2, analizza il fenomeno dell'aumento significativo delle aree dismesse è diffuso in larga parte del territorio provinciale, e non più concentrato, come in passato, principalmente nell'area di Torino. I maggiori effetti dei fenomeni economico-finanziari in atto, si stanno concretizzando innanzitutto nelle grandi aree industriali comprese tra Collegno, Rivoli, Rivalta ed Orbassano, fino ad arrivare a Poirino. Altri ambiti territoriali, molto dinamici fino al terzo trimestre 2008, registrano oggi una crisi multisettoriale: Pinerolese, Valle di Susa, Canavese Occidentale. A prescindere da quelli che saranno gli sviluppi futuri, l'impatto dell'attuale crisi economica sul sistema manifatturiero è risultato essere più forte di quello che nel 2003 portò alla parziale scomposizione e dismissione delle attività del Gruppo FIAT e diede inizio al "ripensamento" del sito produttivo di Mirafiori. Si può quindi ragionevolmente prevedere una accelerazione della terziarizzazione dell'economia provinciale, con forti riflessi sui processi di dismissione e di trasformazione delle aree industriali esistenti. Anche nel caso in oggetto, il



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

PTC2 ricerca il contenimento della crescita del consumo di suolo, anche in riferimento allo sviluppo e al sostegno del sistema produttivo.

Le norme del Piano prevedono quindi, così come già definito per il sistema residenziale, l'inedificabilità delle "Aree Libere", e la tutela dei suoli di I e II Classe di capacità d'uso o destinati a colture specializzate. In un momento in cui il tessuto produttivo dell'area torinese sta affrontando trasformazioni importanti, è cruciale sostenere la sua qualificazione non solo tecnologica, ma anche ambientale.

Il PTC2 propone quindi:

- la limitazione alla nuova edificazione di aree produttive isolate dal costruito preesistente, anche sostenendo politiche di concentrazione dell'offerta industriale a livello sovracomunale;
- il riuso, in via preferenziale, delle aree e degli stabilimenti esistenti, dismessi o obsoleti, che non siano localizzati in aree "improprie" o che possano essere fonte di pressione ambientale in ragione della loro riattivazione;
- l'individuazione di insediamenti esistenti o poli di rilievo sovra comunale, da privilegiare per eventuali completamenti ed ampliamenti (con particolare riferimento alla dotazione infrastrutturale, alle condizioni di sostenibilità ed alle potenzialità di sviluppo del sito);
- l'adozione di standard di eco-efficienza per le Aree Industriali nuove (APEA) e per le esistenti;
- la qualificazione e il corretto inserimento ambientale e paesaggistico delle aree;
- il ricorso a percorsi di co-pianificazione e programmazione concertata da adottare già in fase pre-progettuale, in modo speciale per la localizzazione di insediamenti di grandi dimensioni o comunque con forti ripercussioni territoriali e ambientali.

4) La gestione del territorio rurale:

Il PTC2, indirizza le politiche di sviluppo verso una "Gestione Equilibrata" del territorio rurale, incoraggiando "Utilizzi Virtuosi" dei territori a rischio di abbandono o già abbandonati (non solo in montagna e nella collina depressa, ma anche in aree intercluse di pianura). In tal senso è necessario:

- vigilare sugli usi opportunistici dei territori, ed individuare strumenti che attenuino il fenomeno dell'abbandono e del degrado delle aree rurali per ridurre la competizione sui suoli ad alta capacità e vocazione;
- recuperare funzioni e vocazioni per le aree rurali e montane, indirizzando verso nuove forme di insediamento e di attività non necessariamente agricole (formazione, innovazione tecnologica, produzioni forestali, turismo, qualità dell'abitare). Ad esempio, creare opportunità di sviluppo per aziende agricole multifunzionali, rivalorizzando i suoli a bassa capacità d'uso agricolo, ma ad alta vocazione/potenzialità per l'erogazione di servizi o per produzioni locali e/o di qualità.

5) La salvaguardia ambientale:

Il PTC2, ricerca un equilibrio tra salvaguardia ambientale e attenzione per gli aspetti sociali e di qualità della vita e sviluppo locale integrato, al fine di mantenere le comunità rurali vitali, quale presidio del territorio ed in tal senso:

- incoraggia lo sviluppo nelle aziende agricole di attività complementari (multifunzionalità);
- indirizza le scelte di sviluppo economico e territoriale ad un'attenta equità nella distribuzione delle risorse, ricercando un'equa distribuzione delle ricadute ambientali.



6) Le strutture del commercio:

Il PTC2, evidenzia la necessità di integrare il dettaglio tradizionale e la distribuzione moderna e favorire la formazione di un sistema di offerta, articolato sul territorio, attraverso il mantenimento delle strutture tradizionali e favorendo sinergie tra tipologie distributive differenti. Il sistema dovrà essere composto da una vasta gamma di tipologie di strutture distributive, tra le quali non si producano posizioni dominanti. Attraverso il PTC2 si intende giungere alla definizione dei pre-requisiti territoriali per la localizzazione delle nuove grandi strutture di vendita necessari per l'acquisizione del parere positivo da parte della Provincia di Torino. Per quanto concerne l'individuazione delle aree più idonee alla localizzazione di nuove attività commerciali, il PTC2 riconferma, in via generale, i seguenti criteri, esercibili tramite la necessità di:

- Adeguate infrastrutture (mobilità/accessibilità, reti tecnologiche e servizi);
- Compatibilità ambientale (rispetto all'assetto idrogeologico, agli elementi naturali e paesaggistici presenti sul territorio);
- Limitazione del consumo di suolo.

Tra le strade percorribili per la definizione delle aree idonee, vi deve essere la verifica delle opportunità di trasformazione urbanistica connesse ad interventi tra i quali la bonifica e la riqualificazione delle aree dismesse. A tal proposito è intenzione, quella di promuovere il riuso di contenitori edilizi, localizzazioni decentrate, spesso a ridosso degli insediamenti urbani, dotate di infrastrutturazione idonea o che necessita di modesti adeguamenti, che possono essere utilmente convertiti in strutture commerciali.

4.3. Pianificazione e interventi strutturali nei comuni contermini

Co-pianificare significa istituire con i nostri vicini momenti di confronto e condivisione di decisioni che hanno implicazioni sullo sviluppo del territorio.

Siamo inseriti all'interno di un sistema Metropolitano e di Valle estremamente complesso e articolato. Il confronto con le altre realtà comunali, fatto soprattutto attraverso un dialogo continuo, è importante, soprattutto in momenti di revisione degli strumenti di pianificazione, per individuare strategie comuni.

Un breve escursus delle azioni di pianificazione che stanno portando avanti i comuni contermini e i temi che impattano sullo sviluppo di Rivoli e che richiedono un tavolo comune di discussione:

Collegno

Parco della Dora

Nell'ambito di Corona Verde 2 si stanno sviluppando progetti coordinati per la valorizzazione dell'asta fluviale della Dora. Rivoli vi si affaccia in tre punti, di grande valore ambientale: l'area di Castelpasserino, l'ansa in corrispondenza della ex discarica oggi del CIDIU, l'ansa del Mulino della Barca. Il progetto di costituzione del Parco della Dora e l'adesione al contratto di fiume, configura per questa asta fluviale la possibilità di costituire una importante risorsa naturalistica, paesaggistica, da valorizzare in senso turistico. In più punti è percorsa dalla via Francigena, destinata a diventare, come tutti i percorsi euriopoi già attivi, un importante via di attrazione per il turismo religioso -e non solo.

Viabilità verso Terracorta, Accostamenti critici di Via Vajont, Politiche di Distretto industriale

Esiste un problema di "accostamenti critici", anche dovuti alla presenza di aziende che producono emissioni di fumi e odori, nelle zone a confine con i comuni di Collegno (vs. Terracorta) e Grugliasco



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

(Via Fabbrichetta). Sul tema si è costituito un tavolo tecnico, con il concorso dei comuni di Collegno, Grugliasco, Provincia, Arpa, ASL, finalizzato ad individuare proposte sui temi della compatibilità tra insediamenti industriali e residenziali e su strumenti di mitigazione, fino alla rilocalizzazione industriale. Un problema che essere affrontato in un ambito più vasto del singolo comune: il Distretto industriale Torino-Grugliasco-Rivoli-Collegno, lungo l'asta che va da strada del portone, corso Allamano, Tangenziale, richiede strumenti di intervento alla scala metropolitana, o perlomeno intercomunale (Apea, riconversione aree industriali dismesse, rilocalizzazione industriale).

Metro

L'attuale attestamento su Fermi costituisce un forte attrattore di traffico, che si concentra su corso Susa, corso Francia, corso Kennedy. Nella fase transitoria del prolungamento della linea della metropolitana, fino al Bonadies (dove si riproporranno i problemi di attestamento di cui oggi soffre Fermi, aumentati dalla presenza delle uscite della tangenziale), occorre migliorare il servizio di trasporto pubblico (attuale 36), sia attuando la corsia preferenziale, sia pensando a navette veloci nella tratta Auchan-Fermi.

Quarta corsia della Tangenziale Nord, nodi logistici

E' una componente del riordino del sistema dei trasporti di area metropolitana, insieme a corso Marche e la prevista tangenziale Est. La tangenziale che attraversa Rivoli già oggi soffre di un carico di traffico notevole: 180.000 veicoli di cui almeno 50.000 veicoli pesanti al giorno. L'idea dell'interramento della tangenziale di Rivoli, con la creazione di una "Spina" va pensata anche in relazione al ruolo di importante snodo di traffico che la tangenziale subirà, anche in relazione al futuro di SITO, di CAAT, dello Scalo di Orbassano con la nuova ferrovia Torino-Lione.

Il ponte sulla Dora

L'apertura del nuovo ponte sulla Dora rende più accessibile il parcheggio e la stazione di Fermi da chi proviene da Nord e dalla Pedemontana, ma anche dalla statale Alpignano-Collegno, via Bruere. La prevista tangenziale di Alpignano, unita ad interventi su Rivoli (via Ciamarella, via Lincoln), potrebbe alleggerire notevolmente il carico di traffico su corso Susa.

Ampliamento dell'area produttiva e nuova APEA

Tema in discussione, altamente problematico, anche in relazione alle nuove tendenze sulla riduzione del consumo di suolo. Mentre per Rivoli il ricorso ad una nuova APEA pare accantonato, e comunque di difficile attuazione, vista la qualità delle aree agricole potenzialmente interessate, per l'APEA di Collegno si può pensare a forme di condivisione/compartecipazione finalizzate anche al riordino delle aree industriali dell'area metropolitana.

Grugliasco

Parco agrario

Interessa la zona di confine con il nostro comune, a nord di corso Allamano. Si tratta di realizzare una zona di salvaguardia del paesaggio e di alcune cascate storiche, con l'obiettivo di realizzare un collegamento con il parco della Dora

Corso Allamano

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

Nelle prospettive del comune di Grugliasco, corso Allamano dovrebbe diventare un boulevard urbano, nuovo asse di riconversione post-industriale di molte aziende che vi si affacciano.

il Polo Universitario

Tramontata l'idea della cittadella della salute, assume concretezza lo sviluppo del polo universitario delle facoltà scientifiche, sui terreni già di proprietà dell'Università e del Comune

Accostamenti critici di via Fabbrichetta

Analogamente per via Vajont, l'accostamento non programmato tra aree industriali e residenza, in assenza di fasce cuscinetto, provoca analoghi, anche se meno gravi, problemi di compatibilità ambientale, da affrontare, anche in questo caso, con politiche di distretto industriale

SITO, CAAT, Polo logistico, Corso Marche, NLTL

Valgono le stesse considerazioni già viste per Collegno

Rivalta

Il comprensorio agricolo Rivoli-Rivalta

Mentre per Collegno e Grugliasco le problematiche sono legate sostanzialmente alle strategie sullo sviluppo dei siti manifatturieri e della logistica, il rapporto con Rivalta si gioca soprattutto sul piano delle strategie per l'ambiente rurale. La piana tra Rivoli e Rivalta, con l'inclusione di Tetti Neirotti, rappresenta un ambiente da salvaguardare e valorizzare, sia nei suoi aspetti paesaggistici, che economico-produttivi, per la presenza di un forte presidio di aziende agricole su terreni di pregio.

Su quest'area sarà presente, per molti anni, il cantiere della NLTL, che andrà gestito in termini di forte attenzione, per il problemi all'agricoltura, alle falde, al reticolo idrico superficiale (rivo Garosso, Sangone).

La collina di Monsagnasco

E' un'altra emergenza ambientale e paesaggistica da salvaguardare

La variante SP143

Legata alla Torino-Lione, la variante richiede una revisione del sistema stradale che fa capo a corso Primo Levi e di messa in sicurezza della viabilità di accesso all'ospedale.

La Nuova linea Torino-Lione

L'ecodotto di Rivalta e la sua prosecuzione sulla piana di Rivoli, le misure di mitigazione, l'impatto sul sistema agricolo e ambientale sono gli elementi di maggior attenzione.

Orbassano

S.I.T.O., C.A.A.T.

Si tratta delle due più importanti strutture della logistica dell'area ovest Torinese. La partecipazione societaria della Città di Rivoli a queste due strutture deve porsi, oltre agli obiettivi economici e di piano industriale aziendale, anche il tema del ruolo che queste due strutture potranno svolgere in relazione alla riorganizzazione del sistema logistico torinese e regionale, in vista anche dello sviluppo

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

dell'interporto di Orbassano, unico punto di accesso regionale alla futura Torino-Lione. Si tratta di valutare come procedere al potenziamento di SITO senza consumare nuovo territorio.

Interporto di Orbassano e nuova linea Torino-Lione

Tema strettamente legato al precedente. Ad oggi l'interporto è ampiamente sottoutilizzato e presenta situazioni di forte degrado.

Ospedale San Luigi

Il tema è di rilevanza, per Rivoli, in relazione alla riorganizzazione dei servizi sanitari prevista dal nuovo Piano Sanitario Regionale. Già oggi l'ospedale San Luigi offre una serie di servizi sanitari ai cittadini di Rivoli, e già alcuni interventi sul tema dei servizi di trasporto locale sono stati avviati.

Alpignano

Via Alpignano e nuova tangenziale di Alpignano

La prevista bretella di collegamento della statale Alpignano-Rivoli con il nuovo sottopasso della Ferrovia in via Verdi (Alpignano), prevede la realizzazione di una rotonda di smistamento del traffico in corrispondenza del bivio che porta alla stazione, immediatamente a nord della tangenziale. Si pone il problema del coordinamento con nostre iniziative di riordino della viabilità, con la possibilità di utilizzare il sottopasso della tangenziale di via Lincoln, sia per raggiungere la stazione di Alpignano che la nuova viabilità in progetto. La realizzazione della prevista bretella di prolungamento di via Ciamarella potrebbe costituire una valida alternativa al traffico di corso Susa da e per Alpignano.

Movicentro e servizi Ferroviari e di TPL

La stazione di Alpignano già oggi offre un importante risorsa di trasporto. Con l'avvio del movicentro di Alpignano, potrà essere ulteriormente potenziata l'offerta di TPL, anche per i cittadini Rivolesi (potenziamento del trasporto pubblico verso Alpignano)

Parco della Dora

Tema, come già visto, che ci vede presenti sui tavoli di Corona verde 2 e, più in generale, sul tema della valorizzazione delle risorse ambientali.

Villarbasce

Collina Morenica

Tema di interesse comune, per le azioni di salvaguardia e valorizzazione delle attività agricole presenti.

Salvaguardia della collina di Mosagnasco e della piana agricola di fondo valle

Zona a forte valenza paesaggistica, presenza di geositi, lo "scaricatore" di prato Perosino, con i massi erratici di Pera Majana.

Rosta

Metro e interscambio alla Perosa

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

L'arrivo a Rivoli della Metro non può prescindere dal suo “terminal” logico: l'attestamento alla Persoa per raccogliere il traffico da e per la Valle di Susa.

Parco della Dora

Tema di interesse comune, per i progetti di Corona verde 2

Pianezza

Parco della Dora

Tema di interesse comune, per i progetti di Corona verde 2

Torino

Corso Marche

Il corridoio intermodale di corso Marche può rappresentare, per Rivoli, l'intervento in grado di ridurre fortemente il traffico sulla tangenziale che attraversa Cascine Vica. L'asse di Corso Marche prefigura un nuovo sviluppo della zona ovest, con funzioni fortemente incentrate sul rilancio della logistica (SITO, CAAT, anche in relazione alla riorganizzazione dello scalo di Orbassano e l'attestamento della Torino-Lione.

Termovalorizzatore

Modifica sostanzialmente il sistema di raccolta/smaltimento, nonché gli aspetti energetici del ciclo dei rifiuti. Dal punto di vista infrastrutturale determina una diversa configurazione dei percorsi di movimentazione dei rifiuti, che interessa, problematicamente, la tangenziale di Rivoli.

Distretto industriale Mirafiori strada del Portone

Già si è detto sulla necessità di considerare come un “unicum” il distretto industriale dell'area sud-ovest di Torino, per politiche di rilancio/riconversione/valorizzazione.



5. IL PRGC DI RIVOLI

In questo capitolo si riporta una sintesi dell'escursus del PRGC di Rivoli

5.1. Il Piano Mollino

Nei primi anni del secolo scorso gli amministratori comunali stabilirono di dotare la Città di un "Piano di ingrandimento e di sistemazione", incaricando della sua redazione l'Ing. Eugenio Mollino. Il Piano, che viene consegnato all'Amministrazione nel 1918, ha come riferimento una città "polmone di riposo della vicina Torino", l'amena località di villeggiatura della borghesia torinese così ben descritta da Mario Soldati nei primi capitoli del romanzo "Le due città".

Non sono prese in considerazione funzioni produttive e, attraverso un reticolo viario il più possibile regolare compatibilmente con le pendenze del suolo, vengono definiti gli schemi, ortogonali, delle future lottizzazioni, dichiarando di voler limitare "lo studio di nuovi tracciati nell'abitato a quelli riconosciuti di necessità più impellente e comportanti minori spese di esproprio" in quanto "le finanze di una piccola Città quale è Rivoli, non potranno consentire le gravi spese di esproprio che sono conseguenti alle aperture di nuove vie nell'abitato ed alle sistemazioni di vie esistenti".

Il Piano dell'Ing. Mollino non venne mai adottato dall'Amministrazione Comunale, come risulta dalla risposta datata 1927 ad un questionario in merito al progetto di aggregazione di Comuni alla Città di Torino; ne rimangono, oltre ai disegni ed alla scarna relazione, solo alcune lottizzazioni già avviate dallo stesso ingegnere al momento degli studi del Piano.

5.2. Il Piano Vigliano

Ben altra rispetto al Piano Mollino è la città cui si riferisce Gian Piero Vigliano che, dopo aver redatto un eccellente studio su Rivoli nel 1959, inizia nel 1961 a lavorare ad un Piano Regolatore Generale Comunale che, dopo ridimensionamenti e ripensamenti, ma anche dopo fondamentali modifiche nel quadro normativo nazionale, (che hanno avuto proprio in Vigliano un precursore e sostenitore appassionato), venne definitivamente approvato nel 1972.

Il "polmone di riposo" della vicina Torino era ormai stato coinvolto da tutti i problemi della città metropoli di cui era divenuto, nello stesso tempo, sobborgo residenziale ed area di decentramento industriale. Negli anni immediatamente precedenti al Piano, infatti, la popolazione cittadina aveva subito il maggior incremento migratorio della sua storia, con una produzione edilizia le cui caratteristiche poco si differenziavano da quelle della peggiore periferia torinese; mentre alle vecchie attività produttive precedenti l'ultima guerra, fortemente diversificate tra loro, si era aggiunta, in parte sostituendole, una costellazione aziendale subalterna al ciclo dell'auto, dominante nell'area torinese.

Rivoli, che al momento della consegna del Piano all'Amministrazione conta 45.000 abitanti ed è ormai conurbata con Torino attraverso Collegno e Grugliasco, prevede un incremento di popolazione di circa 30.000 abitanti, da insediarsi prevalentemente in aree interstiziali lungo il Corso Francia ed il Corso Susa o con interventi di sostituzione in aree già rurali. A sud di Cascine Vica, dove già era stata avviata una lottizzazione "spontanea" sul finire degli anni '50, viene prevista una vasta zona industriale

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

che insieme a quelle contigue, già realizzate, o ancora da realizzare al di là di Corso Allamano, si estende per oltre 250 ha, con una possibilità di copertura di 953.300 mq..

Il Piano di Edilizia Economico Popolare, già approvato nel 1964, annullato dal Consiglio di Stato e riadottato con poche modifiche sostanziali nel 1974, era articolato in sei piani di zona, distribuite tra il concentrico, Cascine Vica ed in prossimità delle borgate rurali di Bruere e dei Tetti, con una capacità insediativa complessiva di 13.800 nuovi abitanti che, con la riapprovazione del Piano per l'Edilizia Economico Popolare nel 1975, furono ridimensionati a 12.630.

5.3. Il PRGC Vigente

Nel dicembre 1980, in adeguamento alla Legge Regionale n. 56/77, venne adottato un Progetto Definitivo di Variante Generale al PRGC che portava la quantità delle aree per Servizi Pubblici entro i limiti stabiliti dalla nuova legge, correggendo anche alcune incongruenze costituite da aree destinate a servizi dal Piano ma, al momento della sua approvazione, già coperte da insediamenti privati.

La revisione generale del 1980 non fu una semplice operazione di ridefinizione di standard urbanistici; in sostanza il Piano Regolatore fu adeguato ad una nuova ipotesi di città. Pur restando fortissimo il legame con la città metropoli, Rivoli negli anni settanta aveva specializzato le proprie funzioni, con un'offerta residenziale caratterizzata dalle particolari qualità ambientali della città e con lo sviluppo di un tessuto produttivo determinato dall'inserimento di nuove ed emergenti attività.

Il Centro Storico pareva ancora condannato al degrado o, al meglio, destinato ad un recupero per singole parti di edifici, con scarso rispetto della qualità storica ed architettonica.

Il Piano Regolatore, rivisto ed adeguato alla Legge Regionale, pose particolare attenzione al Centro Storico, del resto già perimetrato dal Piano Vigliano, analizzandone i singoli edifici e prevedendo, in modo puntuale, interventi compatibili con gli obiettivi di riqualificazione. Nella zona industriale, con la previsione di un Piano di Insediamenti Produttivi si predisposero le condizioni per il riordino della vecchia lottizzazione spontanea, e per acquisire lotti, da molti anni bloccati dall'attesa di elevate rendite fondiari, sui quali localizzare attività e servizi.

L'ampio ricorso ai Piani Esecutivi Convenzionati, con il trasferimento di capacità edificatoria dalle aree cedute per viabilità e servizi, poneva le condizioni per una trasformazione "per parti" del territorio cittadino, con una migliore possibilità di controllare la qualità del disegno urbano. Si otteneva in questo modo un duplice obiettivo: non si penalizzavano i privati proprietari di aree destinate a Servizi residenziali, che avrebbero mantenuto le loro capacità edificatorie e nel contempo si consentiva all'Amministrazione di non ricorrere all'esproprio per recuperare le aree necessarie per i servizi alla popolazione, precorrendo il concetto di "perequazione urbanistica" che le nuove proposte di riforma della legge urbanistica hanno oggi fatto proprie.

Nello stesso tempo venivano aboliti i piani di zona per l'Edilizia Economico Popolare in prossimità delle borgate di Tetti e Bruere, restituendo a tali aree l'insostituibile funzione agricola.

Il Piano adottato nel 1980 ed approvato nel 1982 ha poi subito sei varianti.

Una Variante Generale adottata nel 1985 ed approvata dalla Regione nel gennaio 1987 che, oltre ad



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

una migliore definizione ed articolazione degli interventi nel Centro Storico, qualificò come residenziali alcune vecchie lottizzazioni, preesistenti al Piano ed ai margini dell'edificato, non interamente costruite, consentendo l'utilizzo di capacità insediative residue, con il recupero di standard urbanistici e di opere di urbanizzazione. Con la stessa Variante venne inserito nel PRGC il Centro Intermodale Merci, deciso con Legge Regionale ai confini con Torino, Grugliasco, Orbassano e Rivalta, convertendo a destinazione produttiva un'area agricola di oltre 662.000 metri quadri.

Nel marzo 1991 fu adottata una Variante normativa relativa alle modalità di intervento nelle aree destinate alla realizzazione di edifici per le Forze dell'Ordine approvata dalla Regione nel novembre dello stesso anno.

Nel settembre 1991 fu adottata una Variante per la definizione dell'area attrezzata della Collina Morenica come unica area normativa, contestualmente al Piano Particolareggiato della stessa area; l'approvazione regionale fu deliberata nell'aprile del 1993.

Nel settembre 1992 fu adottata una Variante normativa relativa all'art. 6.5 per piccoli lavori di sistemazione con ampliamenti "una tantum" di edifici mono-bifamiliari, approvata dalla Regione nel 1994.

Secondo quanto previsto dalle Linee Programmatiche adottate nel giugno 1993, è stata adottata nel marzo 1996 una prima revisione delle norme di attuazione, approvate dalla Regione nel luglio 1997.

A seguito dell'adozione del Progetto Preliminare di PRGC, in data 16/07/1997 sono stati adottati due atti di pianificazione urbanistica, peraltro inerenti interventi già previsti nel progetto preliminare, che necessitavano però di sollecita approvazione.

Il primo è conseguente alla "Modifica all'Accordo di Programma finalizzato alla realizzazione del nuovo Centro Agro Alimentare di Torino, al completamento dell'Interporto Torino-Orbassano ed alla definizione e realizzazione delle connesse infrastrutture" ratificato dal Consiglio Comunale in data 17/07/1998 e adottato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 52/1998 del 05/08/1998; tale atto ha prodotto la variazione urbanistica del PRGC per l'inserimento della nuova strada provinciale S.P. 175. L'infrastruttura viaria era già stata riportata nel progetto preliminare, ma con diverso tracciato; nel progetto definitivo la nuova strada è stata inserita utilizzando direttamente la planimetria redatta con sistema CAD fornita dalla Provincia di Torino.

Il secondo, redatto in anticipazione di contenuti ed indirizzi già presenti nel progetto preliminare, ha individuato due aree da destinare ad edilizia residenziale pubblica, con procedura ai sensi dell'art. 17 della Legge Regionale n. 56/77 ed è stato approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 118 in data 29/9/1998.

La sua Revisione è stata adottata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 5 del 03/02/1999, modificata a seguito delle osservazioni regionali con deliberazione del Consiglio Comunale n. 90 del 24/10/2000 e definitivamente approvata dalla Regione Piemonte con propria deliberazione della Giunta Regionale n. 11-3288 del 25/06/2001.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

5.4. Le Varianti apportate

Per adeguare lo strumento urbanistico alle nuove esigenze nel frattempo emerse, sono state approvate:

- La Variante Parziale denominata 1P/2002, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 91 del 18/07/2002;
- La Variante Parziale denominata 2P/2002, predisposta ai sensi dell'art. 9 della L.R. 285/2000 "Interventi per i giochi olimpici invernali – Torino 2006" per l'adeguamento dello svincolo della tangenziale in località Bruere. Tale variante ha assunto efficacia alla conclusione dei lavori della Conferenza dei Servizi avvenuta in data 19/11/2002;
- La Variante Parziale denominata 3P/2003, predisposta per l'introduzione di modifiche cartografiche e normative con deliberazione del Consiglio Comunale n. 78 del 12/06/2003;
- La Variante Parziale denominata 4P/2003, predisposta ai sensi dell'art. 27 del D.Lvo 22/97 per "Regolarizzazione sotto il profilo urbanistico dell'attività di messa in riserva e recupero di rifiuti speciali non pericolosi esercitata dalla Ditta Andrioletti Patrizio Srl". Tale variante ha assunto efficacia alla conclusione delle Conferenze dei Servizi tenutesi nelle date di 18/04/2003 e 27/06/2003 presso la Provincia di Torino ed a seguito dell'approvazione del progetto, formalizzata con deliberazione della Giunta Provinciale n. 1342 – 254470/2003 del 21/10/2003;
- La Variante Parziale denominata 5P/2003, predisposta ai sensi dell'art. 28 della Legge 166/02 per la "Riduzione della fascia di rispetto cimiteriale per l'attuazione di intervento urbanistico". Tale variante ha assunto efficacia a seguito di parere favorevole dell'A.S.L. 5 del 15/01/2003 ed a seguito dell'approvazione del progetto avvenuta con deliberazione del Consiglio Comunale n. 90 del 15/07/2003;
- La Variante Parziale denominata 6P/2003, predisposta ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 447/98 e s.m.i. per "Realizzazione di struttura turistico – ricettiva". Tale variante ha assunto efficacia alla conclusione delle Conferenze dei Servizi tenutesi nelle date di 24/10/2002, 23/06/2003 e 17/02/2004 presso la sede del Servizio Sportello Imprese del Patto Territoriale Zona Ovest di Torino ed a seguito dell'approvazione del progetto, formalizzata con deliberazione del consiglio Comunale n. 60 del 31/05/2004;
- La Variante Parziale denominata 7P/2005, predisposta ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 447/98 e s.m.i. per "Realizzazione di nuovo fabbricato industriale e trasformazione di porzione di area industriale in area a servizi". Tale variante ha assunto efficacia alla conclusione delle Conferenze dei Servizi tenutesi nelle date del 30/11/2004, 23/12/2004 e 11/01/2005 presso la sede del Servizio Sportello Imprese del Patto Territoriale Zona Ovest di Torino. Espletati gli adempimenti previsti dal D.P.R. 447/98 e s.m.i., la variante è stata ratificata con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 99 del 14/07/2005;
- La Variante Parziale denominata 8P/2005, predisposta per l'introduzione di modifiche cartografiche e normative, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 80 del 19/05/2005;
- La Variante Parziale denominata 9P/2005, predisposta a seguito di approvazione in sede di Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 81 del D.P.R. 616/77 e s.m.i. avvenuta in data 30/11/2004 del progetto di "Adeguamento del piano viabile con completamento spartitraffico centrale tra i Km 15+600 e 20+650 sulla S.S. n° 25 del Moncenisio". La condivisione del progetto è stata formalizzata con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 71 del 17/05/2005;
- La Variante Strutturale denominata 1S/2003, predisposta, ai sensi dell'art. 17 comma 4 della L.R. n. 56/77 e s.m.i., per intervenire sulle "aree intercluse" ed aventi destinazione d'uso disomogenea



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

rispetto alla caratterizzazione urbanistica assunta dall'intorno. Tale capitolo di progetto ha preso in esame e risolto la eterogenea situazione edilizia caratterizzante le Frazioni Tetti Neirotti e Bruere con l'individuazione e la risoluzione delle aree di "completamento". Parallelamente alla definizione degli ambiti di intervento è stata sviluppata l'attività di riordino, razionalizzazione e riorganizzazione di aree per servizi pubblici. Si è inoltre intervenuto con l'individuazione di adeguate aree per la rilocalizzazione/localizzazione dei demolitori di autoveicoli per la risoluzione dei problemi di incompatibilità ambientale e di destinazione urbanistica. La suddetta Variante Strutturale al Vigente P.R.G.C. è stata definitivamente approvata dalla Regione Piemonte con osservazioni ex officio, con propria deliberazione della Giunta Regionale n. 25-4848 del 11/12/2006;

- La Variante Parziale denominata 10P/2006, predisposta per l'introduzione di modifiche cartografiche e normative, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 30 del 30/03/2007;
- La Variante Parziale denominata 11P/2008, predisposta per l'introduzione di modifiche normative, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 33 del 23/03/2009;
- La Variante Parziale denominata 12P/2008, predisposta per l'introduzione di modifiche cartografiche e normative, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 141 del 18/12/2008;
- La Variante Parziale denominata 13P/2010, predisposta per l'introduzione di modifiche cartografiche e normative, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale n. 83 del 12/07/2010;
- La Variante Parziale denominata 14P/2010, predisposta ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 447/98 e s.m.i per "Ampliamento di fabbricato industriale in area impropria". Tale variante ha assunto efficacia alla conclusione delle Conferenze dei Servizi tenutesi nelle date del 15/04/2010 e 06/05/2010. Espletati gli adempimenti previsti dal D.P.R. 447/98 e s.m.i., la variante è stata ratificata con la deliberazione del Consiglio Comunale n. 71 del 16/06/2010.
- La variante parziale denominata 15P/2012, relativa alla modifica dell'area di rispetto del depuratore di Rosta, approvata con deliberazione del Consiglio Comunale del 29/10/2012
- La Variante Parziale denominata 16P/2011, relativa alla modifica normativa dell'art. 10.1.4 ("fronti ciechi"), ratificata con la deliberazione del Consiglio Comunale n. del 27/06/2012.
- La Variante Parziale denominata 17P/2012, relativa alla modifica dell'area normativa 8ACV2, per l'inserimento di edifici per il culto, ratificata con la deliberazione del Consiglio Comunale n. del 17/07/2012.
- La Variante Parziale 18P/2013, per la modifica della destinazione urbanistica dell'area "Bocciodromo", al fine di una sua valorizzazione-
- La Variante Parziale 19P/2013, per modeste modifiche cartografiche e modifica relativa ad attività manifatturiere



6. LA PIANIFICAZIONE DI SETTORE E GLI STRUMENTI DI SUPPORTO

1. . Criteri per l'individuazione delle zone commerciali omogenee

Lo strumento è stato adottato in Consiglio Comunale nel 2010. E' stato sottoposto a revisione in adeguamento alla nuova normativa sulla liberalizzazione della normativa in materia di commercio e deve essere recepito dal PRG.

2. . I Piani degli insediamenti Produttivi

Ad oggi resta da definire il rinnovo del PIP relativo a SITO. Il PIP che regolamentava le aree del Consorzio Insediamenti Produttivi si può dichiarare completato e concluso per gli aspetti normativi conseguenti.

3. . Il Piano di zonizzazione acustica

La revisione di piano non introdurrà nuove espansioni né tantomeno nuove localizzazioni industriali.

4. . La relazione sull'assetto Idrogeologico

Data la rilevanza della sicurezza del territorio, in relazione anche ai cambiamenti climatici e la violenza dei fenomeni meteorici degli ultimi anni, ma anche in vista della realizzazione della prevista nuova ferrovia Torino-Lione, è opportuno un approfondimento degli aspetti idrogeologici, in particolare per la collina morenica, la piana di Rivalta, in relazione soprattutto al regime delle falde e alla criticità del sistema di raccolta e smaltimento rappresentato dalle linee di impluvio.

5. . Il Piano Urbano del Traffico

Lo strumento è stato approvato nel 2014 in Consiglio Comunale. Dovrà essere attuato mediante progetti esecutivi, da discutere con i cittadini.

6. . Il Regolamento edilizio

Richiede un riallineamento con i contenuti normativi di piano. Una particolare attenzione dovrà essere posta per gli aspetti della sicurezza degli edifici, e della prevenzione sismica.

7. . L'allegato energetico

E' da aggiornare in relazione all'evoluzione del quadro normativo, che viene richiamato in più punti del documento. Data l'evoluzione della materia, si suggerisce di superare l'attuale impostazione, che, sostanzialmente, è un copia-incolla della normativa nazionale e regionale.

8. . Il Piano del verde

Il documento è datato, ma di estrema attualità e importanza. Si tratta di riprendere anche una mappatura dei nostri parchi storici, che rivestono un grande valore ambientale, paesaggistico, storico.

9. . Il Piano di Protezione Civile

E' lo strumento che è costantemente aggiornato dalla Polizia Locale, in collaborazione con il Servizio di Pianificazione territoriale. E' uno strumento che negli ultimi anni ha visto proficue e importanti interrelazioni con gli aspetti di pianificazione e di sicurezza del territorio.

6.10 Il testo coordinato delle NTA

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

Il testo delle attuali norme richiede una operazione di correzione di terminologia e contenuti, a seguito anche delle modifiche introdotte nei regolamenti e con le varianti che nel frattempo si sono succedute. Un primo lavoro da svolgere sarà quindi l'aggiornamento della cartografia di piano e delle norme, in modo da evitare rinvii tra le diverse fonti e incertezza applicativa delle norme.



7. I TEMI SU CUI LAVORARE

I temi che si elencano vengono affrontati in prima battuta con un approccio descrittivo, per poi individuare una serie di linee-guida/azioni su cui concentrare le proposte di intervento.

I temi:

8 - LO SPAZIO DELLE INFRASTRUTTURE DI ACCESSO E COMUNICAZIONE

8 - LO SPAZIO DELLA RELAZIONE E DELLE CENTRALITA' URBANE

10 - LO SPAZIO DELL'ABITARE

11 - LO SPAZIO DEL LAVORO

12 - LO SPAZIO PER LO SPORT E IL TEMPO LIBERO

13 - LE RISORSE STORICO-CULTURALI

14 - LE RISORSE AMBIENTALI

15 - I SERVIZI

16 - I PIANI PER LE "DIVERSE" RIVOLI



8. LO SPAZIO DELLE INFRASTRUTTURE DI ACCESSO E COMUNICAZIONE

8.1. Il contesto: la zona Ovest dell'area metropolitana

I caratteri della mobilità e traffico urbano sono l'effetto di problemi che nascono da fenomeni diversi: le condizioni delle infrastrutture e soprattutto il loro rapporto con gli usi e le trasformazioni del suolo, le decisioni circa la localizzazione dei maggiori servizi, le politiche urbane e territoriali locali e sovracomunali, i piani generali e di settore.

Prima ancora di diventare un problema, il traffico è il fenomeno in cui si rispecchiano nel modo più immediato e direttamente percepito non solo dall'utenza delle strade ma dalla intera cittadinanza, i caratteri di qualità della città e del territorio. Un traffico difficoltoso e congestionato, è il sintomo di cause che riguardano errori nella pianificazione degli usi del suolo, nella costruzione delle infrastrutture, nel dimensionamento del trasporto pubblico, della sosta e la distribuzione dei servizi.

Uno dei problemi generali di cui soffrono le grandi periferie metropolitane, Zona Ovest inclusa è la frammentazione disarticolata delle singole strutture urbane comunali dovute alle geografie locali, alle forme dello sviluppo e ai modi con cui ciascun Comune ha affrontato le grandi trasformazioni socio-economiche e demografiche. In questi scenari, spesso avviene che gli ambiti metropolitani arrivino a soffrire solo gli svantaggi delle grandi città anche a causa della inadeguata offerta di trasporto pubblico locale.

Analizzando il caso della Zona Ovest e più precisamente il caso di Rivoli, si riscontra, come i problemi a cui trovare più celere soluzione sono quelli relativi all'integrazione delle viabilità comunali all'interno di un progetto più ampio che dovrebbe rappresentarsi nella struttura portante della mobilità di tutta la zona Ovest che dovrebbe prevedere anche i necessari completamenti ove possibili, degli anelli mancanti all'ossatura portante, e, soprattutto, un potenziamento del trasporto pubblico su ferro.

A tal proposito è opportuno tentare di immaginare uno schema logico entro cui collocare i fenomeni, gli aspetti problematici, le misure possibili e gli strumenti idonei, le azioni da condurre, i tempi di attuazione, le risorse da attivare.

La tangenziale

Dal punto di vista infrastrutturale, è stata soprattutto la realizzazione della Tangenziale, e in particolare l'attraversamento su Cascine Vica, l'elemento che ha maggiormente influenzato lo sviluppo di Rivoli degli ultimi decenni del secolo scorso. Costituisce sicuramente una risorsa, ma ha anche determinato una spaccatura della città in due tronconi e un vincolo forte alla razionalizzazione di una viabilità alternativa di collegamento locale.

La Tangenziale di Torino è, in assoluto, l'infrastruttura autostradale più trafficata di tutto il Piemonte (oltre 200.000 veicoli al giorno) e rappresenta un tratto stradale intorno al quale i processi di edificazione si sono fortemente addensati, facendole assumere l'aspetto di un'autostrada urbana per significativi tratti.

Specificatamente, il "Nodo" in oggetto si riferisce all'incrocio tra la Tangenziale Sud ed il Corso Francia.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Esso svolge un ruolo importante all'interno del Sistema Autostradale Tangenziale di Torino: in primo luogo, insieme all'interscambio di Bruere, funge da "Cerniera" tra la Tangenziale Sud, Nord e l'A32 Torino Bardonecchia-Frejus; in seconda istanza comprendendo gli svincoli di Corso Francia e Corso Allamano smista il traffico su due degli assi di penetrazione urbani più importanti di Torino Ovest.

Il costante aumento del traffico che ha interessato il sistema Tangenziale in questi anni, ha indotto la società concessionaria, ATIVA S.pA, il Comune di Rivoli, la Provincia di Torino e tutti gli Enti interessati, ad esaminare alcune possibili soluzioni per porre rimedio alle questioni che attanagliano il tratto tra lo svincolo di C.so Allamano e l'interscambio di Bruere.

E' in questo tratto che da un lato si verificano elevati flussi di traffico, nell'ordine di 200.000 veicoli medi giornalieri (T.G.M.), con una percentuale di traffico pesante pari a circa il 30%, e dall'altro si ha una sezione stradale ristretta e difficilmente allargabile: qui, infatti, la Tangenziale attraversa un'area densamente costruita, generando lamentele da parte degli abitanti per l'inquinamento dovuto al traffico (emissioni gassose, polveri, rumore).

L'incremento di flussi sta portando nell'orizzonte di pochi anni alla saturazione dell'infrastruttura, con potenziale rischio di aggravamento delle condizioni di traffico lungo quelle parti della viabilità urbana che possono offrire alternative di percorrenza ad un sistema Tangenziale che non garantisce tempi certi di spostamento e condizioni di sicurezza adeguate.

La scelta di allargare la sede stradale come soluzione principale, peraltro solo nei tratti in cui ciò è possibile (tangenziale Nord) con la costruzione di una quarta corsia, corrisponde in primo luogo all'urgente necessità di rendere la Tangenziale adeguata ad accogliere in condizioni di sicurezza i crescenti flussi di traffico, ma apre seri interrogativi sulla qualità ambientale che ne risulterebbe.

Pur dotando l'infrastruttura di opere di mitigazione e compensazione degli impatti, la questione rimane aperta, poiché il tratto oggetto di studio è l'unico tratto della Tangenziale che entra nella città, formando una netta cesura nella stessa e creando serie problematiche di compatibilità con le attività e presenze ambientali ed umane, che, ampliando il traffico passante ed i manufatti stradali, potrebbero acuirsi fino da risultare insostenibili.

Alla luce di ciò, la valutazione di possibili alternative, anche a scala metropolitana, tali da risolvere il problema attraverso differenti soluzioni tecniche o concettuali, deve essere approfondita per offrire un quadro globale di valutazione.

Si tratta, in sostanza, di considerare gli interventi infrastrutturali come veri e propri progetti territoriali, quindi, non soltanto opere che obbediscono a una razionalità di settore, ma progetti che determinano effetti di carattere strategico sull'assetto socio-spaziale e sulle condizioni di trasformazione di un territorio.

Tra le azioni, da segnalare, per ridurre il traffico di attraversamento:

- il trasferimento del casello di Bruere
- la chiusura dell'uscita in prossimità del Prisma

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

- l'introduzione di un casello automatico sulla uscita di Auchan, per la corsia sud

Gli altri assi viari

Gli altri assi principali, cioè la strada provinciale SP176 di Orbassano (via Rivalta) , la Strada Statale 25 (Corso Susa), la Strada Statale SP178 (Via Alpignano), corso Allamano, non conoscono sostanziali potenziamenti o alternative di percorso: fatto che, con l'aumento del volume di traffico di attraversamento, data la particolare posizione di Rivoli, crea oggi una situazione particolarmente critica.

Lo spostamento di volumi ingenti di popolazione e attività da Torino alla Valli di Susa e Sangone in tempi relativamente ridotti (20 anni) ha messo Rivoli in grande difficoltà, in una situazione in cui solo da pochi anni, grazie soprattutto al ruolo della Provincia e della Agenzia Metropolitana della Mobilità, si discute e si pianifica lo sviluppo di infrastrutture di mobilità a livello metropolitano.

Gli interventi a scala metropolitana

Gli interventi prevedibili su vasta scala, comprendenti opere di grande trasformazione (i ragionamenti sulla rilocalizzazione del casello ATIVA di Bruere, l'allargamento del C.so 1° Levi, il collegamento dell'area Nord/Sud ed Est/Ovest, la riqualificazione del C.so Francia, la risoluzione del nodo di intersezione tra C.so Francia e la Tangenziale, il progetto Metropolitana, la circonvallazione Pianezza/Alpignano, il collegamento Nord/Sud a fianco del San Luigi, il Passante Ferroviario e la scelta sul tracciato dell'Alta Velocità), potrebbero determinare una modifica sostanziale del sistema di circolazione locale con la conseguenza e l'auspicio di rendere lo stesso più funzionale e rispondente alle esigenze generali.

Tuttavia è innegabile come il raggiungimento di tali risultati non possa essere perseguito in tempi brevi. Per quanto sopra, pur condividendo lo spirito propositivo di tali soluzioni, non deve essere sottovalutata la necessità di studiare interventi immediati, che possano risolvere le criticità più evidenti e sentite in alcuni ambiti della Città, senza entrare in contrasto con le finalità e le strategie decise a lungo termine.

Sarebbe in sostanza importante, arrivare a concretizzare un progetto fattibile, che operi per macro aree prima e per aree più piccole dopo, in maniera tale da poter intervenire singolarmente con le modifiche del caso, dando il tempo di verificare la presenza di eventuali criticità.

Operare per singoli progetti:

- aggiornare e meglio definire il nuovo PUT per gli aspetti di criticità ancora esistenti (pedonalizzazione del centro storico e delle zone limitrofe a tutte le scuole)
- il miglioramento della connessione tra le diverse parti di città
- il miglioramento del trasporto pubblico
- il miglioramento e la fluidificazione del traffico veicolare locale
- il miglioramento della rete dei parcheggi
- la realizzazione di percorsi pedonali e ciclabili attrezzati e sicuri
- la creazione di isole pedonali;
- avviare il rilancio della riqualificazione del C.so Francia, tale progetto, potrebbe a sua volta , essere volano per la proposta di risistemazione del nodo di intersezione con la Tangenziale (possibile



eliminazione o razionalizzazione dello svincolo) e per il ridisegno dell'assetto delle infrastrutture ad esso connesse;

- perseguire, l'intento di ottenere una efficace ed efficiente integrazione tra il sistema stradale viabilistico e quello del trasporto pubblico.
- Sfruttare meglio la risorsa di trasporto che ad oggi è la più efficiente: la ferrovia, attraverso la linea FM3 (Alpignano) e l'auspicabile futura FM5 (Orbassano). L'avvio del movicentro di Alpignano e un sistema coordinato di trasporto pubblico locale, oltre che i parcheggi di interscambio previsti, possono effettivamente risolvere molti problemi di Rivoli.

La prospettiva della metropolitana alla Perosa ci impone fin da ora alcune riflessioni, in parte riprese all'interno del PUT, sulla mobilità, sui parcheggi, sul trasporto pubblico, sulla razionalizzazione/mitigazione del traffico all'interno del tessuto urbano, sulla mobilità sostenibile, sulla gestione delle fasi "transitorie" in vista della realizzazione della metro.

Ma anche le scelte sulla quarta corsia della tangenziale, l'asse di corso Marche, la tangenziale Est, il riordino dell'intero sistema ferroviario metropolitano con gli attestamenti su Alpignano e Orbassano, ci impongono delle riflessioni da tradurre in scelte di Piano. Sullo sfondo, il tema della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, della riorganizzazione del polo logistico di Orbassano e delle strutture ad esso collegate (SITO, CAAT) che insistono sul nostro territorio.

8.2. Un approccio sistemico

Le infrastrutture che attraversano il territorio rivolese, si possono suddividere in:

- **Primo Livello**, costituite dai sistemi Autostradale e Tangenziale;
- **Secondo Livello**, costituite dai sistemi di viabilità urbane e intercomunali che rappresentano l'ossatura della città e mettono in relazione la Città con i Comuni contermini e con parte della Zona Ovest dell'area metropolitana. Questo è il livello in cui si registrano le maggiori problematiche strutturali del sistema viario soprattutto a causa della morfologia territoriale e dei consolidati sviluppi urbani;
- **Terzo Livello**, costituite dai sistemi di viabilità di Centro Storico, Quartieri e ambiti dove sono dislocati i Servizi Pubblici.

Ritenendo utile, analizzare il fenomeno relativo alle problematiche delle suddette infrastrutture si può asserire ed evidenziare quanto segue:

- **Primo Livello**: attualmente esiste una problematica ancora aperta, legata al fatto che una quota parte del traffico di attraversamento esterno - esterno non utilizza la Tangenziale ma preferisca ricorrere alla viabilità urbana. Per quanto osservabile con dati alla mano, si riscontra che tale motivazione è oggettivamente ascrivibile alla saturazione del sistema Tangenziale ed in subordine alla Tariffazione su un tratto di competenza che simultaneamente si riflettono con la messa in crisi dei sistemi di Secondo e Terzo Livello.
-
- **Secondo Livello**: le principali problematiche registrabili, sono di ordine quantitativo in quanto mancano importanti anelli del sistema e qualitativo in quanto tale rete non ha le caratteristiche

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

richieste dal ruolo effettivamente svolto o da svolgere). Per quanto osservabile, la mancanza di anelli del sistema si traduce nelle sottostanti mancanze/carenze:

- a) collegamento tra C.so Susa e Presidio Ospedaliero, ovvero asse Nord – Sud,
- b) collegamento tra C.so Francia e C.so Allamano, ovvero direttrice Nord – Sud
- c) collegamento Est – Ovest tramite il C.so Susa al quale necessiterebbe trovare valide alternative anche di natura integrativa.

Il risultato dello stato in essere porta nella direzione di poter asserire che: 1) la dorsale Est - Ovest è servita dall'unico asse di attraversamento costituito dai Corsi Francia e Susa, che necessiterebbero di alternative di supporto e 2) la dorsale Nord – Sud in sostanza non è praticamente servita dando luogo al verificarsi di numerosi fenomeni di attraversamento interno alla città, specialmente del Centro Storico con la conseguente creazione di situazioni disagiate dettate dall'utilizzo di viabilità non consone al sostegno di accentuati livelli di traffico.

- **Terzo Livello:** il sovrapporsi dei fenomeni problematici prodotti dalle carenze sopra descritte, si riflette evidentemente anche ai livelli locali con punte di particolare disagio in alcune parti della città. I fenomeni rilevati sono riconducibili:

-
- 1) al Centro Storico, dove le strade dell'antico centro cittadino all'interno del quale risiedono importanti servizi nonché il principale addensamento commerciale, sono interessate da un traffico di attraversamento destinato ed originato altrove, che usa tale viabilità per evitare la rete urbana principale in stato di criticità,
- 2) alla fascia urbana di confine con Collegno, la poca organicità dei sistemi di circolazione dei due Comuni contermini crea, in particolare per Rivoli, situazioni di scarsa funzionalità in quanto, il confine risulta aperto solo in C.so Francia e crea una sorta di imbuto alla circolazione veicolare,
- 3) alla fascia urbana di confine con Grugliasco, il sistema insediativo dei due comuni risulta disomogeneo e presenta una rete viaria inefficace e poco continua ricreando anche esso un imbuto che porta tutto il traffico sul C.so Francia.
- 4) in Area denominata Valletta, si riscontra una chiusura delimitata da C.so Francia, Via Bruere, C.so Torino e C.so Kennedy la quale contiene una buona parte del Quartiere San Paolo senza dare a quest'ultimo dei validi punti di uscita che non siano il solito C.so Francia.

Obiettivi:

- **Infrastrutture di Primo Livello:**
- a) il traffico di attraversamento Esterno - Esterno utilizzi il sistema autostradale e non la rete comunale,
- b) la grande infrastruttura accolga i flussi di interesse comunale e intercomunale al fine di alleggerire la rete locale,
- c) migliorare le connessioni del sistema Autostradale con la Rete Urbana Locale e d) realizzare gli interscambi di trasporto in modo da non pesare sulla viabilità locale.
-



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

- **Infrastrutture di Secondo Livello:** fermo restando che, la costruzione dello scenario di secondo livello, e le relative connessioni con i livelli superiore e inferiore sono l'oggetto principale di cui tenere conto nella stesura del documento strategico legato al territorio, è evidente quindi che lo scenario infrastrutturale è un quadro disegnato sulle funzioni di traffico e mobilità e dovrà essere confrontato e armonizzato con gli obiettivi di sviluppo regolati dal futuro strumento urbanistico. Dal punto di vista funzionale, si dovrebbe prevedere:
 - a) il miglioramento delle connessioni della rete urbana e intercomunale con il sistema autostradale,
 - b) il miglioramento delle connessioni con il sistema della viabilità principale dei comuni contermini,
 - c) il miglioramento delle condizioni di reciproca accessibilità interzonale e interquartiere,
 - d) il miglioramento dell'integrazione con la rete di trasporto pubblico metropolitano
 - e) la realizzazione di adeguate forme di interscambio modale (gomma, ferro, sosta).

Questa serie di obiettivi potrebbero essere perseguiti tramite:

- **il potenziamento dell'offerta lungo la direttrice Est – Ovest** in supporto all'asse di Corso Francia. Tale problematica investe non solo il comune di Rivoli, ma tutta l'area metropolitana a corona del Corso e potrebbe configurare la realizzazione di un nuovo asse di supporto che sia di servizio per le varie parti della Città, nonché di collegamento con la rete viaria principale dei Comuni limitrofi posti a Nord dell'edificato, anche con funzione di delimitazione del territorio urbanizzato. Questa nuova viabilità, dovrebbe essere di carattere urbano, con funzioni di collegamento interquartiere e intercomunale. Lo schema ipotizzabile, potrebbe essere del tipo a pettine e ricomprendere degli innesti tramite viabilità locale esistente a Nord – Sud e mettere potenzialmente in collegamento i Corsi Francia ed Allamano. In questo modo sarà possibile alleggerire l'asse di Corso Francia, attribuendo al medesimo una nuova funzione urbana, intervenendo con opere di riqualificazione peraltro già contenute in specifici Studi di Fattibilità esistenti. Resta ovviamente inteso, come la nuova viabilità non assuma un carattere di strada di attraversamento urbano, funzione che dovrebbe essere insita nella Viabilità di Primo Livello;
-
- **il potenziamento dell'offerta lungo la direttrice Nord – Sud**, con particolare riferimento alla direttrice Corso Susa - Zona Ospedali. Tali interventi, sono resi particolarmente difficoltosi dalla presenza di una trama edilizia esistente fitta e con densità di utilizzo del suolo piuttosto accentuata, che di fatto impedisce la realizzazione di nuovi assi infrastrutturali. In questo caso, sarà necessario agire con interventi di miglioramento delle geometrie e di completamento di alcuni tratti stradali laddove possibile, di miglioramento delle intersezioni e di regolamentazione del traffico.
-
- **Infrastrutture di Terzo Livello:** è a livello di viabilità locale, che si dovrebbero percepire i maggiori effetti delle azioni previste nella rete viaria principale. Una delle principali finalità strategiche, è quella di prevedere per la rete locale solo traffico originato o destinato, eliminando il traffico di attraversamento, con l'obiettivo di diminuire gli effetti di inquinamento e congestione causati dal traffico non compatibili con le attività residenziali e terziarie insediate. Tali obiettivi, non possono che passare tramite la riqualificazione urbana, l'attenzione alle utenze deboli, l'accessibilità ai servizi ed alle attività insediate.



8.3. Interventi alla scala metropolitana sul sistema ferroviario

Il comune di Rivoli, è interessato, seppur in maniera non diretta da una serie di importanti interventi infrastrutturali, che a partire dall'ultimo decennio hanno interessato l'area metropolitana torinese. Sul territorio metropolitano si è avviata una grande trasformazione urbanistica destinata a produrre effetti a lungo termine con un determinante miglioramento dell'effetto infrastrutturale sia della città che di gran parte della sua conurbazione.

I principali interventi infrastrutturali, che avranno una ricaduta sul territorio rivolese, riguardano:

- **la linea ad Alta Velocità/Capacità Torino/Lione:** tale linea ferroviaria risulta fondamentale per realizzare un collegamento diretto Est-Ovest, che costituisca uno strumento di integrazione economica e socio-politica a livello europeo. La proposta di intervento, prevede una linea di circa 250 km., con la realizzazione di un'opera imponente, ovvero un tunnel transfrontaliero di 52 km. tra la bassa Val di Susa e Saint Jean Maurienne in Francia.
-
- **il Passante Ferroviario:** si tratta di un complesso di linee ferroviarie, che attraversano la città da Sud a Nord, ovvero da Stura a Lingotto su un tracciato di circa 13 km. Il passante fa parte del programma di riorganizzazione e potenziamento del nodo ferroviario di Torino, da parte di RFI e persegue tre obiettivi: a) inserire Torino nel corridoio della rete ferroviaria europea ad alta velocità, b) aumentare la qualità dei collegamenti ferroviari regionali e nazionali e c) realizzare un nuovo sistema di trasporto pubblico integrato regionale metropolitano.
-
- **il sistema Ferroviario Metropolitano:** l'ultimazione dei lavori del Passante Ferroviario, permetterà l'attivazione di tale progetto, che prevede, a partire dalle infrastrutture esistenti, la realizzazione di n. 5 Linee di Ferrovia Metropolitana, con treni cadenzati ogni trenta minuti per tutto l'arco della giornata. Con questo sistema, si intende favorire la mobilità a Medio-Corto raggio, tipo RER francese, agevolando l'interscambio tra le diverse linee e gli altri sistemi di trasporto, migliorando i collegamenti da e per il capoluogo e tra i diversi centri dell'area metropolitana, garantendo trasporti rapidi ed efficienti anche per gli spostamenti tra le diverse zone della città e dell'area metropolitana.
-

Le linee di ferrovia metropolitana, transitando sul Passante Ferroviario, opereranno entro un'area di 50 km di raggio da Torino:

- FM1: Chieri - Rivarolo;
- FM2: Pinerolo - Germagnano;
- FM3: Avigliana - Torino Stura;
- FM4: Carmagnola - Chivasso;
- FM5: Orbassano - Torino Stura.

8.4. La metropolitana di Torino

Il parcheggio di interscambio di Fermi, a Collegno, consente l'utilizzo della metro a chi, a Torino arriva dalle valli montane e dalla Tangenziale Ovest, garantendo un collegamento con il cuore della città in poco più di 10 minuti.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

La metro inoltre si integra con il sistema di trasporto pubblico di superficie permettendo un rapido interscambio ed un elevato grado di mobilità sul territorio di Torino. Attualmente è in esercizio il nuovo tratto della Linea 1, che collega Porta Nuova al Lingotto, che si sviluppa in rettilineo sotto Via Nizza e consta di 6 stazioni (Marconi, Nizza, Dante, Carducci/Molinette, Spezia e Lingotto).

E' previsto, un prolungamento Ovest della Linea 1 verso Rivoli di 3,7 km, che si svilupperà lungo Via E. De Amicis fino all'incrocio con C.so Pastrengo, per poi sottopassare la Ferrovia Torino/Modane e portarsi sotto C.so Francia fino alla frazione di Cascine Vica del Comune di Rivoli, in corrispondenza dell'intersezione con la Tangenziale. Nel tratto Collegno - Cascine Vica sono previste 4 Stazioni (Certosa, Collegno Centro, Leumann e Cascine Vica).

La Stazione Certosa sarà di interscambio con quella Ferroviaria di Collegno, mentre presso la stazione di Cascine Vica dovrà essere realizzata un'area adibita a Parcheggio di Interscambio.

Prolungamento della metropolitana fino al centro Bonadies

Le previsioni di prolungamento della linea 1 della metropolitana automatica di Torino verso Ovest prevedono un primo stralcio (Tratta funzionale 4) con la realizzazione di una nuova tratta dall'attuale capolinea Fermi di Collegno, con uno sviluppo di circa 3,5 Km, che prevede un nuovo capolinea a Rivoli (temporaneo), denominato Cascine Vica.

Il Progetto dell'estensione Ovest della Linea 1 della Metropolitana di Torino (Settembre 2007) disegna un tracciato che si sviluppa a partire dalla stazione Fermi, più precisamente dalla diramazione del deposito di Collegno ubicata subito dopo tale stazione, sulla via E. De Amicis nei pressi dell'incrocio con via Fratelli Cervi nel Comune di Collegno.

Dopo tale diramazione il tracciato si sviluppa planimetricamente al di sotto ed in asse di via E. De Amicis fino all'incrocio con corso Pastrengo, da dove devia con una curva e controcurva, sottopassando la ferrovia Torino/Modane, e si porta al di sotto ed in asse di corso Francia. La linea prosegue poi, pressoché in rettilineo al di sotto di Corso Francia, fino in corrispondenza della piazza Togliatti nel Comune di Rivoli dove è situata l'ultima stazione, per poi attestarsi ad est della Tangenziale Ovest di Torino.

Sono previste quattro nuove fermate: "Certosa" con l'interscambio con la ferrovia della linea Torino-Modane, "Collegno Centro", "Leumann", e il capolinea di Rivoli "Cascine Vica". Il progetto prevede un'area attrezzata a parcheggio di interscambio presso la stazione "Cascine Vica", parcheggio interrato multipiano da 366 posti, con tre livelli da 122 posti, l'ingresso e l'uscita dal parcheggio sono previsti dalla Via Adige.

Il Progetto prende in considerazione, seppure marginalmente, anche la problematica dell'ulteriore prolungamento verso Ovest e la sua possibile interferenza con un eventuale interramento della Tangenziale Ovest della tratta che interessa Rivoli, risolvendolo con l'abbassamento del piano del ferro a circa meno 18 metri dalla quota terreno, con la Tangenziale Ovest interrata che passerebbe all'altezza di C.so Francia con il piano stradale ad una quota di circa meno 7 metri.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Nel documento di progetto, redatto da G.T.T., oltre alla previsione del parcheggio di interscambio che presenta la problematica di scaricare su Corso Francia tutte le relazioni con il sistema tangenziale, non viene preso in considerazione l'interscambio gomma-ferro con la rete urbana e extraurbana, con le problematiche di attestamento delle linee su gomma nel nuovo capolinea di Rivoli, a partire dalla linea urbana 36 e delle extraurbane Torino-Condove e Torino-Rubiana, che oggi si attestano al capolinea di Collegno (Fermi).

E' evidente che l'attuale criticità dello svincolo della Tangenziale Ovest con Corso Francia rende infattibile la realizzazione di un nodo di interscambio modale alla prevista fermata della metropolitana di Bonadies.

Tuttavia questo importantissimo intervento sulla rete del trasporto pubblico necessita proprio a Bonadies di uno strategico nodo di interscambio, per la diretta accessibilità dalla Tangenziale.

E' pertanto indispensabile individuare gli interventi sulla viabilità necessari a rendere il nodo funzionale ad attestare i traffici privati e pubblici diretti a Torino. Il progetto della metropolitana potrebbe essere l'occasione non solo per risolvere le criticità esistenti ma anche per riqualificare l'intero comparto urbano attraverso l'interramento del tratto di Tangenziale Ovest compreso tra lo svincolo con l'Autostrada per Bardonecchia e lo svincolo con Corso Einaudi.

Con l'interramento si dovrebbe eliminare l'attuale svincolo con Corso Francia, per eliminare completamente l'attuale barriera urbana, mantenendo un accesso da Tunnel al nuovo nodo di interscambio.

Obiettivo è comunque il prolungamento della linea fino a Piazza Martiri e raggiungere il confine ovest di Rivoli, in modo da realizzare un nodo di interscambio in grado di intercettare il traffico automobilistico proveniente dalla Valle di Susa.

8.5. Mobilità sostenibile

Automobile? Bicicletta?

Garantire ai concittadini un ambiente sano, facilitare gli spostamenti professionali per garantire buone condizioni di sviluppo alle imprese, ai servizi ed ai negozi e garantire a ciascuno spostamenti agevoli e sicuri per accedere a servizi pubblici, scuole, negozi, attrezzature collettive e luoghi di lavoro.

In altri termini, l'accessibilità alle infrastrutture e strutture dell'ambiente urbano deve essere garantita il meglio possibile a tutti, nel rispetto dell'interesse generale.

Inoltre, e' sempre più necessario oggi inserirsi nel quadro di accordi internazionali dell'Unione Europea nel campo della riduzione delle emissioni di gas con effetto serra e della legislazione europea sulla qualità dell'aria.

Occorre non scoraggiare un tipo di trasporto rispetto ad un altro, e normalmente la bicicletta dovrebbe trovare il suo posto accanto all'automobile ed ai trasporti pubblici in città.

L'assenza di sistemazioni ciclabili blocca la domanda potenziale.

Ciononostante, automobili e biciclette non sono incompatibili.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Molto spesso, le misure atte a promuovere l'uso della bicicletta non penalizzano l'automobile privata. Ad esempio, la riduzione della velocità massima incide solo marginalmente sulla velocità media: essa migliora addirittura la fluidità del traffico e diminuisce i rischi degli stessi automobilisti. Ugualmente, l'apertura dei sensi unici ai ciclisti, oltre ad essere un pericolo oggettivo solo in alcune situazioni che richiedono accorgimenti particolari, non impedisce affatto la circolazione normale delle automobili.

Qualsiasi politica di incentivo all'uso della bicicletta deve partire dalla necessità di ridurre al minimo i rischi per i ciclisti.

Nel contesto urbano di Rivoli occorre pertanto partire dalla considerazione che nella maggior parte dei casi i ciclisti devono dividere la carreggiata con il traffico automobilistico.

Nella gestione stradale bisogna quindi tenere conto sia dei ciclisti che degli automobilisti.

Le strade sono spazi a più usi da condividere equamente tra tutti gli utenti.

L'idea della moderazione del traffico parte dalla necessità di adattare il traffico automobilistico agli altri usi della strada: zona di transito per i pedoni, spazio commerciale (negozi, caffè,...), spazio sociale (aree gioco per i bambini, chiacchiere sul marciapiede,...).

Una velocità di 30 km/h è compatibile con le funzioni multiple che coesistono in città. A questa velocità, i tragitti in automobile durano poco più di quelli effettuati con punte di velocità sporadiche. Il livello sonoro si abbassa considerevolmente. Gli automobilisti percepiscono meglio il loro ambiente, possono meglio reagire agli imprevisti, gli incidenti stradali sono meno gravi, il traffico è più calmo.

La moderazione della velocità incide notevolmente sulla percezione dello spazio urbano da parte dei pedoni e dei ciclisti (il traffico lento è meno stressante del traffico veloce).

Occorre infine sottolineare che in occasione di sistemazioni ciclabili, è preferibile prevedere, per quanto possibile, una configurazione tale che gli automobilisti non possano ignorare per negligenza una sistemazione.

Se non si dispone di mezzi importanti, si può cominciare dall'integrare ogni volta la dimensione ciclistica nella pianificazione di minimi lavori:

- trattamento delle strade o degli incroci dove hanno avuto luogo incidenti
- interventi vicino alle scuole nel quadro di misure di protezione
- presa in considerazione dei ciclisti nella riorganizzazione degli incroci
- installazione sistematica di parcheggi per biciclette nei luoghi molto frequentati

Misure indipendenti da pianificazioni a favore della bicicletta:

- limitazione della velocità del traffico a 30 km/h nelle aree esclusivamente residenziali, nei centri storici e nei pressi delle strutture pubbliche (segnaletica verticale ed orizzontale, appalti ordinari)
- miglioramento dei rivestimenti, riducendo i gradini che generano pericolo (in occasione di interventi di asfaltatura o di ripristini manutentivi)

Misure con presa in considerazione della bicicletta:

- Pag, 76 di 157



- rinnovo della segnaletica orizzontale dopo asfaltatura, con creazione di corsia riservata ai ciclisti con colorazione specifica, allargamento della corsia di emergenza,... (segnaletica verticale ed orizzontale, appalti ordinari)
- creazione di aree di parcheggio riservate ((segnaletica verticale ed orizzontale, appalti ordinari)
- studio dei sensi unici, con permesso di circolazione delle biciclette (in occasione di nuove istituzione o di revisioni dell'esistente)
- possibilità di circolazione delle biciclette nelle aree pedonali, con posa di apposita segnaletica (segnaletica verticale, appalti ordinari)

Misure specifiche per la bicicletta, in assenza di pianificazione:

- Realizzazione di parcheggi dedicati, con posa di rastrelliere presso: scuole, vie commerciali, luoghi culturali, sedi di uffici, fermate dei trasporti pubblici,...
- Realizzazione di segnaletica specifica per le biciclette nelle rotatorie, con indicazioni delle vie di accesso e svolta

Pertanto, il ciclista è un utente prezioso per la viabilità, sia perché realizza in assoluto la migliore performance in termini di impatto ambiente/km percorsi, sia perché egli stesso è un elemento di moderazione del traffico (anche se in questa veste molti lo vedono in realtà come un intralcio al traffico).

La sicurezza del ciclista non può però essere realizzata esclusivamente con la separazione tra lui e l'utente motorizzato, perché anzi questo approccio potrebbe avere delle controindicazioni:

- l'utenza debole viene automaticamente promossa ad intralcio del traffico
- si consolida la radicata tendenza culturale a considerare la strada dominio dell'utenza motorizzata
- non è tecnicamente ed economicamente proponibile una viabilità per l'utenza debole totalmente indipendente dalla viabilità normale
- gli standard tecnici per la costruzione delle piste ciclabili sono lontani dalla perfezione, ed alcuni punti e momenti critici come l'entrata e l'uscita dalla pista ciclabile e gli attraversamenti a raso si rivelano punti di grande conflittualità coi mezzi a motore

L'approccio 'integrato' alla sicurezza è, in un contesto come quello di Rivoli, preferibile in molti casi. Per la sua realizzazione occorre pertanto considerare l'applicazione di provvedimenti di 'moderazione del traffico'.

Per fare questo, si deve probabilmente considerare un'inversione dei criteri di progettazione delle strade urbane:

- stringere le carreggiate invece di allargarle
- marciapiedi e ciclabili piani e non a 'montagne russe'
- operare per la riduzione della velocità
- progettare e realizzare rotatorie avendo in mente che tra i veicoli vi sono anche le biciclette

8.6. Porte urbane, assi di comunicazione, piazze

Quando si pensa alle Porte Urbane si pensa alle porte delle mura che cingevano le città storiche. Le porte della città del Seicento e del Settecento sono sia porte di fortezza, sia porte di aggregati urbani coesi che, dall'interno, tramite assi e polarità diffuse, strutturandolo, si aprono al territorio intero.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Alle porte fanno capo le vie di comunicazione. Il sistema “porta” - “asse di comunicazione” - “cintura muraria” connotano, nel passato, la città, come entità distinta dal territorio circostante e dai territori “altri”. E' la forma con cui la città si rappresenta all'esterno, per chi vi arriva.

Assi di comunicazione, attraverso le porte, si ricongiungono al centro della città: la piazza, l'agorà come luogo privilegiato dello scambio, della comunicazione, della socialità. Alla città fortificata si è sostituita la città diffusa. Alle uniche due vie di accesso (Est-Ovest e Nord-Sud) si sono sovrapposte altre vie, altri varchi, altre piazze. Ma è possibile recuperare in chiave diversa e moderna i concetti di porta-asse di accesso-cintura-piazza. La porta connette sempre -è interfaccia- tra sistemi, luoghi o ambiti diversi.

Nodi, porte e landmarks i termini che sono stati individuati per descrivere le porte all'interno dei diversi modelli. In taluni casi questi coincidono, e dove le porte sono assenti, spesso è riscontrabile uno spazio di soglia.

Molti, in questi ultimi anni, hanno già trattato il tema affrontato in questo lavoro nel tentativo di strutturare un pensiero articolato sia dal punto di vista storico sia sociale ma anche economico, come elemento di chiusura e protezione del sistema locale –le mura-, dall'altro -ad un livello sovralocale- come “filtro” nei confronti del flusso generato dai luoghi attrattori delle città. Questo dualismo permette la caratterizzazione della porta come connettore ed interfaccia di sistemi posti a livelli differenti.

Se il “recinto” è l'infrastruttura necessaria per definire un luogo, la porta è il dispositivo di collegamento in grado di assicurare la comunicazione tra due sistemi altrimenti isolati, o semplicemente diversi.

Che la porta urbana, vista in questi termini, sia sempre un'interfaccia, è riscontrabile nel momento in cui si attualizza la separazione tra la città, e la non città; si definisce l'esigenza della porta urbana come infrastruttura, interfaccia di connessione tra due mondi diversi –uno conosciuto e uno sconosciuto-.

L'allargamento della città, la sua esplosione, sembra piuttosto essere caratterizzato dall'effetto centrifuga, una forza che spinge all'esterno, sempre più all'esterno grandi quantità di costruzioni. Nel momento in cui la spinta si esaurisce e si guardano i risultati, ne emerge una situazione di frammentazione dispersa. In questa frammentazione, ogni funzione notevole, si comporta come attrattore nei confronti delle particelle di flusso. Flussi che sono la prerogativa della contemporaneità; la disponibilità al flusso e allo spostamento, dettato dalla dispersione sul territorio di attività e residenza.

Rendere riconoscibili i concetti di porta-recinto-asse rafforza l'immagine di città “pensata” e sottratta all'improvvisazione dello sprawl urbano, della frammentazione, della dispersione e, in ultima analisi, del consumo di territorio. La “porta” dà una sensazione netta che si sta entrando in un luogo “altro”, diverso, non necessariamente migliore, ma che risveglia una attenzione diversa di chi la varca.



E mentre in passato le mura della città fortificata prima, le cinte daziarie dopo, rappresentavano il tentativo strenuo di difesa della città da minacce tutte esterne ad essa, oggi la città deve recuperare il concetto di “recinto” per difendersi dalle sue spinte interne, di consumo di territorio, di degrado delle situazioni di frangia, ma anche di anonimato e di appiattimento su di un “continuum” urbano che tende a rendere le città -o meglio le periferie- tutte egualmente mediocri, se non addirittura brutte o addirittura invivibili, in tutte le parti del mondo.

Dare una connotazione chiara alle porte, agli assi di accesso, alle nuove forme di “recinto” urbani si presta quindi a molti scopi: contenere lo sfrangiamento urbano, riqualificare i punti di ingresso alla città, recuperare il valore non solo paesaggistico ma anche simbolico delle strade di accesso, che, non dimentichiamolo, costituiscono quell'ossatura degli scambi e delle relazioni su cui si è costruita la storia delle nostre città.

8.7. Le “porte” urbane: San Bartolomeo, Susa, Alpignano, Francia, Allamano, Rivalta

San Bartolomeo si pone come porta di accesso al castello e al centro storico:

E' forse il luogo che meglio si caratterizza come porta di accesso, come cesura netta tra la piana di Rosta e il centro della città. Porta con ingresso reso aulico dalla presenza della chiesa di San Bartolomeo. Zona bella quanto bisognosa di un poderoso intervento di riqualificazione. La problematica “strettoia” di via Al Castello e il crollo del muro della parrocchia ne sono i segni, evidenti, emblematici di una difficoltà ad intervenire, in un rapporto tra pubblico e privato che non procede, ma che bisogna riprendere.

La presenza poi di una presenza importante, di proprietà pubblica: la vecchia scuola ex Vittorino da Feltre, in condizioni di riuso impossibile, per le caratteristiche strutturali.

Poi via al Castello, accesso a piazzale Mafalda, al Castello, al parco di San Grato e di Villa Melano. Necessità di rivitalizzare anche dal punto di vista commerciale quell'angolo storico di Rivoli, senza snaturarne la conformazione di “borgo”. La regolamentazione del traffico su via Roma. Queste le chiavi di un possibile progetto di riqualificazione dell'area.

Susa:

Allo stato attuale si potrebbe suggerire la rotonda all'incrocio tra corso Susa e corso De Gasperi. La presenza di un “vuoto” garantito da un lato dalla caserma Ceccaroni, dall'altro dai campi sportivi, con un accenno di nucleo commerciale (Il Prisma, commercio e terziario su corso De Gasperi, ne fanno un luogo ancora da progettare, da ripensare insieme al suo asse viario: filari alberati, parcheggi, larghi marciapiedi, pista ciclabile, un intervento di scultura urbana sulla rotonda....

... Oppure, in un futuro che la carenza di risorse rischia di vedere troppo dilatato nel tempo: la realizzazione di un nuovo paradigma di città, derivato da una evoluzione sostenibile del sistema dei trasporti metropolitani: la grande area di interscambio tangenziale/metro/ferrovia attestata oltre Auchan: e corso Susa liberato dal traffico di attraversamento.

Alpignano: la porta della stazione ferroviaria di Rivoli

Dobbiamo ripensare a via Alpignano per le funzioni che assumerà in funzione di due progetti,



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

entrambi in corso di attuazione: il Movicentro alla stazione ferroviaria, la realizzazione della tangenziale e del sottopasso ferroviario (in forse per carenza di risorse di RFI), che ci potrebbe consentire di realizzare la bretella di via Ciamarella, già inserita nel PRG, come asse di sfogo del traffico tra l'uscita della tangenziale e Alpignano/Collegno/metro.

La porta di Rivoli potrebbe collocarsi immediatamente dopo il ponte della tangenziale. Essenziale riprogettare via Alpignano, con l'inserimento della pista ciclabile per la stazione di Alpignano, anche in relazione alla programmata riqualificazione di via Lincoln legata al nuovo centro direzionale ATVIVA e all'auspicabile ripresa del complesso del bocciodromo.

Francia: dove inizia Rivoli?

Per chi arriva da Torino è un semplice cartello a comunicarci che, nel continuum di corso Francia, stiamo passando da Collegno a Rivoli. Segni particolari e significanti di questo passaggio: Il "salto" tra l'architettura del villaggio Leumann, a sinistra su corso Francia, e i fabbricati direzionali e per uffici immediatamente dopo, sulla destra. Qualcuno penserà al solito cartello pubblicitario elettronico.

Per chi arriva dalla tangenziale la porta di accesso è il semaforo di corso Francia. Ma qui si dovrà mettere mano, sia per problemi di sicurezza, che di logistica: attestamento della metro, con il Bonadies come parcheggio di interscambio, edifici terziari in stato di semi-abbandono.... Ipotesi di interrimento tangenziale a parte, gli spazi disponibili vanno ripensati anche nel senso di razionalizzare questo importante nodo di accesso.

Allamano: una scenografia di prim'ordine su Castello, Orsiera e Monviso

In realtà si possono pensare a due "porte": la porta della Rivoli produttiva, della sua area industriale (la rotonda Pavia/Allamano), preceduta dal paesaggio a sud di corso Allamano: la piana verso Tetti Neirotti, il gruppo dell'Orsiera, il Monviso.

La porta della Rivoli "urbana" è invece più spostata in avanti, dopo il cavalcavia della tangenziale, dove la confluenza di corso Kennedy, via Primo Levi, corso Allamano crea tutti i problemi che conosciamo. Un nodo da risolvere, che la pessima presenza del Bingo, con i suoi problemi di parcheggio e di sicurezza (non solo fisica) delle persone, non aiuta a risolvere.

Rivalta: la variante alla SP143

La prospettiva che lo stradone di Rivalta ci offre è duplice, e in entrambi i casi di prim'ordine. Percorrerla in uscita da Rivoli vuol dire rendersi effettivamente conto che Rivoli è una città agricola: la Piana di Tetti Neirotti sulla sinistra, la collina di Monsagnasco sulla destra, la Collina Morenica leggermente dietro. Al fondo, il Monviso. Un paesaggio di grande effetto.

In entrata, verso Rivoli, il Castello, il Profilo del Seminario, la collina morenica, ancora Monsagnasco. Una cortina di pioppi copre parzialmente (per quanto?) l'orrore del "nuovo" ospedale, nato in tempi in cui gli ospedali si facevano così (allora si diceva che così alti consumavano meno suolo ed erano più razionali).

Un tavolo di lavoro comune sulla variante di Rivalta, anche in relazione alla NLTL, è doveroso.

La Porta di Rivoli? Potrebbe essere la rivisitazione di piazza Cavallero, anche in relazione alla istituzione del senso unico su via XXV aprile e ad un accenno di pedonalizzazione della zona antistante la chiesa di Maria Immacolata, se non altro per problemi di sicurezza.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

8.8. Gli “assi di Comunicazione”: Corso Francia e Corso Allamano

Corso Francia:

In data 05/09/02 la Provincia di Torino, le città di Rivoli e Collegno hanno firmato un protocollo di intesa (DGP n. 1176 - 190336/2002) che impegna i sottoscrittori ad avviare uno studio unitario di fattibilità con l'obiettivo finale di ridefinire le caratteristiche future dell'asse storico, sia dal punto di vista urbano che da quello ambientale del paesaggio e della mobilità nella prospettiva di una riqualificazione integrale estesa alle aree prospicienti il corso. Nel settembre 2008 è stata presentata alla Giunta Comunale la I^ Proposta di “Ridisegno e Riqualificazione del C.so Francia” costituita da n. 2 Soluzioni Progettuali diverse.

Il predetto Studio è stato redatto al termine di un percorso operativo ben preciso e strutturato, che ha comportato lo svolgimento delle seguenti attività:

- valutazioni generali inerenti l'ambito territoriale di intervento e degli elementi a conterminare (localizzazione, morfologia, presenza di vincoli urbanistici, presenza di servizi dislocati lungo l'asse, le principali strutture pubbliche e non gravitanti lungo l'asse), il tutto, finalizzato alla concreta conoscenza di uno stato di fatto, che è il punto di partenza per l'individuazione di criticità e non rispetto alle quali interagire;
- valutazioni ed analisi rispetto agli strumenti di Pianificazione Sovracomunali, con particolare riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- valutazione ed analisi delle progettazioni inerenti il Prolungamento della Metropolitana Linea 1 – Tratta Collegno/Rivoli;
- valutazioni delle progettazioni già in atto negli altri tratti dell'asse, con particolare riferimento a quanto previsto dal Comune di Collegno per il C.so Francia in ambito di Programma Sviluppo Locale (PISL) e di quanto già realizzato dal Comune di Torino;
- valutazioni delle progettazioni già in atto negli altri tratti dell'asse, con particolare riferimento agli interventi derivanti da Piano Esecutivo Convenzionato (area ex SEGMETAL fronte Palazzo Comunale ed area ex STAZIONE all'intersezione con il C.so Susa);

A conclusione del suddetto percorso, con deliberazione della Giunta Comunale n. 202 del 28/05/2009 sono stati approvati i contenuti dello studio.

Asse di corso Allamano:

Nella primavera del 2009 Torino Internazionale, Urban Center Metropolitano e la Città di Grugliasco hanno organizzato alcuni incontri sul tema “Corso Allamano: opportunità e strategie” per far dialogare le competenze ed attivare le sinergie tra tutti i soggetti interessati ad una possibile e necessaria trasformazione e riqualificazione dell'asse. Il comune di Rivoli, che ha peraltro partecipato ai workshops, non può non prendere in considerazione le indicazioni emerse da tali incontri.

Il Quadrante Ovest è interessato da una serie di progetti di livello sovra comunale, come Campus Universitario, Corso Marche, il passaggio della linea ferroviaria ad alta capacità/velocità, la piattaforma logistica di Orbassano per citare le maggiori, che coinvolgono principalmente il comune di Grugliasco, di cui bisogna tener conto per poter valutare in maniera esaustiva il futuro di corso Allamano e che di riflesso interessano in maniera specifica anche il comune di Rivoli.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Guardando a corso Allamano da un punto di vista interno lo si può vedere come un asse forte di penetrazione est-ovest ed un asse di trasformazione economica che potrà cambiare le destinazioni prevalentemente produttive ed industriali delle aree limitrofe a favore di attività di tipo terziario commerciale. A tal proposito l'Amministrazione di Grugliasco sta favorendo tale trasformazione con interventi mirati. Va inoltre segnalato che corso Allamano è percepito e dimensionato come asse urbano finché si trova nel territorio torinese, mentre perde del tutto questa caratteristica nel territorio di Grugliasco e di Rivoli.

Guardandolo invece da un punto di vista esterno, corso Allamano entra in contatto con tutta una serie di tematiche e progettualità, a partire dal già citato asse di corso Marche per arrivare al tema del Parco Agricolo e della salvaguardia ambientale tanto caro al comune di Grugliasco, che inserendo tale indicazione nel suo P.R.G.C. si è rivelato anticipatore dei temi di tutela e limitazione del consumo di suolo.

In questo senso è opportuno riguardare all'asse di corso Allamano come ad un'infrastruttura non meramente veicolare, ma che diventa l'occasione per riorganizzare, strutturare e riqualificare quel pezzo di territorio anche dal punto di vista paesaggistico, assumendo il ruolo di una sorta di porta della città.

Nell'ottica di salvaguardia del Parco Agricolo, Grugliasco ha avviato un processo di trasformazione del territorio approvando una Variante al P.R.G.C. con cui si modifica la destinazione d'uso dell'area al confine con Rivoli, ad est della rotatoria di strada del Portone dall'attuale agricola ad area per impianti sportivi, accorpando in tale area buona parte delle strutture ora diffuse sul territorio comunale, salvaguardando così un'area a rischio da ulteriori compromissioni del territorio.

Il comune di Rivoli stava valutando la proposta di un'APEA a su di corso Allamano. Nell'ambito del dibattito sui fondi strutturali destinati ai PTI (Piani territoriali integrati) è emersa invece la necessità di ripensare allo sviluppo industriale dell'area ovest, al riuso dei fabbricati industriali dismessi, non solo di Rivoli, ma del distretto industriale Torino-Grugliasco-Rivoli-Collegno, che è, a tutt'oggi il distretto più grande del nord-ovest, per il quale è necessario pensare a strumenti di rilancio e perequazione, a livello di area vasta.

Un ultimo tema da analizzare è quello relativo alla mobilità sostenibile: l'area di corso Allamano, oltre ad essere baricentrica è interessata da un sistema di trasporto collettivo frequente e cadenzato come il Sistema Ferroviario Metropolitano. In particolare è attraversato dalla linea FM3, che sul sedime della ferrovia Torino-Modane, percorrerà in direzione ovest l'area metropolitana con fermate a Collegno, Grugliasco, nei pressi dell'Università e San Paolo e dalla futura linea FM5 che dalla stazione Stura andrà verso Avigliana con fermate previste a San Paolo, Capitol, Grugliasco-corso Allamano ed Orbassano in prossimità del San Luigi.

La possibilità di avere una fermata del Sistema Ferroviario Metropolitano, che dovrebbe funzionare tipo RER francese, con treni cadenzati ogni 30 minuti, in prossimità di corso Allamano rappresenta un ulteriore elemento di sgravio del traffico privato.

Il tema di Corso Allamano si rivela quindi tutt'altro che banale e di grossa rilevanza non solo per il comune di Grugliasco, ma anche per i comuni limitrofi, con Rivoli in primo piano e per tutto il

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

quadrante ovest dell'area metropolitana torinese.

In conclusione per quanto riguarda l'asse di corso Allamano sono emerse le seguenti criticità e valori:

– limitazione del consumo di suolo e salvaguardia degli spazi aperti: è un elemento di forte caratterizzazione di questa porzione di territorio, si deve pertanto perseguire la salvaguardia del patrimonio esistente, considerando gli spazi aperti come elementi di valore e non come vuoti da essere riempiti; per poter al meglio usufruire di questo importante sistema di “spazi aperti” che seguono i corsi del Sangone e della Dora dovranno essere attentamente progettati e tutelati i sistemi di percorrenza, intesi sia come connessioni all'interno delle aree agricole e del parco agrario che come sistemi di relazione tra il parco e l'esterno. Un ultimo elemento di connessione è costituito dai bordi del costruito, difatti se si considerano gli spazi aperti come elementi di valore, devono avere dei bordi che siano elementi di orlatura e di qualità. La periferia di Grugliasco e i limiti dell'area industriale di Cascine Vica devono essere confinati e diventare il bordo di un grande parco urbano.

- uso del territorio: analizzando questo aspetto ci sono vari elementi da prendere in considerazione, dall'organizzazione funzionale dei sistemi viabilistici ed infrastrutturali fino al delicato tema dei cambi di destinazione d'uso. Corso Allamano infatti deve essere riorganizzato non solo dal punto di vista viabilistico, prevedendo ad esempio un asse centrale di scorrimento e dei controviali laterali ad uso del trasporto e del traffico locale, ma deve essere l'asse portante della riqualificazione e razionalizzazione dell'area. La connettività del territorio verrà ulteriormente rafforzata dall'entrata in funzione di Corso Marche, del SFM e della metropolitana, migliorando la propria accessibilità e diventando un nodo cruciale per l'accesso al centro di Torino.

E sono stati formulati i seguenti spunti di riflessione da inserire in una futura proposta di trasformazione e riqualificazione dell'area:

- trasformazione dell'asse viabilistico di corso Allamano
- condizioni per la modifica delle destinazioni d'uso delle limitrofe aree industriali
- garanzie per il mantenimento della continuità ambientale
- approfondimento dei temi di trasformazione lungo i bordi del parco agricolo.

8.9. I parcheggi

La riduzione dell'uso di automobili private nelle aree urbane dovrebbe venire promossa in ogni città al fine di migliorarne la vivibilità e di ridurre al minimo la congestione del traffico.

Questo obiettivo si scontra oggi con la carenza di parcheggi e zone di sosta, che dovrebbero costituire uno “scheletro” su cui innestare misure di limitazione del traffico a zone “sensibili” o da promuovere dal punto di vista ambientale e della qualità della vita. Non solo per il centro storico, ma per quelle che definiremo “centralità” urbane, anche periferiche (pensiamo a Tetti Neirotti, Bruere, ma anche le piazze di Cascine Vica e Borgonuovo).

Si possono ottenere i seguenti benefici:

Per la collettività:

- Miglioramento della qualità dell'aria mediante la riduzione dell'inquinamento causato dal traffico motorizzato (particolato, monossido di carbonio, biossido di azoto ecc.)



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

- Riduzione del rumore e della congestione grazie a un minore traffico motorizzato
- Minore congestione del traffico causata dalla ricerca di parcheggi
- Aumento della sicurezza stradale
- Aumento della quota di spostamenti effettuati a piedi, in bicicletta o utilizzando il trasporto pubblico
- Maggiore attrattiva dei trasporti pubblici grazie all'aumentata velocità e affidabilità degli autobus in assenza di traffico congestionato
- Migliore accessibilità di luoghi caratterizzati da modalità di spostamento non motorizzato, ad es. le scuole, che frequentemente gli scolari raggiungono a piedi o in bicicletta
- Migliore conservazione e accessibilità di siti di interesse culturale
- Generazione di entrate (derivanti dai permessi o dalle multe) per il comune utilizzabili per migliorare il sistema di trasporto a favore di modalità sostenibili

Per i singoli:

- Migliori condizioni di salute e di vita per i residenti grazie a una riduzione del traffico automobilistico privato (soprattutto in relazione alla sicurezza dei bambini)
- Miglioramento dell'estetica urbana e maggiore soddisfazione degli acquirenti, che amano andare a fare acquisti in strade commerciali a misura di pedone.
- Miglioramento delle caratteristiche di gradevolezza per i lavoratori e i visitatori.

Per le attività economiche:

- Sostegno al commercio locale grazie a una maggiore capacità di attrattiva e al miglioramento del paesaggio urbano di un'area
- Potenziale riduzione del numero di negozi e appartamenti vuoti

Orientamento di carattere generale:

Utilizzare tutti i possibili interventi di trasformazione urbanistica per realizzare parcheggi pubblici o di uso pubblico, riordinare i sensi di marcia per ricavare posti auto. In tal senso:

In Centro storico:

Parcheggi "a corona": le proposte praticate o ventilate sono ad oggi sono le seguenti:

- Piazza Marconi, con estensione all'area prevista con la variante 17 P nel complesso "ex Giuseppine": 40-50 posti
- parcheggio di San Grato: 120 posti
- Via Roma: proposta di un privato di parcheggi interrati sotto villa Fiorito: 100 posti
- Corso al Castello: area di privati di fronte alla chiesa San Bartolomeo: 40-50 posti
- Porta di San Bartolomeo: parcheggi interrati sotto la ex "Vittorino da Feltre", proprietà comunale in alienazione: 60? posti di uso pubblico.
- Ricavabili nelle previste vie a senso unico: via Colla (30 posti), via Viotti (20 posti), corso XXV aprile (50 posti).
- la controversa questione del parcheggio "Antonielli", su cui esistono forti perplessità

Sull'asse Francia-corso Susa:

- Area stazione: 400 posti auto pubblici, 260 privati
- Sull'area ex Enel, di via Savarino-corso Susa, indipendentemente dalla destinazione d'uso: ricavare

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

- almeno 100 posti auto pubblici
- Sull'area ex Vigili, largo Susa: PEC approvato, ma non avviato: 70 posti auto di uso pubblico
- Sull'area Via Alpignano/corso Susa: 70 posti auto di uso pubblico.

Corso Francia da Municipio a Cascine Vica

Con la realizzazione dei parcheggi di piazza Siena, pec ex Segmetal, nuovo parcheggio del Comune, si può affermare che l'area fino a via Bruere sia sufficientemente coperta.

Per l'area di viale Gramsci si può ipotizzare la demolizione dei magazzini comunali e la realizzazione di una nuova area parcheggio.

Permane una situazione critica nel tratto di corso Francia fino al confine di Collegno. Il problema può essere transitoriamente affrontato con la riorganizzazione della viabilità di quelle zone, trasformando per quanto possibile le vie limitrofe da doppio a senso unico, o riorganizzando i controviali di corso Francia, ricavandone posti auto a spina di pesce.

La spianata di via Santo Strefano è un intervento recentemente realizzato, che può mitigare la situazione della parte nord di corso Francia, in prossimità della tangenziale.

8.10. Linee-guida/azioni per il sistema della mobilità

- MOB.01 – Ridurre il traffico di attraversamento, con interventi sulla tangenziale
- MOB.02 – Applicare il codice della strada e definire una gerarchia stradale (separazione delle direttrici di traffico, sezioni a norma)
- MOB.03 – Sicurezza dei pedoni e dei ciclisti (marciapiedi, piste ciclabili)
- MOB.04 – Progetto unitario di Corso Susa tra piazza Martiri della Libertà e largo Susa
- MOB.05 – Progetto specifico di corso Susa fronte parco Salvemini
- MOB.06 – Progetto unitario corso Susa da via di Nanni ad Auchan
- MOB.07 – Sensi unici per recuperare sicurezza pedoni
- MOB.08 – Individuazione siti per parcheggi pubblici
- MOB.09 – Progetto piste ciclabili
- MOB.10 – Normare in dettaglio viabilità area stazione e dintorni
- MOB.11 – Interventi sulle piazze per ridurre l' attraversamento veicolare, o renderlo lento (10-20 Km/h) e aumentare la sicurezza dei pedoni
- MOB.12 – Progettare l'arrivo metro
- MOB.13 – Riprendere il progetto di corso Francia (corsie preferenziali, boulevard su controviali,...)
- MOB.14 – Mettere in sicurezza le strade di accesso alle scuole (protezione, chiusura e ZTL in orari scolastici)
- MOB.15 – Progettare via Alpignano e via Lincoln e Di Nanni in funzione della nuova rotonda di Alpignano e del raggiungimento della stazione di Alpignano



9. LO SPAZIO DELLA RELAZIONE E DELLE CENTRALITA' URBANE

9.1. Le piazze della città

Lo spazio urbano è una risorsa molto più onnicomprensiva di quanto tradizionalmente si pensi (un semplice insieme di siti, come parchi, impianti sportivi e piazze, staccati l'uno dall'altro).

All'interno di questa rete di spazi più ampia, sono compresi anche quelli che non si riconoscono più facilmente come singoli spazi aperti – parchi o piazze - e che ne costituiscono importanti nodi.

Questa concezione allargata è significativa soprattutto perché il modo in cui i singoli spazi interagiscono l'uno con l'altro e si collocano all'interno della rete dovrebbe influenzare il modo in cui vengono progettati.

Se da una parte è importante adottare una visione strategica dello spazio urbano come qualcosa di continuo e indivisibile, dall'altra lo stesso si può classificare per il fatto di essere di proprietà pubblica o privata. La distinzione è importante per questo progetto, dal momento che lo spazio aperto pubblico può essere condizionato da politiche pubbliche; tuttavia è importante non dimenticare che la rete urbana non è completa senza spazi aperti di proprietà privata, né senza la possibilità di influenzarne la gestione attraverso politiche condivise, concessioni, linee guida e condizioni di edificabilità.

Le politiche pubbliche stanno riconoscendo un'importanza sempre maggiore allo spazio urbano. Forse il più significativo tra gli sviluppi recenti è il rafforzamento della Convenzione europea sul Paesaggio, le cui direttive dovranno essere realizzate nelle legislazioni nazionali di 30 paesi. Una delle innovazioni principali contenute nella Convenzione è il riconoscimento che il paesaggio ricopre l'intero territorio di uno stato membro e che i paesaggi urbani e periurbani, dove vive e lavora la grande maggioranza della popolazione europea, hanno la stessa importanza di quelli naturali e rurali.

Uno degli obiettivi principali della Convenzione europea sul Paesaggio è promuovere un approccio strategico che comprenda protezione, gestione e pianificazione – anche nelle aree urbane e periurbane, che svolgono importanti funzioni di aggregazione sociale:

Funzioni sociali: sono connesse all'uso diretto degli spazi urbani:

- fornire spazi e impianti per lo svago e il tempo libero
- favorire il contatto e la comunicazione sociale, incluse le attività culturali e commerciali

Funzioni strutturali e simboliche: si riferiscono sia alle funzioni più generali che gli spazi aperti possono assumere a livello cittadino e locale, sia alle funzioni più intangibili ma non meno importanti, tra cui:

- l'articolazione, la divisione e il collegamento tra aree del tessuto urbano
- l'aumento della leggibilità della cultura e della storia della città e del quartiere
- la costruzione di un senso di appartenenza al luogo
- la veicolazione di identità, significati e valori

In genere, più è alto il numero di funzioni che uno spazio urbano può realizzare, migliore sarà la sua qualità.

In questo contesto giocano una funzione fondamentale le piazze cittadine. Non solo le piazze del centro storico, ma anche quelle dei quartieri periferici, sulle e intorno alle quali si possono creare

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

momenti di centralità, sviluppo di servizi e attività commerciali.

9.2. Da “aree parcheggio” a “piazze”: le piazze del centro storico

Piazza Bollani, Piazza Marconi, Piazza Garibaldi, Piazza Matteotti, Piazzale Mafalda di Savoia, ma anche piazza San Bartolomeo, Piazza Marinai d'Italia, Piazza Martiri della Libertà, oggi sono dei parcheggi, e sono sottratte alla loro funzione di punti di incontro della comunità, ma anche alla loro naturale funzione di spazi del lavoro, del commercio, delle attività di incontro, animazione e promozione turistica.

Il primo passaggio, sicuramente graduale e non breve, è liberarle dalle auto, con la realizzazione di parcheggi in aree limitrofe o interrati, nelle stesse piazze. Ridare alle piazze una funzione pubblica, sottraendola ad un utilizzo privatistico e incompatibile con il contesto (come di fatto è parcheggiare la propria auto).

Proviamo ad elencarle, partendo dal Castello e dal Centro storico, proponendo, per ognuna, possibili interventi:

- Piazzale Mafalda di Savoia: è il piazzale del Castello è uno dei punti panoramici più attrattivi del Piemonte. La sua ristrutturazione ne ha fatto una piazza pedonale di grande valore paesaggistico.
-
- Piazza Matteotti: Snodo delle vie del centro storico, oltre che sede del palazzo storico della municipalità, dovrebbe essere pedonalizzata. Insieme a Piazza Garibaldi e piazza Martiri della Libertà, potrà costituire uno dei nodi del percorso che lungo via Piol, porta a Piazzale Mafalda e al Castello, prefigurandosi come punto espositivo all'aperto di opere d'arte contemporanea.
-
- Piazza Bollani: oggi parcheggio (di fatto per i residenti), dovrebbe ritrovare la sua funzione di piazza del centro storico. Punto di accesso privilegiato alla Collegiata Alta.
-
- Piazza Marconi: Si configura come piazzale di attestamento al centro storico, ma come tale può essere riorganizzata, per razionalizzare gli stalli di sosta e valorizzare il suo viale alberato. La prevista realizzazione del parcheggio pubblico nella proprietà di villa Botteri è l'occasione per questo riordino.
-
- Piazza Garibaldi: Piazza centrale, oggi fortemente penalizzata dalla sua destinazione a parcheggio e transito veicolare. Per recuperarla alla pedonalizzazione occorre avviare un programma di parcheggi a corona del centro.
-
- Piazza San Rocco: è ritenuta il centro “naturale” del centro storico, cerniera tra la parte più antica e l'espansione ottocentesca. Le sorti della piazza vanno legate alla valorizzazione del complesso costituito dalla omonima chiesa, dall'ex ospedale e dalla attuale sede dell'ASL di via Balegno. Si tratta di un complesso che può recuperare una funzione di rilancio delle attività economiche di questa importante parte della città. Anche piazza San Rocco va liberata dalle auto, attraverso la realizzazione di nuovi parcheggi, aggiuntivi a quelli già presenti sul complesso compreso tra via Balegno/via Querro/via Ospedale/via Peretti, che potrebbero trovare posto in una ipotesi di

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

riqualificazione della attuale sede ASL, su cui sono stati avviati contatti con la Direzione.

- Piazza Marinai d'Italia: con la sistemazione della piazza si è realizzato l'elemento di fruizione pedonale della stessa, come prolungamento/attestamento del parco Turati e la sistemazione della parte viabile della piazza, destinata a parcheggio, con la prevista riorganizzazione dei sensi unici di marcia su via Capra, via Savarino, potranno permettere una più razionale sistemazione delle auto.
- Piazza San Bartolomeo : Già si è detto sulla “Porta di San Bartolomeo”, punto di ingresso da ovest al Centro Storico e al Castello.

9.3. Piazza Martiri della Libertà, piazza Principe Eugenio, I Portici (Piazza Grande)

Rivoli, grazie anche alla sua storia, è una delle realtà urbane più significative dell'area metropolitana torinese, per localizzazione, per dimensione, per importanza del sistema produttivo, per offerta turistico – culturale, per prestigio storico.

La consapevolezza di questo ruolo ha indotto l'Amministrazione comunale ad inserire, nei propri programmi, attività finalizzate allo sviluppo di nuove idee che consentano la trasformazione e la riqualificazione di importanti spazi urbani in una ottica di sviluppo. Si tratta di azioni non nuove se si pensa ai numerosi interventi realizzati dalle Amministrazioni comunali che negli ultimi 20 anni hanno investito ingenti risorse nella riqualificazione e nel recupero del centro storico cittadino.

Questi interventi saranno completati con alcuni importanti progetti già avviati, in parte conclusi: la riqualificazione del piazzale del Castello, la realizzazione dell'albergo nella storica Villa Melano, il parcheggio di San Grato, la sistemazione del parco stesso e la messa in servizio della salita meccanizzata.

Tutti questi progetti ruotano attorno alla grande sfida che negli anni ottanta ha portato alla realizzazione di un museo di arte contemporanea all'interno del Castello juvarriano del '700. Un grande azzardo quando nel 1984 le opere d'arte contemporanea dei più importanti artisti italiani e internazionali furono collocate nelle sale del vecchio Castello, completamente ristrutturato, a fianco di pavimenti, affreschi e stucchi del '700. Un'operazione che ha lanciato Rivoli in un circuito prestigioso a fianco di importanti istituzioni culturali come MOMA di New York o il Beaubourg di Parigi.

Da quella sfida si deve partire per rilanciare l'idea di **Rivoli città dell'arte contemporanea**. Un progetto per rilanciare l'immagine della città partendo proprio dal suo Museo per allargarne lo spazio espositivo a tutto il territorio con installazioni di opere collocate nei principali luoghi pubblici e arredo urbano realizzato su modelli stilistici e formali che richiamano l'arte contemporanea. In questo progetto si inserisce l'idea di inventare uno spazio nuovo che attraverso l'asse pedonale di via Fratelli Piol si colleghi al Castello e al Museo d'Arte Contemporanea.

L'area è quella della porzione di territorio urbano racchiuso tra il tratto iniziale di corso Francia e di corso Susa e le piazze Martiri della Libertà, Principe Eugenio e Portici. Una sorta di **Piazza Grande** che in prospettiva sarà il punto di accesso a questo “museo all'aperto” che può e deve diventare

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

Rivoli.

Come nasce l'idea

L'idea di ripensare ad una nuova caratterizzazione dell'area in esame nasce dalla precisa volontà di restituire ad un uso più sociale e collettivo una porzione di territorio che già oggi rappresenta il centro nevralgico della città grazie alle attività commerciali, ma che purtroppo è interessato da un importante traffico automobilistico.

Gli obiettivi

Come già detto il principale obiettivo è quello di colmare la soluzione di continuità tra il territorio ai piedi della collina e il Castello per legare l'ambiente urbano di pianura con il Castello e le sue pertinenze affinché la percezione sia quella di un *continuuus* che, dall'attestamento di corso Francia, conduca alla sommità della collina.

Per ottenere questo risultato si intende trasformare il tessuto urbano oggi caratterizzato dai due tratti di viabilità e dalle piazze in una vera e propria anticamera del Castello con installazioni e opere di arte contemporanea che "lascerebbero" le stanze del Castello per essere collocate negli spazi adeguatamente sistemati. La percezione finale del visitatore sarà quindi quella di poter fruire della mostra d'arte contemporanea già all'ingresso della città.

Questi ambiziosi risultati possono essere ottenuti solo predisponendo un ambiente adeguato e funzionale adatto a rappresentare la principale porta di accesso al centro storico cittadino.

I progetti

L'area in questione è anche interessata da importanti progetti e trasformazioni:

- Area stazione. Costruzione di abitazioni, negozi e uffici. Realizzazione di 400 posti auto a servizio del centro storico.
- PQU. Piano di qualificazione urbana con la realizzazione di un centro commerciale naturale che comprende sia il centro storico sia l'asse di corso Susa e di corso Francia.
- Possibile pedonalizzazione del tratto finale di corso Susa e corso Francia a seguito della realizzazione di una nuova strada di collegamento tra i due corsi che passerà dietro all'area stazione e alla attivazione dei 400 parcheggi pubblici dell'area stazione.
- Arrivo del secondo lotto della metropolitana che proseguendo lungo corso Francia.
-

Il concorso di idee

La progettazione di quest'area deve essere gestita e seguita con molta attenzione. Si tratta infatti di un appuntamento unico che non si ripresenterà. Occorre quindi coinvolgere sia il territorio attraverso una progettazione partecipata, sia soggetti dotati della giusta professionalità ed esperienza in grado di pensare soluzioni e idee innovative.

Il livello partecipativo è già stato avviato attraverso il concorso rivolto alle scuole rivolesi che hanno presentato idee di grande interesse.

A conclusione di questo processo partecipativo si svolgerà la fase "professionale" attraverso un **concorso di idee** che recepisca anche i risultati della fase partecipativa.

L'obiettivo è quello di arrivare al lancio del concorso internazionale.



9.4. Le piazze dell'espansione urbana degli anni '70: Repubblica, F.lli Cervi, Aldo Moro, Cavallero, CLN, Siena.

Alcune di esse sono sede di mercati rionali e si pongono come punti di riferimento per i “nuovi” quartieri su cui si è concentrato lo sviluppo urbano degli anni '70-80. Sedi di mercato, parcheggi. Alcune di esse nate già con una funzione di spazio verde di quartiere. La sfida è far crescere su e intorno a queste piazze attività economiche e occasioni di aggregazione.

9.5. Linee guida/azioni per il riuso e la valorizzazione degli spazi pubblici

- PUB.01 – Liberare le piazze dalle auto, attraverso la realizzazione di parcheggi in aree limitrofe o interrati
- PUB.02 – Evitare l'attraversamento veicolare, o renderlo lento e sicuro (zona 30, protezione spazi pedonali e ciclabili, chiusura al traffico in prossimità delle scuole)
- PUB.03 – Progettare le nuove piazze attraverso concorsi di idee, momenti partecipativi
- PUB.04 – Unificare gli arredi, la cartellonistica, le segnalazioni (piano dell'arredo urbano)
- PUB.05 – Progettare il verde e l'integrazione spazi liberi-verde-spazi di sosta
- PUB.06 – Uso del verde quale “correttivo” di architetture esistenti
- PUB.07 – Uso del verde quale correttivo climatico e di raffrescamento estivo di piazze e facciate
- PUB.08 – Normare la realizzazione di dehors e spazi in concessione.
- PUB.09 – In sede di progetto, richiedere arretramenti e modalità di intervento tesi a favorire la sicurezza dei pedoni (marciapiedi di larghezza regolamentare)
- PUB.10 – Curare la progettazione condivisa tra privati e uffici degli spazi di confine pubblico/privato



10. LO SPAZIO DELL'ABITARE

10.1. Residenza

L'attuale PRGC prevede l'insediamento di 65.000 abitanti. Una capacità insediativa che ad oggi non si è ancora totalmente espressa, sostanzialmente per ragioni di mercato (già oggi il volume di "invenduto" è notevole).

Le realizzazioni degli ultimi anni danno però il senso di questo processo: le densità edilizie dei nuovi insediamenti, anche in aree periferiche, denotano un divario quantitativo, non indifferente, tra le volumetrie esistenti e nuove volumetrie.

Ci troviamo in presenza di due fenomeni che caratterizzano il ciclo edilizio rivolese: non consumo di suolo agricolo sostanzialmente rispettato, nuovi insediamenti che vengono percepiti come un pesante appesantimento del carico urbanistico, riduzione della popolazione. Un dato quindi "contraddittorio" e degno di essere valutato.

10.2. Edilizia Sociale, Emergenza Abitativa

Analizzando il Patrimonio Abitativo del Comune di Rivoli, si evidenzia una grande maggioranza di alloggi in locazione gestiti dall'Agenzia Territoriale per la Casa di Torino (circa 86,7%), seguiti da una quota di alloggi in locazione gestiti dal Comune (circa 7,8%).

Dai dati emerge un quadro secondo il quale tutti gli alloggi sono attualmente occupati ed inoltre, risulterebbero, in quanto costruiti in periodi storici diversi, inadeguati per dimensione alle nuove necessità di persone sole, coppie senza figli e anziani che necessitano di cellule abitative di dimensioni più ridotte.

Il patrimonio abitativo pubblico

Tipologia Alloggio	Numero	%
Alloggi ERP – Proprietà e Gestione ATC Torino	599	89,9
Alloggi ERP – Proprietà Comune Rivoli e Gestione ATC Torino	14	2,1
Alloggi ERP – Proprietà e Gestione Comune Rivoli	51	7,7
Alloggi da Convenzioni Edilizie tra Comune Rivoli e Imprese	12	1,8
Alloggi ATC in Locazione al Comune di Rivoli per Emergenza Abitativa	4	0,6
Totale	666	100

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

Domande Alloggi E.R.P.

Tipologia Alloggio	Anno	Numero Richieste	Rich. in Graduatoria	Domande Escluse	Rich. Soddisfatte
Alloggi ERP	2007	296 - Da Bando	221	75	31
Alloggi ERP	2010				14

Domande per contributi di sostegno

Tipologia Alloggio	Anno	Numero Richieste	Rich. Ammesse	Rich. Escluse
Alloggi Privati	2004	481 - Da Bando	370	111
Alloggi Privati	2006	480 - Da Bando	367	113
Alloggi Privati	2010	428 - Da Bando		

Se si confrontano i dati delle Tabelle precedenti, emerge un quadro chiaro, secondo il quale ad una Stazionarietà relativa al Sostegno alla Locazione, faccia da contropartita una situazione di disagio rispetto alle Richieste di Alloggi ERP, sintomatica della debolezza di una certa fascia sociale alla quale non risulta sufficiente il semplice Contributo/Sostegno.

In relazione a quanto sopra, l'obiettivo da porsi, sarà quello di differenziare l'offerta del mercato immobiliare abitativo (acquisto e/o locazione) in modo tale da soddisfare la crescente domanda di abitazioni ad un costo adeguato alla capacità di spesa di ogni singola categoria o nucleo familiare.

L'Immobiliare sociale comunale (LO.C.A.RE.)

La Città considera come strategiche e non contingenti le politiche per la casa volte a favorire l'accesso delle fasce deboli alla locazione privata, attesa l'assoluta inadeguatezza delle risorse di E.R.P.

Ha aderito, anche per il corrente anno, al progetto LO.C.A.RE. (Locazioni convenzionate, assistite, residenziali) che, operando come immobiliare pubblica, cerca di favorire l'incontro tra domanda ed offerta sul mercato privato della locazione. Si tratta di un complesso di incentivi economici e garanzie (un fondo di garanzia copre il rischio di morosità sino alla concorrenza di una annualità di canone), a favore del proprietario e di un contributo economico a favore dell'inquilino.

I risultati sin qui conseguiti sono però ad oggi molto limitati, infatti dalla costituzione solo poche famiglie in condizioni di emergenza abitativa hanno trovato casa attraverso LO.C.A.RE.

Il progetto è sostenuto, alla scala metropolitana, dalla Provincia di Torino con l'obiettivo di estendere ai Comuni dell'area metropolitana il modello torinese anche in ragione del fatto che il Piano Casa regionale per gli anni 2007/2012 prevede finanziamenti destinati alla creazione o allo sviluppo di tale approccio.

L'incremento del patrimonio di erps

In considerazione dell'ormai esaurito numero di aree di proprietà pubblica che il PRGC destina a



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

insediamenti di edilizia agevolata e sovvenzionata, e tenuto conto dell'esigenza di non creare ulteriori ghetti e di garantire nuovi insediamenti di ERP integrati in contesti urbani con una variegata presenza di tipologie edilizie e di categorie sociali, è da valutare la scelta di incrementare il patrimonio di ERP anche attraverso l'acquisto di immobili sul mercato privato.

Le modalità attraverso le quali la Città può accedere all'acquisto di immobili sono, ad oggi, tre e cioè:

- Un bando pubblico per l'acquisto, aperto a tutti i proprietari, in grado di proporre immobili con caratteristiche idonee;
- Gli obblighi degli operatori, nascenti dalla applicazione delle convenzioni su PEC;
- Specifici convenzionamenti tra la Città e gli operatori;
- L'esercizio del diritto di prelazione da parte della Città nel caso di alloggi di edilizia agevolata posti in vendita dagli assegnatari.

L'eventuale acquisto di un immobile avviene sulla base della valutazione degli uffici tecnici comunali, che riguarda sia il prezzo che l'idoneità dell'immobile stesso; l'acquisto è inoltre subordinato al fatto che il prezzo relativo non superi il massimale di costo fissato, in tal senso, dalla Regione Piemonte, (tale massimale è attualmente pari Euro.1.937 al mq).

Programmi sperimentali per la realizzazione di "condomini solidali" riservati agli anziani

La domanda abitativa espressa, nell'area metropolitana torinese dalle fasce sociali deboli registra una quota crescente di anziani il cui disagio più grave è, di norma, rappresentato dall'inadeguatezza dell'alloggio, dall'eccessiva onerosità del canone o dallo sfratto pendente.

La domanda abitativa dell'anziano sottende tuttavia aspirazioni più complesse, connesse all'accessibilità dell'alloggio e alla fruibilità del territorio circostante, contiene cioè un "surplus" di esigenze, rispetto alla consueta domanda di edilizia sociale; malgrado ciò manca, ad oggi, un'offerta che, tenendo conto delle ridotte capacità dell'anziano, ne promuova e supporti validamente l'autonomia, anche per i limiti normativi che hanno, sino ad oggi, escluso dal finanziamento per l'ERP le superfici non residenziali destinate a servizi.

Questa carenza di specifiche risposte a sostegno della più fragile autonomia di tale utenza è purtroppo destinata a incrementare forzosamente le domande di trasferimento in residenze protette o R.S.A., mentre l'obiettivo da perseguire dovrebbe essere quello di privilegiare sempre, ove possibile, la permanenza dell'anziano nella sua abitazione.

Si è quindi partiti da tali obiettivi per progettare, nell'ambito degli interventi di ERP, specifiche risposte, con contenuti sperimentali e fortemente innovativi rispetto al passato.

E' stato, al riguardo, individuato un complesso edilizio di proprietà comunale, fortemente degradato ed in stato di abbandono, in corrispondenza dei vecchi magazzini comunali, in via Orsiera, finanziato con le risorse del secondo biennio del Programma Casa Regionale per un totale di n. 23 alloggi e attuato da ATC.

Detti immobili sono inseriti in un contesto urbanistico-edilizio di tipo residenziale, dista poche centinaia di metri dal centro della città, si trovano accanto ad un punto nodale dei mezzi di trasporto urbano e

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

con un intorno caratterizzato da un'elevata dotazione di servizi.

Il progetto è stato presentato da ATC ai nostri uffici e siamo nella fase della presentazione della Convenzione per l'approvazione in Consiglio Comunale.

Tale intervento sarà, tra l'altro, sinergico all'articolato programma di riqualificazione dell'intera zona, che la Città ha da tempo promosso, attraverso il Piano-programma 10.000 alloggi per il 2012.

Il programma prevede la realizzazione di 23 alloggi integrati ad ampie superfici non residenziali, con ambienti in parte destinati a spazi comuni alle unità abitative e in parte per la localizzazione di servizi disponibili non solo agli anziani residenti ma anche agli altri abitanti del quartiere.

Interventi di edilizia residenziale convenzionata

A seguito della concreta applicazione da parte della Regione Piemonte della delega di funzioni di cui alla Legge Regionale 15.3.2001, n. 5, l'Amministrazione Comunale deve assolvere alle incombenze relative all'attuazione dei bandi di concorso regionali, ovvero deve provvedere alla raccolta ed all'istruttoria delle domande di partecipazione presentate dagli Operatori interessati, ai convenzionamenti con i soggetti attuatori, all'accertamento dei requisiti oggettivi degli interventi e dei requisiti soggettivi dei beneficiari degli alloggi ed alle richieste di erogazione dei finanziamenti relative alle varie fasi di attuazione degli interventi edilizi individuate nei bandi medesimi.

Negli ultimi anni le predette incombenze hanno riguardato e in parte ancora riguardano i finanziamenti relativi ai bandi dell'8° Programma di Edilizia Agevolata, delle economie dell'8° Programma di Edilizia Agevolata, del Programma Ministeriale "20.000 alloggi in affitto" e dei programmi di cui all'art. 9 della Legge 493/93, del Programma Casa Regionale "10.000 alloggi entro il 2012".

Gli interventi ammessi a finanziamento riguardano diverse tipologie di destinazione puntualmente disciplinate dai bandi: locazione permanente; locazione a termine (minimo 8 anni) con patto di futura vendita; vendita immediata.

Gli interventi summenzionati sono attuati, per la maggior parte, su aree di proprietà dei soggetti attuatori, e sono convenzionati o da convenzionarsi ai sensi degli artt. 17 e 18 del D.P.R. 380/01 e s.m.i., in conformità alla convenzione-tipo approvata dal Consiglio della Regione Piemonte 21 Giugno 1984 n° 714-C.R.6794, che disciplina le modalità di calcolo dei prezzi di cessione degli alloggi.

Per quanto attiene la determinazione dei canoni di locazione degli alloggi ammessi a beneficiare del contributo pubblico, i bandi regionali prevedono il limite massimo del 4,5% del prezzo di prima cessione, e, nel caso del Programma "20.000 alloggi in affitto", l'applicazione dei canoni concordati tra le Associazioni della Proprietà e dell'inquilinato ai sensi della Legge 431/98, art. 2, comma 3, oppure le particolari modalità stabilite dal Programma Casa Regionale (350,00 o 450,00 Euro mensili a seconda della fascia di reddito dei beneficiari degli alloggi).

Promozione di progetti di Housing sociale

Oggi il problema del disagio abitativo non investe più solo le fasce di popolazione in condizioni di povertà ma raggiunge, in modo sempre più evidente, un'ampia fascia di popolazione che, per ragioni diverse, può improvvisamente passare da una situazione di stabilità economica ad una condizione di

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

fragilità e vulnerabilità sociale.

La prospettiva di una soluzione strutturale al problema del disagio abitativo impone l'elaborazione di politiche per la casa nelle quali il soggetto pubblico non sia più l'unico attore, che riveste di volta in volta il ruolo di finanziatore, di erogatore di contributi a fondo perduto o di gestore immobiliare.

E' necessario l'avvio di nuovi progetti di edilizia sociale in cui il soggetto pubblico assuma un ruolo di regia e di proposizione, promuovendo nuove politiche integrate che realizzino un sistema di partenariato tra pubblico e privato.

E' necessaria cioè la promozione di iniziative immobiliari ove, a fronte di un parziale apporto di equity di origine pubblica, convergano apporti finanziari e gestionali di soggetti privati, prevedendo a favore degli stessi la necessaria e congrua remunerazione.

Sui temi dell'housing sociale sono da tempo in corso riflessioni e sperimentazioni nella maggior parte dei paesi europei che aprono spazi sia a forme di intervento di una finanza "etica", disponibile ad investimenti immobiliari con rendimenti non speculativi, bilanciati da garanzie e agevolazioni pubbliche, sia a forme di gestione socio-immobiliare con attese di remunerazioni "etiche". In un contesto di questo tipo i possibili attori diventano il Terzo Settore, le Fondazioni bancarie, i grandi investitori, attraverso forme di "finanza etica", mentre i Comuni assumono il ruolo di promotori, registi e garanti degli interventi da realizzarsi.

Per i Comuni diventa in questo senso importante realizzare una buona integrazione tra politiche per la casa e politiche urbanistiche, queste ultime possono infatti concorrere in maniera determinante a creare un quadro di convenienze economiche tali da attrarre capacità finanziarie e gestionali private per la realizzazione di abitazioni sociali in locazione, attraverso specifiche varianti al piano Regolatore, sconti sugli oneri di urbanizzazione, incentivi volumetrici per gli interventi meritevoli, priorità nella concessione di aree, obblighi nelle convenzioni per le aree.

Salvaguardie e garanzie a favore dei giovani che intendano acquistare un alloggio

Occorre individuare alcune misure atte a fornire salvaguardie e garanzie a favore dei giovani che progettino l'acquisto di un alloggio, attraverso l'accensione di un mutuo.

L'acquisto della casa richiede infatti oggi un elevatissimo investimento finanziario, possibile solo in situazioni di stabilità occupazionale e di buona disponibilità di capitale di partenza.

In assenza di queste condizioni o non si programma alcun acquisto oppure, qualora lo si faccia, si devono affrontare notevoli difficoltà finanziarie ed il costante rischio di non riuscire, nel corso del tempo, a far fronte al pagamento dei ratei di mutuo.

La Commissione Comunale per l'Emergenza Abitativa esamina con sempre maggior frequenza domande di accesso all'ERPS, presentate da famiglie colpite da "decreti di trasferimento", famiglie cioè sfrattate dall'alloggio in cui abitano e per il quale non sono più in grado di corrispondere i ratei di mutuo dovuti per l'acquisto.

Molteplici cause possono, nel corso del tempo, determinare l'incertezza o la variazione del reddito,



dalla precarietà del lavoro (spesso a tempo determinato), alla malattia, oppure ancora alle separazioni.

In questo contesto diventa oggi difficile e rischioso, soprattutto per i giovani, programmare il proprio futuro, un futuro nella cui costruzione la casa rappresenta uno degli assi portanti.

Residenze temporanee: l'albergo sociale

Esiste una quota di domanda, con connotazioni di emergenza che impone, nell'immediato, risposte di carattere temporaneo. Si tratta in sostanza di offrire una sistemazione abitativa per un lasso di tempo ricompreso tra qualche mese ed un anno, a persone che per ragioni di carattere sociale, economico, familiare, professionale, vivono una fase di transizione o di momentanea difficoltà, (separati, madri sole con figli a carico, ex carcerati, lavoratori fuori sede, studenti etc).

Lo stesso comune deve frequentemente far fronte ad emergenze, (sfratti o ordinanze di sgombero per inagibilità contro famiglie a basso reddito oppure casi sociali che impongono interventi immediati oppure ancora progetti di reinserimento sociale che richiedono sistemazioni abitative temporanee), che vengono di norma affrontate ricorrendo a strutture alberghiere tradizionali, con costi elevati e scarsissimi spazi di autonomia per i beneficiari (impossibilitati anche solo a riscaldarsi qualche vivanda).

E' pertanto necessario non solo incrementare la percentuale di alloggi in locazione ma anche promuovere nuove forme dell'abitare, nuovi spazi pubblici, nuove modalità di relazione.

Promozione dell'edilizia sociale

L'affitto sociale nel nostro paese è oggi pressoché esclusivamente costituito dal canone minimo dell'edilizia sovvenzionata (tipologia presente in Italia con percentuali minime rispetto alla media europea); la domanda abitativa si deve pertanto, di norma, confrontare con i valori di mercato correnti. Nella nostra Città ciò significa mediamente, per alloggi con analoghe caratteristiche, una richiesta di canone nel privato 5 volte superiore a quello applicato nel pubblico.

In sostanza la riduzione a percentuali minime rispetto alle medie europee sia del mercato dell'affitto che dell'edilizia sovvenzionata, congiuntamente alla liberalizzazione dei canoni introdotta dalla Legge 431/98 hanno determinato una costante e poderosa crescita degli affitti privati nell'ultimo decennio. Tale quadro, aggravato dalla crisi economica e dalla sempre più estesa precarietà del lavoro ha precipitato una quota crescente di ceti medi nel rischio di sfratto per insolvenza o quanto meno in una situazione di nuova povertà a causa dell'altissima incidenza raggiunta dal canone rispetto al reddito.

E' pertanto necessario allargare il mercato dell'affitto oggi marginale per meglio adeguarlo alla dinamica della domanda e per calmierare i canoni, ma è altrettanto necessario creare un nuovo mercato dell'affitto sociale che si collochi a metà strada tra i canoni del mercato privato e quelli dell'edilizia sovvenzionata.

Accanto all'ERP tradizionalmente intesa deve essere promossa l'edilizia residenziale sociale per dar risposta al fabbisogno abitativo di un più ampio arco di categorie sociali immettendo sul mercato della locazione alloggi con canoni intermedi tra quelli di mercato ed il canone sociale dell'ERP. L'Edilizia



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Residenziale Sociale deve qualificarsi come servizio di interesse generale fruendo di specifici cofinanziamenti pubblici, configurabili anche attraverso la concessione di aree a prezzo "politico" e/o l'abbattimento degli oneri di urbanizzazione al fine di promuoverne la realizzazione da parte degli operatori privati.

L'inversione di tendenza rispetto al progressivo decremento degli alloggi in locazione nella nostra Città, è una delle irrinunciabili pre-condizioni atte a consentire un'efficace risposta al fabbisogno abitativo emergente.

All'interno di questa pre-condizione più generale, grande importanza rivestono poi quei programmi in grado di attrarre capacità finanziarie e gestionali private che, congruamente remunerate, realizzino abitazioni in locazione a canoni calmierati.

Il programma casa regionale "10.000 alloggi entro il 2012" prevede specifici finanziamenti per la realizzazione di circa 300 alloggi a livello regionale, definiti di "edilizia agevolata sperimentale".

Il finanziamento regionale copre al massimo il 65% del costo di costruzione degli alloggi che saranno destinati permanentemente alla locazione a canoni mediamente non superiore a Euro 250,00 mensili a favore di soggetti con redditi di non oltre il 30% superiori ai limiti per l'accesso all'ERP.

CoHousing e case giovani

Esiste una domanda crescente, soprattutto da parte di giovani o di persone "single" che non sono in grado di sostenere per intero il canone di locazione di un alloggio, che chiedono di poter condividere tali spese con altri coabitanti, sul modello di esperienze già consolidate e diffuse in molti altri paesi europei (dalla Francia, alla Gran Bretagna, ai paesi Scandinavi).

Residenze collettive sociali

Nell'ampio ventaglio di interventi che l'operatore pubblico deve promuovere per dar risposta ad una domanda sempre più articolata e complessa, accanto all'edilizia sovvenzionata, realizzata interamente con finanziamenti pubblici e locata a canone sociale, all'edilizia agevolata realizzata dal privato con parziale finanziamento pubblico per lo più in conto interessi e destinata alla vendita o alla locazione a canoni calmierati occorre prevedere sia strutture, quali ad esempio l'ALBERGO SOCIALE, per rispondere ad esigenze abitative di carattere temporaneo che residenze collettive sociali in grado di fornire una prima accoglienza temporanea, a fronte di situazioni con carattere di grave urgenza e/o emergenza.

In tali residenze collettive potranno essere accolti stranieri, rifugiati o giovani adulti che al compimento della maggiore età devono rilasciare le comunità alloggio che li ospitavano. Le strutture in questione, opportunamente gestite ma senza interventi di carattere assistenziale, dovranno consentire l'avvio di percorsi di autonomia con il supporto di servizi aperti anche al territorio circostante, al fine di promuovere un'integrazione dei residenti nel quartiere.

Fondo immobiliare etico di tipo chiuso riservato ad investitori qualificati

Nell'ambito della sperimentazione di innovative modalità di realizzazione dell'housing sociale, è cosa opportuna avviare una verifica, con Fondazioni bancarie e grandi investitori istituzionali e non, sulla

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

sussistenza delle condizioni per aderire ad un fondo immobiliare etico di tipo chiuso, riservato a investitori qualificati.

Occorre in sostanza cercar di promuovere l'apporto di finanziamenti non speculativi dal settore etico, per realizzare edilizia in locazione a canone calmierato, attraverso la partnership tra investitori istituzionali ed Enti locali.

L'allargamento dell'offerta di alloggi in locazione anche attraverso il coinvolgimento di operatori e risorse economiche che intervengono nel mercato non speculativo è largamente diffusa nel Nord Europa e sta ora registrando interessanti sperimentazioni in alcune grandi città italiane.

Nel caso di costituzione di detto fondo, alle quote sottoscritte da investitori qualificati, si potrebbe assommare l'apporto, da parte del Comune, delle aree a verde pubblico ed a servizi pubblici, acquisite o di prossima acquisizione al patrimonio pubblico e nelle quali sia ipotizzabile la realizzazione di edilizia sociale-

Gli alloggi realizzati dovrebbero essere destinati alla locazione permanente a canone convenzionato ed il rendimento conseguito dovrebbe essere competitivo con gli investimenti a basso rischio.

La gestione dovrebbe garantire la finalità sociale dell'intervento ed essere attuata da soggetti privati del Settore no profit. Alla scadenza del fondo gli immobili diventerebbero di proprietà del Comune.

Il Comune potrebbe selezionare, con procedura di evidenza pubblica, un gestore di fondi immobiliari a cui conferire il mandato di redigere il regolamento del Fondo, acquisendo l'approvazione della Banca d'Italia. Il Comune conferirebbe quindi al Fondo le proprie aree, o i propri immobili, ricevendone le quote corrispondenti al valore delle stesse nonché specifici poteri di supervisione del Fondo stesso.

Il gestore, sulla base delle indicazioni fornite dal Comune, individuerrebbe quindi le Fondazioni bancarie e gli investitori istituzionali interessati a sottoscrivere un investimento etico a capitale garantito. In ultimo il gestore del fondo, sulla base delle indicazioni degli organi di governo del fondo stesso, selezionerebbe gli operatori tecnici chiamati a costruire gli immobili e gli operatori no profit chiamati a gestire gli stessi sul piano amministrativo e sociale, garantendo un rendimento minimo prefissato. Alla scadenza del fondo le aree e gli immobili ritornerebbero in proprietà al Comune.

Nel caso in cui l'iniziativa fosse invece promossa da altro investitore non speculativo, quale ad esempio una Fondazione bancaria, potrebbe intervenire un protocollo d'intesa tra la fondazione stessa ed il Comune nel quale, individuato l'obiettivo di promuovere l'attuazione di un fondo immobiliare etico, il Comune conferirebbe al fondo una serie di aree.

Fondo per il sostegno alla locazione

A Torino e cintura sono circa il 45% le famiglie che non abitano un alloggio in proprietà. Il Fondo Nazionale è una misura di sostegno del reddito, prevista dalla legge che ha liberalizzato i canoni, fondamentale per consentire a moltissime famiglie di non essere espulse dal mercato privato della locazione.

E' questa anche una scelta strategica volta a compensare almeno in parte il pressoché totale



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

disimpegno dello Stato dall'E.R.P.: non si finanzia più la costruzione di case popolari ma si fa tuttavia in modo di risolvere una parte della domanda abitativa mettendo le famiglie a basso reddito in grado di sostenere l'onere di un affitto di mercato.

Fondo salvasfratti

Aderire al bando denominato "Fondo Salva sfratti", finanziato dalla Compagnia di San Paolo, con l'obiettivo, attraverso l'erogazione di un contributo a fondo perduto, di prevenire l'insorgere o il protrarsi di morosità nel pagamento del canone di locazione in alloggi di edilizia privata ed evitare lo sfratto esecutivo.

L'assegnazione degli alloggi di E.R.P.

L'ultimo bando generale per l'assegnazione degli alloggi di edilizia pubblica emesso dalla Città risale al 2010. Ogni anno vengono in media assegnati 20 ca. alloggi popolari ad aventi diritto inseriti nelle graduatorie del bando generale o dell'emergenza abitativa.

Si è cercato di render più flessibile la possibilità di utilizzo del patrimonio di E.R.P., ad esempio destinando un certo numero di alloggi di edilizia pubblica all'istituzione di convivenze guidate o comunità alloggio a favore di soggetti assistiti dai Servizi Sociali o dalle ASL; si è in questo modo data risposta ad un fabbisogno specifico altrimenti irrisolto.

Insedimenti di nuova costruzione sono stati infine riservati a categorie speciali di richiedenti (anziani e portatori di handicap), tenuto conto delle condizioni di particolare debolezza sociale.

I Progetti di Mix sociale

I programmi di recupero urbano degli insediamenti di e.r.p.s. caratterizzati da un contesto di scarsa coesione sociale e di marcato disagio abitativo debbono essere supportati da una "politica di assegnazione degli alloggi" tale da contemperare le esigenze degli aspiranti assegnatari inseriti nelle graduatorie comunali e le ragioni di coloro che già abitano nel quartiere.

Ciò significa:

assegnare alloggi di e.r.p.s. ad aventi diritto inseriti nelle graduatorie comunali, nel rispetto di queste ultime, ma tenendo conto del tessuto sociale - ad es. assegnazione a favore di appartenenti alle forze dell'ordine, ed alle categorie speciali delle giovani coppie e delle coppie di nuova formazione.·
trasferire il vincolo di erps su alloggi di nuova acquisizione inseriti in ambiti urbani di edilizia privata e agevolata in cui è già presente un mix sociale

trasformare alcuni alloggi di erps di proprietà della Città in patrimonio disponibile da destinarsi alla locazione permanente con contratto stipulato in base all'art. 2, comma 3 della legge 431/98 (contratti convenzionati).

- Trasformare alcuni alloggi di erps di proprietà della Città in patrimonio disponibile da destinarsi alla locazione permanente con contratto stipulato in base all'art. 2, comma 3 della legge 431/98 (contratti convenzionati).

- Assegnare, con procedimento di evidenza pubblica, gli alloggi del patrimonio disponibile destinato alla locazione permanente a categorie sociali poco o per nulla rappresentate che non hanno i requisiti di erps (ad es. perché il reddito, pur essendo medio-basso, è in ogni caso superiore ai limiti previsti dalla legge regionale di riferimento; oppure per il reddito o la proprietà immobiliare con rendita

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

catastale superiore ai limiti di componenti il nucleo familiare di provenienza ecc.).

Mix Sociale e coabitazioni solidali

Le esperienze avviate (Torino) sono tese a favorire l'insediamento di giovani nei quartieri di edilizia residenziale pubblica che, in cambio di un abbattimento sino al 90% dell'equo canone, offrono 10 ore settimanali in attività di volontariato per lo sviluppo locale della comunità dei residenti.

Eliminazione Vincoli Convenzionali

Successivamente all'attuazione degli interventi di edilizia residenziale agevolata/convenzionata sono pervenute alla Città varie istanze da parte degli assegnatari/acquirenti degli alloggi realizzati che lamentavano l'eccessiva durata dei vincoli convenzionali derivanti dagli atti sottoscritti dai soggetti attuatori, ritenuta penalizzante nei loro confronti, e ne richiedevano quindi la riduzione dai 30 anni attualmente vigenti a 10 anni.

Nell'ipotesi di riduzione della durata del convenzionamento al di sotto della soglia minima di 20 anni prevista dalla legge, peraltro, viene meno il diritto all'esenzione del contributo per costo di costruzione previsto dal D.P.R. 380/2001, che subordina la concessione di tale beneficio alla sottoscrizione della convenzione prevista dagli articoli 17 e 18 del D.P.R. medesimo, e per la quota degli oneri di urbanizzazione.

La riduzione della durata del convenzionamento al di sotto della soglia minima di 20 anni prevista dalla legge, nel caso di alloggi di edilizia agevolata-convenzionata, comporta inoltre il venir meno in capo agli assegnatari del diritto al contributo regionale, con conseguente obbligo alla restituzione dello stesso.

L'eventuale sostituzione delle obbligazioni convenzionali, attualmente stabilite negli atti d'obbligo stipulati ai sensi degli articoli 17 e 18 del D.P.R. 380/2001, assume rilevanza nei confronti dei soggetti che risultano titolari delle unità immobiliari al momento della sostituzione medesima, richiamato al riguardo l'articolo 11 della convenzione-tipo regionale; quindi, nel caso di alloggi che siano stati acquisiti in proprietà dei rispettivi assegnatari, la sostituzione dovrà riguardare ogni singolo assegnatario interessato, da formalizzarsi con atto pubblico specifico, con effetti limitati alle unità immobiliari convenzionate di cui è titolare.

In ogni caso, i proprietari delle unità immobiliari, siano essi i soggetti attuatori od i singoli proprietari e i loro eventuali aventi causa, delle unità medesime, dovranno sottoscrivere apposito atto unilaterale d'obbligo in forma di atto pubblico, in sostituzione di quello originariamente formalizzato dal soggetto attuatore, secondo uno schema tipo predisposto, il quale ha per oggetto la riduzione della durata dei vincoli convenzionali e l'eventuale corresponsione delle somme dovute alla Città e alla Regione Piemonte; ogni onere relativo a tale atto sostitutivo sarà a carico del soggetto sottoscrittore del medesimo.

Trasformazione del diritto di superficie in diritto di proprietà ed eliminazione dei vincoli nelle aree P.E.E.P.

Prosegue lo svolgimento delle procedure amministrative tese alla trasformazione del diritto di superficie in diritto di proprietà nelle aree di Edilizia Economico popolare ed all'eliminazione dei vincoli

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

all'alienabilità degli alloggi realizzati sulle medesime aree P.E.E.P. già concesse in proprietà.

Tali operazioni sono disciplinate dalla Legge 448/1998, art. 31, commi da 45 a 50 e prevedono la sostituzione delle convenzioni originarie con nuove convenzioni, alle seguenti condizioni:

- durata convenzionale pari a quella massima prevista dalle disposizioni degli art. 17 e 18 del d.P.R. 380 e s.m.i. (30 anni) diminuita del tempo trascorso fra la data di stipulazione della convenzione che ha accompagnato la concessione del diritto di superficie (99 anni) o la cessione in proprietà delle aree e quella di stipulazione della nuova convenzione;
- pagamento al Comune di un corrispettivo, per ogni alloggio edificato, calcolato ai sensi del comma 48 dell'art. 31 della sopra citata Legge.

10.3. Linee-guida per interventi di edilizia sociale:

Compito della Pianificazione è anche quello, di misurarsi con il problema della casa in relazione ai bisogni ed alle necessità di quelle utenze o categorie definite “Deboli”, quali i giovani (coppie o single), gli anziani ed i meno abbienti per i quali, risulta necessario trovare nella città un’abitazione adeguata ed economicamente accessibile.

Tutto ciò si potrebbe concretizzare nelle seguenti azioni:

- RES.01 - individuare nuove aree da destinare all’Edilizia Sovvenzionata/Convenzionata ed all’ERP;
- RES.02 - integrare le previsioni di Edilizia Sovvenzionata/Convenzionata ed eventualmente ERP all’interno dei più rilevanti interventi Edilizi di iniziativa del Privato;
- RES.03 - integrare le previsioni di Edilizia Sovvenzionata/Convenzionata all’interno di quegli interventi Edilizi di iniziativa del Privato, che siano fattibili, solo previa Trasformazione Edilizia ed Urbanistica di Edifici esistenti tramite Varianti allo Strumento Urbanistico Vigente;
- RES.04 - individuare previsioni Normative, che all’interno degli interventi di Edilizia Sovvenzionata, Convenzionata ed ERP, privilegino la Realizzazione di Cellule Abitative di “Piccole Dimensioni”, che conseguentemente hanno costi più accessibili
- RES.05 – Consentire l'utilizzo di lotti periurbani (al limite della città), ancorchè ancora liberi, in zone limitrofe ad insediamenti residenziali.

10.4. Linee-guida per la realizzazione di interventi residenziali

Visto quanto sopra, in relazione alla necessità di definire il più possibile la forma urbana della città del futuro, soprattutto nel rispetto dei “**Virtuosi Principi**” sul “**Contenimento di Consumo del Suolo**”, dei quali la città ha sempre beneficiato nell’ambito delle Pianificazioni Territoriali del passato, si applicheranno in relazione alla tipologia di fabbisogno abitativo presente sul territorio e su quella realmente necessaria, i sottostanti principi:

- RES.06 - limitazione al consumo di suolo;
- RES.07 - modellazione e plasmazione del tessuto urbano esistente, con la finalità di ottenere una forma urbana ben definita e contrastare lo sprawl urbano
- RES.08 - interventi di sostituzione o trasformazione edilizia ed urbanistica degli edifici esistenti
- RES.09 - completamenti edilizi aventi il fine di compattare e uniformare, anche qualitativamente, il tessuto urbano esistente;
- RES.10 - tutela dei caratteri di struttura che caratterizzano e qualificano il territorio;

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

RES.11 – riqualificazione di aree degradate, anche attraverso il ricorso a meccanismi di incentivazione, per la realizzazione di spazi pubblici, parcheggi, servizi.

RES.12 - esclusione della possibilità di prevedere nuovi insediamenti, su territori privi di urbanizzazioni o indipendenti/scollegati dagli insediamenti urbani esistenti consolidati, o non finalizzati all'emergenza abitativa o all'edilizia sociale

RES.13 - promuovere l'architettura di qualità



11. LO SPAZIO DEL LAVORO

11.1. Le attività commerciali

Rivoli è stato classificato, nell'allegato 2 della D.C.R. n. 563-13414 e come modificato e integrato dalla D.C.R. n. 347-42514 e dalla D.C.R. n. 59-10831, come comune polo della rete primaria ed appartiene all'Area di programmazione di Torino.

I comuni polo della rete primaria sono centri attrattori di aree di programmazione commerciale, nei quali si è sviluppata una maggiore concentrazione di servizi commerciali, paracommerciali, artigianali e pubblici. Su di essi si concentrano flussi di gravitazione naturale che interessano vaste zone del territorio regionale.

La struttura commerciale

La struttura commerciale del comune è convalidata dai dati storici:

- gli esercizi di vicinato sono in crescita e risultano competitivi sia considerando un bacino di utenza di 15 minuti, sia di 20 minuti;
- le medie strutture di vendita rappresentano il punto debole (relativo) dell'offerta commerciale di Rivoli;
- risulta complessivamente buona la presenza delle grandi strutture di vendita che, seppur in leggero calo, sono ancora molto competitive rispetto ai comuni compresi nei due bacini considerati (15 - 20 minuti);
- è importante, inoltre, ricordare che anche il commercio su area pubblica ha effetti positivi sulla città, come quello di aumentare la dinamicità del commercio in sede fissa.

Osservando la distribuzione commerciale complessiva, si rileva come gli esercizi siano *concentrati* principalmente sull'asse di corso Francia e nel tratto di c.so Susa più vicino al centro Storico, dove infatti si riconoscono gli addensamenti di tipo A3, mentre sono *diffusi* nel resto del territorio.

Gli addensamenti più forti di Rivoli sono: l'A3 di c.so Susa e l'A3 di c.so Francia, seguiti dall'A1 del Centro Storico che, con l'adeguamento alla DCR 59/06, assorbe l'ex addensamento A3 di p.zza Martiri della Libertà, potenziandosi notevolmente.

Indirizzi generali

Gli indirizzi generali che il Comune di Rivoli sono volti alla modernizzazione del sistema distributivo, al mantenimento di una presenza diffusa del servizio di prossimità e alla formazione di sinergie tra le differenti tipologie di strutture distributive e gli altri servizi.

L'adeguamento dei "Criteri per il riconoscimento delle zone di insediamento commerciale" del Comune di Rivoli è stato effettuato sulla base della nuova D.C.R. 59-10831 del 24/03/2006 che integra e modifica la D.C.R. 563-13414 del 29/10/1999 e la D.C.R. 347-42514 del 23/12/2003,

Alla luce della nuova Delibera Regionale (D.C.R. 59-10831) la programmazione commerciale di Rivoli, fondamentalmente, ruota intorno ad obiettivi precisi e riassumibili sinteticamente nei seguenti punti:

- favorire la modernizzazione del sistema distributivo, migliorandone la produttività e la qualità del
- Pag, 103 di 157



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

servizio;

- favorire il mantenimento di una presenza diffusa e qualificata del servizio di prossimità negli addensamenti urbani, attraverso la presenza di esercizi commerciali riconducibili a differenti tipologie di strutture distributive;
- orientare l'insediamento degli esercizi commerciali in zone ed aree idonee alla formazione di sinergie tra le differenti strutture distributive e gli altri servizi, al fine di migliorare la produttività del sistema e la qualità del servizio reso ai consumatori, nel rispetto dell'integrità dell'ambiente e del patrimonio storico - artistico regionale e promuovendo la rivitalizzazione dei centri urbani;
- o favorire la formazione di un sistema di offerta articolato sul territorio e composito, per consentire ai consumatori di esercitare le loro preferenze, innescando la dinamica concorrenziale nel sistema.
- consolidamento e specializzazione degli esercizi di vicinato negli addensamenti urbani (con particolare attenzione allo sviluppo ed al consolidamento dell'area centrale storica);
- rafforzamento delle medie strutture di vendita, sia negli addensamenti, sia nelle Localizzazioni L1.

L'offerta commerciale esistente

Gli approfondimenti analitici contenuti nel documento "CRITERI PER IL RICONOSCIMENTO DELLE ZONE DI INSEDIAMENTO COMMERCIALE" non costituiscono solamente uno strumento di documentazione della situazione esistente, ma anche un elemento fondamentale per suggerire ipotesi programmatiche.

Consentono, infatti, di delineare uno schema di sintesi dell'organizzazione del commercio a più scale territoriali che evidenzia i suoi punti di forza e di debolezza. A partire da questi punti è quindi possibile definire azioni e linee di intervento per la programmazione.

Gli addensamenti commerciali sono la rappresentazione, ai vari gradi, dell'aggregazione di esercizi commerciali in rapporto al tessuto urbano e socio economico di cui fanno parte. Si configurano come porzioni di territorio percepite dal consumatore come un ambiente unitario e fruibile a scala pedonale, dove la vendita di beni di consumo e di servizio, ubicate l'una in prossimità dell'altra, risulta maggiormente integrata rispetto alle altre parti del territorio.

Le localizzazioni commerciali sono singole zone di insediamento commerciale, urbane o extraurbane, esistenti o potenziali, che non costituiscono addensamento commerciale.

Gli addensamenti e le localizzazioni commerciali, in base alla loro posizione rispetto al contesto urbano fisico e socioeconomico in cui sono inseriti sono classificati come segue:

Addensamenti commerciali:

- A.1. Addensamenti storici rilevanti;
- A.2. Addensamenti storici secondari;
- A.3. Addensamenti commerciali urbani forti;
- A.4. Addensamenti commerciali urbani minori;
- A.5. Addensamenti commerciali extraurbani;

Localizzazioni commerciali:

- L.1 Localizzazioni commerciali urbane non addensate;
- L.2 Localizzazioni commerciali urbano – periferiche non addensate.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Gli Indirizzi e i criteri di programmazione urbanistica della Regione Piemonte prescrivono che l'insediamento delle attività commerciali con superficie di vendita maggiore di 250 mq debba avvenire all'interno di addensamenti e di localizzazioni riconosciute dal PRGC.

La diffusione reticolare del commercio nella città pone l'esigenza di individuare tali addensamenti e localizzazioni, consentendo il riconoscimento delle condizioni di insediabilità delle attività commerciali agli operatori che ne abbiano interesse. Questa opportunità è perseguibile attraverso la definizione di criteri generali di riconoscimento degli addensamenti/localizzazioni a cui gli operatori economici dovranno riferirsi per verificare la coerenza delle scelte tipologico – localizzative che intendono operare.

Questo strumento permette anche di definire le aree di carenza commerciale e di lacuna della tensione concorrenziale, consentendo di individuare corrette strategie per migliorare il sistema distributivo di tali zone.

Come già in precedenza esaminato, il comune di Rivoli si pone in una posizione di supremazia commerciale rispetto al bacino di utenza, con dei dati di densità relativa molto elevati.

La storia commerciale di Rivoli è strettamente relazionata allo sviluppo delle due arterie principali di collegamento tra Torino ed i comuni dell'area est e tra quelli ad ovest della Valle di Susa: c.so Francia e C.so Susa, oltre che nella parte centrale della Città, quella più storica, come via Piol.

Dalle due arterie principali si ramificano diversi assi commerciali di importanza secondaria quali: via Po, via Sestriere, P.zza della Repubblica e c.so XXV Aprile, dove troviamo gli addensamenti di tipo A.4..

Subito fuori dal Centro Storico (sulla prosecuzione di c.so Susa, prima del c.so XX Aprile) è presente un altro addensamento forte A3: l'addensamento di p.zza Martiri della Libertà (inglobato nell'addensamento A1 del Centro Storico).

Altri punti vendita si trovano sparsi sul territorio comunale, essi rappresentano però degli episodi isolati tali da non riuscire a creare una rete commerciale strutturata.

L'offerta del comune di Rivoli si è modificata anche grazie alla realizzazione di alcune medie e grandi strutture di vendita, che, per quanto riguarda il lato Orientale della Città, sono il centro commerciale "Gardenia Blu" e la struttura extra - alimentare ex Iperstanda; per quanto riguarda il lato occidentale, verso i Comuni della Valle di Susa, sono invece Auchan (ex Città Mercato), Prisma '88, nuovo Brico.

I mercati di Rivoli

L'analisi commerciale di Rivoli non può considerarsi completa se non si considera il commercio su area pubblica. Il comune presenta nove mercati distribuiti nell'arco dell'intera settimana, uno (p.zza Aldo Moro) rappresenta un mercato di area vasta (attrattore), mentre gli altri svolgono una funzione di mercato di vicinato.

L'articolo 8 della D.C.R. 626-3799 "Indirizzi regionali per la programmazione del commercio su area



pubblica, in attuazione dell'articolo 28 del D.Lgs. 31 marzo 1998, n. 114" fornisce come indicazione per il calcolo teorico dei posti – banco - settimana 80 - 100 abitanti; dunque l'offerta del comune di Rivoli è da considerarsi in generale abbastanza equilibrata essendo la popolazione pari a 50.000 abitanti. Calcolando 100 abitanti ogni posto-banco, infatti, il numero minimo di posteggi è di circa 500 contro 516 presenti. Non si ritiene quindi di estendere il volume di offerta commerciale di questo tipo.

11.2. Linee-guida per lo sviluppo della rete commerciale

COM.01 – Adottare i “Criteri per il riconoscimento delle zone di insediamento commerciale”

COM.02 - favorire il mantenimento di una presenza diffusa e qualificata del servizio di prossimità negli addensamenti urbani, attraverso la presenza di esercizi commerciali riconducibili a differenti tipologie di strutture distributive;

COM.03 - Orientare l'insediamento degli esercizi commerciali in zone ed aree idonee alla formazione di sinergie tra le differenti strutture distributive e gli altri servizi,

COM.04 - Favorire la formazione di un sistema di offerta articolato sul territorio e composito, per consentire ai consumatori di esercitare le loro preferenze, innescando la dinamica concorrenziale nel sistema.

COM.05 - Consolidare e specializzare gli esercizi di vicinato negli addensamenti urbani (con particolare attenzione allo sviluppo ed al consolidamento dell'area centrale storica);

COM.06 – Rafforzare le medie strutture di vendita, sia negli addensamenti, sia nelle Localizzazioni L1.

COM.07 – Consentire l'insediamento di attività commerciali a servizio del settore manifatturiero nell'area industriale, al fine di favorire il riuso di contenitori edilizi vuoti, consentire lo sviluppo di attività di vendita di prodotti delle aziende insediate.

11.3. Il distretto produttivo

Il Distretto industriale dell'area Ovest

I problemi della nostra area industriale vanno collocati nell'ambito di quello che si può definire il “Distretto Produttivo dell'area Ovest di Torino”.

Dalla tabella riportata Grugliasco presenta una superficie territoriale dedicata alle attività produttive, commerciali e terziarie di 2.980.750 di mq, di gran lunga superiore a quella di Rivoli e Collegno che non superano i 2.000.000 di mq. Tale dato è ancora più eclatante se lo si osserva in rapporto al totale della superficie comunale, dove Grugliasco registra una superficie produttiva quasi pari al 23% del totale a fronte di valori attorno al 6% di Rivoli e 10% di Collegno.

Si potrebbe quindi dire che, mentre Grugliasco rappresenta un caso particolare, Rivoli e Collegno presentino numerosi punti di contatto. Tale similarità viene tuttavia smentita dalle diverse politiche relative all'insediamento di nuove aree produttive, commerciali e terziarie.

Rivoli all'interno dell'ultima Variante Strutturale al Piano ha infatti deciso di applicare una politica prevalentemente contenitiva al fine di evitare un eccessivo carico del territorio comunale. Collegno, al contrario, ha intrapreso una politica estremamente aggressiva tesa a colmare il gap esistente con i comuni contermini. Nella relazione illustrativa al piano si legge chiaramente che “la superficie lorda di

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

pavimento (slp) complessiva di nuovo impianto dei luoghi del lavoro risulta pari a 296.523 mq, a fronte di una superficie lorda di pavimento a destinazione produttiva e terziaria presente alla data di adozione del progetto preliminare di piano pari a 458.016 mq; l'incremento percentuale risulta quindi pari al 65%

Consistenze delle aree produttivo-terziario-commerciali previste dai diversi PRGC

Comune	Superficie comunale (mq)	Superficie territoriale produttiva (mq)	Superficie territoriale produttiva (%)
Rivoli	29.520.000	1.861.273	6,31%
Collegno	18.120.000	1.756.581	9,69%
Grugliasco	13.120.000	2.980.750	22,72%

Passando ad osservare la disposizione territoriale delle aree produttivo-terziario-commerciali si nota come Rivoli concentri la quasi totalità di tali attività a sud-est dell'abitato, in un trapezio tra C.so Francia, C.so Allamano, la tangenziale ed il confine comunale orientale. Ad esso si aggiungono alcune nuove aree a sud dello stesso C.so Allamano e di C.so Einaudi in corrispondenza della loro intersezione con la tangenziale ed alcune aree – di dimensione nettamente inferiore – a nord dell'abitato, nei pressi dell'intersezione tra C.so Susa ed il raccordo autostradale con la Val Susa.

Anche Grugliasco presenta due ampie zone a ridosso di C.so Allamano: una a sud del corso, compresa tra questo e la Strada del Portone – lungo cui si sviluppano I-CIM e CAT, e l'altra a nord, al confine con il comune di Torino.

Collegno, infine presenta due zone più consolidate a ridosso di C.so Francia e C.so Marche ed un'area di nuovo impianto compresa tra la tangenziale e la statale 24, su tale area trovano collocazione il P.I.P. ed un polo commerciale di grande attrattività costituito dal Centro Commerciale La Certosa, e dalla nuova sede dell'IKEA, che con i suoi 33.000 mq rappresenta il più grosso insediamento IKEA d'Italia.

I residui di piano

Per quanto riguarda le aree normative di nuovo impianto previste dai PRGC ma non ancora attuate, ciò che appare più evidente è la pressoché totale mancanza di residui all'interno del comune rivolese. Tale dato fa ritenere il vigente PRGC esaurito, per lo meno per quanto riguarda le attività produttive-terziarie-commerciali e pone serie questioni circa l'eventuale localizzazione di nuove aree da destinare a tale attività.

Pur non avendo esaurito le aree produttive previste dal piano, anche i comuni limitrofi di Collegno e Grugliasco presentano una percentuale di residuo di piano piuttosto bassa; intorno al 2,5% per Collegno e di poco superiore al 6% per Grugliasco; tale risultato sembra confermare la tesi che il settore produttivo rimane un'importante risorsa per le aree ovest della cintura torinese. In tal senso i PRGC di tutte e tre i comuni presi in esame si sono dimostrati bilanciati nel prevedere aree per attività produttive-terziario-commerciali per il quali si registra un elevato tasso di attuazione.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

I contenitori vuoti

D'altra parte bisogna tener conto, all'interno del tessuto produttivo consolidato della presenza di contenitori vuoti a causa della cessazione di alcune attività produttive e della difficoltà di riutilizzo degli stessi a causa delle mutate esigenze soprattutto dal punto di vista tecnologico ed impiantistico, che rendono spesso economicamente svantaggioso il recupero delle strutture esistenti rispetto alla costruzione di un nuovo edificio.

Come sottolineato in precedenza, il comune di Rivoli presenta un patrimonio edilizio legato alle attività produttive consolidatosi da molti anni, onde per cui non sono rari casi in cui gli edifici industriali non corrispondano più alle esigenze dei fruitori o della collettività.

I motivi possono essere molteplici: variazione del mercato e/o dei prodotti, variazione delle modalità produttive delle merci, cambiamento delle strutture societarie (passaggio, ad esempio, di una imprenditoria basata sulla grande industria ad una incentrata sulla piccola e media attività), variazione del contesto limitrofo (cambiamento della destinazione d'uso delle aree attigue ad uno stabilimento produttivo, ad esempio, da agrarie a residenziali, passaggio dovuto generalmente alla crescita urbana).

La maggior parte di queste motivazioni sottolinea comunque l'obsolescenza dei manufatti edilizi esistenti e, a fronte di una possibile riedificazione o perlomeno riconfigurazione delle aree su cui insistono, pongono problemi non indifferenti di trasformazione e pianificazione che investono l'intera città.

Potenziali aree di trasformazione

A partire dalla osservazione delle aree produttive rivolesi sono emerse svariate aree di potenziale trasformazione urbana, esterne al nucleo manifatturiero-industriale. Di tali aree alcune hanno le caratteristiche per un cambio di destinazione d'uso a favore della residenza, altre sono aree già parzialmente compromesse, che potrebbero mediante un nuovo utilizzo urbanistico.

Su alcune di queste aree sono pervenute all'Amministrazione proposte di intervento ai sensi della Legge n. 106/2012 (Decreto Sviluppo), o proposte di PEC

Tali aree sono:

Area lungo la tangenziale, presso il bocciodromo:

quest'area di 80.000 mq di proprietà dell'Ativa S.p.A., attualmente libera, potrebbe risultare particolarmente strategica vista la sua vicinanza alla tangenziale nord, a c.so Susa, per l'insediamento di attività direzionali o terziarie. La proprietà ha presentato un PEC, che ha ottenuto l'approvazione

Ex - ENEL:

l'isolato in questione, caratterizzato una superficie di 10.000 mq, si trova nelle immediate vicinanze del centro storico. Attualmente è caratterizzato dalla presenza di alcune attività artigianali e terziarie (banca) ma potrebbe divenire particolarmente strategico in un'ottica di potenziamento delle attività commerciali lungo c.so Susa. Su tale area sono stati condotti degli studi di fattibilità economica ed è stata attivata la procedura per il contributo di miglioria urbanistica, per la valutazione di una possibile

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

variazione della destinazione d'uso o, in alternativa, la possibilità di insediare dei servizi pubblici, previo l'avvio di procedure di acquisizione da parte dell'Amministrazione. .

Area Costalla:

si tratta di un'area di 6300 mq, posta a nord di Borgo Nuovo lungo corso Monte Rosa interessata da uno stabilimento che ha cessato da anni la produzione; si trova al margine di un comparto residenziale, circondato da zone agricole di tutela ambientale, Su questo comprensorio la proprietà ha depositato una proposta di riqualificazione con una trasformazione di tipo residenziale, su cui l'amministrazione ha richiesto lo studio per l'inserimento di orti urbani. Il progetto è in corso di esame presso gli uffici.

Stabilimento "Mulino Barca":

questo stabilimento occupa una superficie di 17.000 mq situata lungo le rive della Dora Riparia in prossimità del confine comunale con Pianezza ed Alpignano. Viste le intenzioni del Comune di Rivoli, di associazioni territoriali quali il Patto Territoriale della Zona Ovest e le direttive regionali relative ai progetti "Corona Verde" e "Tangenziale Verde" di potenziare il sistema ecologico e paesistico della fascia Fluviale della Dora, quest'area potrebbe subire processi di rinaturalizzazione connessi all'istituzione dell'*Asta Agronaturale della Dora Riparia*. Si tratta di immobili di proprietà privata, per i quali non esistono ancora proposte progettuali.

Area produttiva lungo via Vajont:

quest'area di 111.000 mq, situata al confine con il comune di Collegno, si trova ormai circondata da un tessuto di tipo residenziale fatto per lo più di villette su lotto o piccole palazzine. Si tratta di un'area con presenza di industrie che presentano emissioni in atmosfera non nocive, secondo le risultanze delle indagini condotte da ARPA e Provincia, ma sicuramente fastidiose. Per questo motivo occorre studiare la possibilità di delocalizzazione, nell'ambito del distretto industriale Rivoli-Collegno-Grugliasco, cu si è fatto cenno, introducendo gli elemnti di premialità connessi a possibili trasformazioni urbanistiche dell'area in questione.

Area produttiva lungo C.so Luigi Einaudi:

quest'area di 21.000 mq è attualmente occupata da alcuni capannoni in disuso e si trova nella fascia di passaggio tra la zona industriale e quella residenziale. Su quest'area è stata depositata una proposta di intervento ai sensi del decreto sviluppo da parte della proprietà

Area produttiva lungo via Pavia:

quest'area di quasi 200.000 mq rappresenta il cuore del "trapezio produttivo" di Rivoli. Sul sito insistono capannoni costruiti negli anni '80 che presentano strutture e conformazioni in molti casi obsolete rispetto alle attuali esigenze produttive (ad esempio sono caratterizzati da grandi altezze, e quindi grandi volumi, e da strutture quali carri ponte non più necessarie alla produzione). Per tale area completamente inserita in un contesto produttivo si prevede il mantenimento delle medesime funzioni, valutando l'insediamento di nuove realtà produttive non più legate all'industria pesante, ma ad attività più indirizzate verso la logistica, i servizi alle imprese, la tecnologia. Si apre il tema del riuso dei contenitori industriali dismessi o di difficile riconversione, anche per i problemi legati alla bonifica ambientale che comporta il loro riuso.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

APEA:

L'originaria ipotesi, originariamente individuata dal Piano Territoriale Integrato Metromontano per la rilocalizzazione dell'area produttiva di via Vajont che versa oramai in condizioni di obsolescenza ed è circondata da aree residenziali, con le quali si trova in contrasto dal punto di vista urbanistico ma soprattutto dal punto di vista ambientale, con particolare riferimento all'aspetto acustico e delle emissioni in atmosfera.

Il Comune di Rivoli, in sinergia con i competenti settori della Provincia di Torino e la consulenza di Enviroment Park, aveva elaborato la proposta di un'area produttiva ecologicamente attrezzata per tale rilocalizzazione; il sito prescelto era costituito da un lotto di terreno di circa 207.000 mq nell'ambito compreso tra corso Allamano a nord e la Tangenziale sud a ovest, che presenta collegamenti infrastrutturali rilevanti, ovvero accessi alla Tangenziale e prossimità all'Interporto SITO ed al CAAT.

L'area prescelta sarebbe stata idonea ad accogliere circa 50 aziende all'interno delle quali 30 aziende attualmente insediate in via Vajont più nuovi soggetti impegnati nello sviluppo del settore energetico, che hanno già espresso il loro interesse al progetto APEA.

Si tratta però di un intervento che prevede un pesante consumo di suolo, e si ritiene tale proposta non compatibile con gli indirizzi generali di piano.

Occorrerà invece riprendere in termini di "APEA" la possibilità di riconversione di parti delle attuali aree industriali, non solo Rivolesi, ma del distretto industriale dell'area Ovest (Grugliasco, Collegno, Rivoli) con interventi mirati a rilanciare l'appetibilità dell'intero distretto, che gode di una collocazione di pregio nell'ambito dell'area metropolitana (ben servita da tangenziale, prossima al polo logistico di SITO-CAAT e alla previsto scalo di Orbassano).

Attualmente il nostro polo industriale presenta una elevata densità edilizia con una scarsa dotazione di verde e servizi; il progetto APEA sull'esistente potrebbe intervenire con la creazione di un'area produttiva caratterizzata da elevati standard di dotazioni impiantistiche indirizzate verso la sostenibilità ambientale ed indirizzata verso la realizzazione di un'elevata qualità ambientale. Il progetto potrebbe prevedere il potenziamento del sistema viario, con la possibilità di un sovrappasso pedonale di corso Allamano, in modo da sgravare la rotatoria di corso Allamano e da permettere la realizzazione di un collegamento ciclopedonale.

Area di riqualificazione ambientale sull'asta della Dora

questa lingua di territorio incuneata tra i comuni di Alpignano e Pianezza viene individuata dallo strumento vigente come area di riqualificazione ambientale. Tale area di oltre 38.000 mq, posta in prossimità della Dora potrebbe essere interessata da una trasformazione urbanistica in un ambito di rinaturalizzazione dell'asta fluviale della Dora come già indicato dal PTI Metromontano. Quest'area potrebbe costituire un'area di riqualificazione ambientale, essere utilizzata per una fruizione didattica, del loisir o tecnologica, con la realizzazione di strutture connesse all'utilizzo dell'alveo fluviale, anche nella prospettiva del riuso a fini energetici.

area servizi Fa Via Vajont

quest'area di 180.000 mq, individuata dal piano regolatore come Fa, ovvero Parco Attrezzato, è



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

adiacente al comparto di via Vajont. L'Amministrazione Comunale sta valutando la proposta di un completamento di tale comparto con la realizzazione di una grande area a servizi art, 21, per la rilocalizzazione di alcune attrezzature sportive dislocate sul territorio e poco utilizzate poiché isolate o di non comodo accesso. Tale trasformazione permetterebbe di concludere in maniera efficace la porzione nord del quartiere di La Vica, rispondendo con una riqualificazione totale dell'area compresa tra via Pellice e la Tangenziale Nord.

Parchi industriali

I parchi industriali rappresentano una nuova modalità di strutturare le aree produttive e terziarie, che asseconda le esigenze dei settori più innovativi e in via di espansione: compagnie che si occupano di comunicazione, alta tecnologia o ingegneria ambientale possono trovare in questo tipo di insediamenti il loro luogo di insediamento ideale.

I concetti base di un parco industriale sono la flessibilità, la forte infrastrutturazione del territorio, l'alto grado di tecnologia dei fabbricati e delle reti di trasmissione dei dati, la bassa densità e l'approccio ecologico dell'insediamento.

Questi tipi di insediamenti sono normalmente ai margini dell'abitato residenziale, in zone servite da infrastrutture di diverso tipo (strade a grossa percorrenza, ferrovie o treni metropolitani, servizi pubblici). Nella suddivisione degli spazi si dà grande importanza alla flessibilità e ai diversi tagli degli immobili offerti, in modo da dare alle compagnie interessate un modello di insediamento che potesse adattarsi alle loro peculiari esigenze, così come è stata posta attenzione anche alla disposizione di infrastrutture di alta qualità (per esempio per la tecnologia della trasmissione dei dati).

L'approccio ecologico si basa sull'obiettivo della "sustained continuation", così come trattato nella conferenza sull'ambiente di Rio de Janeiro. Questo approccio ecologico è declinato in molteplici ambiti, come gli spazi aperti, le risorse di acqua, il traffico, l'energia, la rimozione di strutture obsolete, i rifiuti. In molti esempi europei si punta sulla efficienza energetica del parco, attraverso l'uso di energie rinnovabili. Può la nostra area industriale essere ripensata come "parco industriale"?

La perequazione territoriale

E' uno strumento finalizzato ad ovviare alle disparità derivanti dalla distribuzione territoriale dei vantaggi/svantaggi economici indotti da interventi di rilevanza sovracomunale attraverso forme di compensazione e riequilibrio degli effetti ambientali e territoriali delle trasformazioni programmate.

L'azione perequativa, a livello territoriale, presuppone la definizione di strumenti finanziari e gestionali finalizzati all'equa ripartizione dei benefici e dei costi derivanti dalle scelte di pianificazione sovracomunale concordate dai comuni coinvolti – attraverso appositi accordi – nella pianificazione stessa.

Lo strumento si presta a supportare ipotesi di rilocalizzazione di siti industriali, in particolare quelli che presentano situazioni di accostamenti critici (via Vajont, via Fabbrichetta) o per il riuso di contenitori vuoti.

[

Le pubbliche amministrazioni utilizzano lo strumento della perequazione territoriale per coordinare lo sviluppo con la sostenibilità dello stesso in riferimento all'insieme delle attività, alle economie

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

insediative, all'assetto infrastrutturale e paesaggistico-ambientale. I soggetti interessati, anche su indicazione del piano territoriale provinciale, ricorrono a tale strumento per:

- a) migliorare la qualità insediativa delle aree interessate resolvendo le criticità e le situazioni di compromissione del territorio;
- b) ampliare l'offerta di servizi alla produzione e alla persona attraverso forme consortili di gestione nei diversi ambiti territoriali;
- c) razionalizzare l'offerta delle aree produttive limitandone i processi di diffusione sul territorio attraverso la promozione di appositi accordi tra i comuni per definire criteri condivisi per la localizzazione dei nuovi insediamenti.

In particolare, la perequazione territoriale è applicabile:

- a) agli insediamenti produttivi (comprese le funzioni logistiche) caratterizzati da effetti sociali, territoriali ed ambientali che interessano più comuni;
- b) agli interventi necessari per l'adeguamento del sistema delle urbanizzazioni primarie (reti tecnologiche, impianti di erogazione dell'energia, di approvvigionamento idrico, di raccolta e smaltimento dei rifiuti, ecc.);
- c) agli insediamenti terziari o commerciali con particolare riferimento alle strutture di vendita generatrici di rilevanti impatti di natura sovracomunale;
- d) agli insediamenti turistici che esercitano una pressione che supera i confini del comune ospitante.

La perequazione territoriale è inoltre applicata quando gli strumenti della pianificazione territoriale individuino azioni di valorizzazione/riqualificazione che interessino un insieme di comuni.

11.4. Linee-guida per lo sviluppo del distretto produttivo

MAN.01 – Limitare il consumo di suolo – non espandere l'area industriale

MAN.02 – Favorire la trasformazione “sostenibile” dei lotti

MAN.03 – Favorire sviluppo di “mix” di destinazioni d'uso compatibili con l'assetto produttivo

MAN.04 – Riqualificare siti degradati o dismessi

MAN.05 – Incentivare l'uso di tecnologie per il risparmio energetico.

MAN.06 -Favorire il risanamento/riuso delle coperture degli edifici industriali per l'installazione di pannelli fotovoltaici, solari, o sistemi di mitigazione climatica (terrazzi verdi, sistemi di raffrescamento a circolazione naturale, pompe di calore, ecc..)

MAN.07 – Incentivare il riequilibrio ambientale tramite premialità alla sistemazione del verde in lotti industriali

MAN.08 – Consentire l'insediamento di attività commerciali a servizio del settore manifatturiero nell'area industriale, al fine di favorire il riuso di contenitori edilizi vuoti, consentire lo sviluppo di attività di vendita di prodotti delle aziende insediate.

MAN.09 – Incentivare processi di risanamento e bonifica ambientale, anche attraverso lo scomputo parziale degli oneri sostenuti per le operazioni di bonifica.

11.5. Il polo logistico: I-CIM, SITO, CAAT, Interporto di Orbassano

Un discorso a parte meritano il Centro Intermodale Merci (I-CIM) ed il Centro Agroalimentare Torinese

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

(CAAT), due nuovi poli di rilevanza regionale che insistono su diverse municipalità tra cui quelle di Rivoli e Grugliasco. In entrambi i PRGC tali poli vengono trattati a parte, sia per il conteggio degli standard urbanistici che per le linee guida di pianificazione, non potendo essi influenzare le direttive regionali.

È indubbio tuttavia che tali aree possano avere un ruolo determinante nelle decisioni relative alla futura localizzazione di nuove attività produttive, commerciali e terziarie.

Il Polo logistico di Orbassano-Rivoli-Grugliasco-Rivalta è un luogo dove convivono diverse strutture che operano nel campo del trasporto delle merci:

- l'interporto SITO;
- la struttura dedicata al trasporto intermodale della CEMAT;
- la struttura dell'AFA - Autostrada Ferroviaria Alpina;
- lo smistamento ferroviario di Orbassano
- il CAAT - Centro Agro-Alimentare di Torino.

Analizzando alcune di queste realtà emergono dati interessanti.

In particolare, per quanto riguarda l'interporto SITO, su un totale di 2.800.000 mq, sembrano esistere ancora aree libere su cui poter costruire. C'è quindi, un dato importante: la possibilità di insediamento di nuove iniziative.

L'altro elemento è lo smistamento di Orbassano, che è uno smistamento di concezione di qualche decina di anni fa e che occupa 1.660.000 mq, i treni che sono attualmente smistati sono poche decine.

Il piano nazionale della Logistica individua nei nodi dei "corridoi" europei TEN la necessità di modernizzazione delle infrastrutture di servizio e di intermodalità.

Il polo dell'area ovest, con la realizzazione della Torino-Lione, non deve perdere una occasione storica di sviluppo.

L'asse di corso Marche diventa determinante per evitare problemi di congestione sul nodo di Rivoli.

11.6. Linee-guida per lo sviluppo della logistica

Tema strettamente legato alla realizzazione della Torino-Lione, può dare forte sviluppo al riuso di contenitori edilizi della nostra area industriale.

Esiste il rischio di una espansione delle aree di SITO e CAAT in relazione agli sviluppi del piano Nazionale e Regionale della logistica, con un conseguente pesante consumo di suolo, che va prevenuto ragionando sulle potenzialità ancora inutilizzate degli attuali siti.

LOG.01 – Contenere il consumo di suolo

LOG.02 – Incentivare il riuso di contenitori edilizi esistenti

LOG.03 – Valutare l'impatto sul sistema viabile esistente, particolarmente critico nello snodo di Rivoli

LOG.04 – Concordare con gli enti sovraordinati la riorganizzazione del sistema autostradale (Corso

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

Marche, quarta corsia della tangenziale nord, interrimento del nodo di Rivoli?) e dei trasporti metropolitani (metro, ferrovia regionale).

11.7. Il terziario e i servizi

Sebbene caratterizzati da situazioni territoriali estremamente variegate, i piani dei tre principali comuni dell'area ovest presentano alcune caratteristiche comuni: ereditano dai precedenti porzioni di territorio dedicate ai sistemi produttivi ampie e consolidate, in particolar modo per quanto riguarda Rivoli e Grugliasco. In seconda battuta tutti tendono ad unire insieme in un'unica area normativa i tessuti produttivi, terziari e commerciali. Ciò è particolarmente vero se si osserva il piano di Collegno dove queste categorie vengono raggruppate sotto un'unica categoria chiamata "i luoghi del lavoro".

Il terziario privato

Questa mancata distinzione tra le tre sottocategorie, se da un lato intende lasciare maggior flessibilità "non vincolando la città a previsioni difficilmente valutabili" dall'altro dipende pure dalla quasi totale assenza di un grande terziario direzionale tale da richiedere apposite localizzazioni urbanistiche.

Fin dalla mancata realizzazione del Centro Direzionale di Torino a seguito del concorso del 1962, l'area metropolitana torinese, al contrario di altre realtà metropolitane italiane quale quella romana o milanese, ha sempre rivelato una estrema difficoltà ad attrarre grandi investitori nel settore terziario.

L'attuale settore terziario presente nell'area del Patto Territoriale del Nord Ovest si caratterizza prevalentemente per piccole attività che trovano la propria naturale localizzazione all'interno delle zone urbane consolidate e dei centri storici in particolare oppure ai piani bassi degli edifici residenziali lungo i grandi assi urbani (ad esempio c.so Francia).

Questo per quanto riguarda il terziario privato.

La città di Rivoli dovrà favorire insediamenti direzionali e di terziario avanzato, sfruttando le aree Fa disponibili. In particolare, in questi gironi si sta valutando la proposta di ATIVA per la realizzazione del centro direzionale sull'area limitrofa alla tangenziale (via di Nanni, via Ciamarella).

Il terziario pubblico

Per il terziario pubblico, assistiamo invece al progressivo abbandono di sedi "storiche", la cui messa norma e riorganizzazione funzionale risulta troppo onerosa, e alla realizzazione o riuso di contenitori più recenti (vedasi la sede del Municipio della nostra Città).

Gli enti che in questo senso hanno maggiori esigenze di spazi sono l'Università e l'ASL: Grugliasco per la prima, Collegno e in minor grado Rivoli per la seconda, in relazione alla riorganizzazione e dei servizi sanitari di base (Nuovo Poliambulatorio)

Da segnalare il raggiunto obiettivo di localizzare a Rivoli la nuova stazione di Polizia, che dovrebbe costituire la struttura di riferimento per l'area ovest, da Collegno alla bassa Valle di Susa.



11.8. Linee-guida per lo sviluppo del terziario e dei servizi

- TER.01 – Pensare alla possibile trasformazione urbanistica delle sedi obsolete
- TER.02 – Favorire i nuovi insediamenti in aree già edificate, da riqualificare
- TER.03 – Prevedere la dotazione di parcheggi per il pubblico
- TER.04 – Compatibilmente con i problemi di accostamento critico, favorire l'insediamento nelle aree industriali di attività a servizio delle imprese
- TER.05 – Favorire la localizzazione in aree facilmente raggiungibili dalla viabilità extraurbana
- TER.06 – Favorire posizioni centrali per i servizi ai cittadini

11.9. Il settore turistico-alberghiero

Prendendo in esame il turismo, che risulta in tutti e tre i comuni in esame tra i settori più bassi; è interessante notare come tuttavia sia il settore in continua crescita con un'impennata nel corso degli ultimi anni, a dispetto di tutte le altre attività finora prese in esame. In particolare tra il 2002 ed il 2009 il numero di unità è cresciuto del 50% a Rivoli, del 70% a Collegno ed addirittura del 75% a Grugliasco.

Rivoli – comune turisticamente rilevante

E' opportuno ricordare che il comune di Rivoli è compreso nell' "Elenco dei comuni che fanno parte degli ambiti turistici ai sensi dell'art.12 della L.R. 75/96" ed in particolare è uno dei 13 comuni dell'Ambito 1 (Area Metropolitana di Torino) classificati come "comuni tipo logicamente significativi e turisticamente rilevanti".

Basandosi sui dati dell'osservatorio Turistico Regionale della Regione Piemonte, vengono di seguito riportati i dati relativi agli esercizi ricettivi, in termini di numero e posti letto e di presenze italiane e straniere

Si può osservare come il settore alberghiero sia in crescita fino al 2007 in tutti e tre i comuni, in termini di unità ricettive; per quanto riguarda le presenze vanno rilevate una costante crescita, fino al 2008, con una contrazione nel corso dell'ultimo anno, inoltre fino al 2005 la percentuale di turisti stranieri era molto elevata, fino al 40% delle presenze, con una drastica riduzione a partire dal 2007. I dati relativi all'anno 2006 registrano un numero di presenze molto elevate legate ai XX Giochi olimpici invernali ospitati dalla Città di Torino, che sono stati un evento eccezionale con forti ripercussioni sul settore in tutta la provincia.

Unità ricettive, posti letto e presenze italiane e straniere 2006-2009

Analizzando i dati relativi all'intero PTO si conferma il trend positivo del settore, con una costante crescita nell'offerta turistico ricettiva, passata dai 20 esercizi e 912 posti letto del 2002 ai 47 esercizi corrispondenti a 2357 posti letto nel 2009.

Ora confrontando i dati del comune di Rivoli con quelli dell'intero PTO emerge come Rivoli rappresenti all'interno del PTO il comune con una maggior capacità turistico ricettiva sia in termini di unità ricettive



che di posti letto.

Sicuramente un elemento di vanto e di forte richiamo turistico per la Città è la presenza del Castello di Rivoli, posto sulla sommità della collina all'imbocco della valle di Susa, con la sua mole domina Torino ed oltre a rappresentare una delle residenze sabaude di maggior interesse nella prima cintura torinese, dal 1984, dopo una complessa opera di restauro, è sede del Museo d'Arte Contemporanea che, accanto alla collezione permanente, ospita importanti mostre temporanee d'alto livello internazionale.

La apertura al pubblico, nel 2007, della Reggia e dei Giardini di Venaria Reale, dichiarato dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità, uno dei più grandi "contenitori" ambientali ed architettonici europei, la cui strepitosa qualità delle architetture ne fa uno dei più significativi esempi della magnificenza dell'architettura e dell'arte del XVII e XVIII secolo, tanto da essere presa come modello per la realizzazione della Reggia di Versailles, ha fatto sì che il percorso delle Residenze Sabaude della prima cintura di Torino si arricchisse. Si tratta di promuovere il circuito delle residenze Sabaude nella sua interezza.

11.10. Linee guida/azioni lo sviluppo del settore turistico-alberghiero

TUR.01 – Favorire l'insediamento di nuove iniziative di natura turistico-alberghiera, anche di dimensioni minori (bed and breakfast, agriturismo, attività di tipo residenziale), anche attraverso trasformazioni d'uso di immobili esistenti

TUR.02 – Migliorare la qualità dello spazio pubblico

TUR.03 – Richiedere una migliore qualità architettonica dei nuovi insediamenti

TUR.04 – Salvaguardare il paesaggio

11.11. Il settore primario

Pur occupando solo una piccola percentuale della popolazione attiva – nel caso di Rivoli pari all'1,4% del totale (si veda a tale proposito *Titolo 1 – tabella 1.6.2*) – il settore primario dell'Area Ovest presenta una Superficie Agricola Utilizzata (SAU) percentualmente superiore alla media provinciale.

Per la zona del PTO, una percentuale di SAU del 46,9% sul totale contro il 38,1% della provincia di Torino. In particolare, si evidenzia come Rivoli, all'interno del PTO stesso, abbia un ruolo dominante toccando livelli di SAU pari al 52,4% dell'intero territorio comunale. Del tutto inferiori risultano invece gli apporti al PTO di Grugliasco e Collegno.

Superficie Agricola Utilizzata (SAU)

	SAU	Superficie Totale	%
Rivoli	1.548	2.952	52,4%
Collegno	744	1.812	41,1%
Grugliasco	335	1.312	25,6%
Totale PTO	8.137	17.364	46,9%
Totale Provincia	260.173	683.025	38,1%



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Fonte: ISTAT "V censimento generale dell'agricoltura" 2000

Se si osservano più nello specifico i diversi tipi di utilizzo della SAU si noterà poi come il territorio agricolo rivolese sia fortemente caratterizzato da colture redditizie quali i seminativi – pari all'83,4% contro una media PTO del 60,4% ed una provinciale del 42,8% - mentre meno del 10% risulta dedicato a colture quali pascoli e prati permanenti - pari, insieme, all'11,5% contro una media PTO del 37,7% ed una provinciale del 54,4%.

Analizzando invece il tipo di possesso della SAU si evidenzia come Rivoli si basi prevalentemente su superfici in affitto con valori percentuali che superano quelli dell'intero PTO – 61,7% contro il 54,8% - mentre, per quanto riguarda i terreni di proprietà, essi rappresentano solo il 36,8% del totale.

SAU per tipo di possesso

	proprietà		affitto		uso gratuito		totale
	num	%	num	%	num	%	
Rivoli	569,4	36,8%	955,6	61,7%	23,3	1,5%	1548,3
Collegno	365,9	49,1%	348,0	46,7%	30,8	4,1%	744,8
Grugliasco	106,4	31,7%	226,6	67,6%	2,4	0,7%	335,4
PTO	3526,4	43,3%	4462,0	54,8%	149,0	1,8%	8137,4

Fonte: ISTAT "V censimento generale dell'agricoltura" 2000

L'insieme di questi dati pare evidenziare, per quanto riguarda il territorio rivolese, la presenza di un elevato numero di aziende medio-piccole operanti su superfici agricole per lo più in affitto. Un tessuto aziendale quindi per certi versi attualmente più debole rispetto a quello dei territori limitrofi ma in grado di avere in futuro un ruolo strategico nella ridefinizione del "capitale d'area" del territorio rivolese.

Per capitale d'area si intende "la varietà degli elementi disponibili sul territorio in grado di rappresentarne le caratteristiche distintive e di definirne la collocazione all'interno di sistemi territoriali più ampi" In poche parole, per Capitale d'Area si intende l'insieme di qualità economiche, paesistiche, storiche, culturali e di *Know How* presenti sul territorio. È indubbio quindi che la presenza di colture fortemente redditizie e connotanti il paesaggio quali i seminativi e la vite possano rappresentare l'arma in più per una ridefinizione delle specificità rivolesi all'interno del Patto Territoriale dell'Area Ovest.

Il numero di aziende si mantiene in crescita in tutti e tre i comuni. Analizzando nello specifico il numero ed il tipo di allevamenti si nota come Rivoli nel corso degli ultimi due anni, pur mantenendo una forte presenza di allevamenti bovini, abbia ampliato tale tipologia includendo anche allevamenti suini, avicunicoli, caprini ed equini seppur di dimensioni non rilevanti.

Per quanto riguarda la SAU, il comune di Rivoli registra il valore più alto sia in valore assoluto che relativo (45%) rispetto alla superficie comunale, l'andamento è in leggera crescita, con una lieve flessione nel 2009, peraltro in linea con il trend provinciale.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

11.12. Linee-guida per lo sviluppo del settore primario

AGR.01 – Contenere l'espansione urbana

AGR.02 – Mantenere la conformazione dei due borghi rurali di Tetti Neirotti e Bruere, creare punti centrali (piazze) per lo sviluppo di attività di servizio, mercatali, commerciali

AGR.02 – Promuovere l'azienda "multiservizi" (formazione, vendita di prodotti a km zero, agriturismo, fattorie "sociali",...)

AGR.03 – Favorire il recupero delle cascine storiche

AGR.04 – Salvaguardare e valorizzare, anche dal punto di vista paesaggistico, il reticolo dei corsi d'acqua minore e delle bealre.

AGR.05 – Favorire la creazione di viali alberati lungo le strade grigie

AGR.06 – Mantenere il reticolo di strade grigie, ad accesso protetto

AGR.06 – Limitare l'uso del fotovoltaico e pannelli solari alle coperture, magazzini e non su suolo



12. LO SPAZIO PER LO SPORT E IL TEMPO LIBERO

12.1. Le strutture per lo sport

Ad oggi sono presenti sul territorio della città i seguenti centri sportivi di proprietà comunale:

Piscina: presso il centro Bonadies, gestita dalla Libertas Nuoto

Campi di Calcio: Quattro campi regolamentari con tribune ed illuminazione sono in gestione alle società di calcio rivolesi.

U.S. Rivoli Rivolese - Via Rosta, 56

Rivoli Calcio - Via Isonzo, 35 – Rivoli. dispone anche di campo di allenamento per allievi in Via Piave

U.S. Meroni Cascine Vica - Via Orsiera, 25

A.S. Cascine Vica Calcio - Via Sestriere, 118

Sono inoltre disponibili altri campi gestiti dai comitati spontanei di quartiere: piazza Cavallero, via F.lli Macario, via Adamello.

Campo di rugby: sito in via Piave, attualmente dismesso

Palestre

Presso le palestre agonistiche e scolastiche vengono organizzate, tramite le associazioni sportive presenti sul territorio, attività di atletica, ginnastica per adulti, ginnastica per anziani, pallavolo, minivolley, pallacanestro, pallamano, calcetto, judo, karaté, wiet wo dao.:

Palestra Tetti Neirotti - Largo G.B. Rossano, 1

Palestra di arrampicata - Centro Sociale Bonadies, in gestione alla Polisportiva comunale

Tennis

Tennis Comunale di Rivoli - Via di Nanni, 10

Dispone di 12 campi parte in terra parte in sintetico, due con copertura stabile ed altri con copertura mobile, un ristorante, spogliatoi, campo di squash. E' in fase di progettazione una piscina scoperta.

Tennis Zona Maiasco - Via Vajont - Cascine Vica.

In gestione alla Polisportiva comunale, dispone di due campi in sintetico senza copertura.

Campi da Bocce - "Bocciofila il Castello"

In gestione alla Società Bocciofila Rivolese - Via Pompeo Borghezio, 21

Tiro con l'Arco area "Castelpasserino"

In gestione al CARF, Arcieri delle Alpi

Lago per la Pesca area "Castelpasserino"

Il lago, di 20.000 mq. completamente immerso nel verde, è in gestione al Circolo Sportivo Pescatori Rivolesi "Castelpasserino" - Strada Castelpasserino, 255.



Piste da pattinaggio a rotelle

Rivoli dispone di tre piste regolamentari:

Via Sestriere

Piazza Transilvania - Giardini Lamarmora

Via Po ang. Via Carso.

Pista di Skate-Board presso i Giardini Lamarmora.

Pista di atletica leggera

I nuovo impianto sportivo comunale della Pista di atletica leggera di Via Vernante è affidato in gestione.

Sono presenti inoltre due campi di calcio di proprietà delle Proocchie rivolesi, a San Martino ai campi e a Santa Maria d'Ovorio e un complesso sportivo, con pista di atletica, campo di calcio, campo di calcetto, campi da tennis, pista coperta di proprietà dei Giuseppini del Murialdo, in corso Francia.

Sono presenti inoltre palestre private.

Si pone il problema della razionalizzazione di tali impianti, alcuni dei quali richiedono interventi di adeguamento di una certa consistenza. In particolare il campo sportivo di via Sestriere deve essere dismesso. Per il campo di via Piave il problema è costituito dalla disponibilità di spazi di parcheggio.

Per il campo di via Orsiera sono stati completati i nuovi spogliatoi prefabbricati.

Obiettivo è l'individuazione di un'area in cui concentrare molte di queste attrezzature, il che consentirebbe la realizzazione di un centro sportivo polivalente, in grado di rendere meno frammentata e più sostenibile la gestione e l'offerta di servizi.

12.2. Le strutture per il tempo libero

Viene sollevata l'osservazione della mancanza a Rivoli di cinematografi e di un teatro all'altezza dell'importanza della Città.

La problematica situazione dello spazio teatrale presso l'Istituto Natta è in via di soluzione con la Provincia di Torino. La struttura del San Paolo e del teatro parrocchiale di San Martino, del cinema-teatro di San Bartolomeo offrono attualmente un valido servizio di supporto.

Per quanto riguarda il cinema, chiusa la fase delle piccole strutture, l'offerta viene coperta da strutture multisala con un'area di influenza sovracomunale. Per Rivoli non si prevede lo sviluppo di tali strutture

12.3. Gli orti urbani

Obiettivi generali:

a) considerare gli orti come realtà sociale, urbanistica e storica di primo livello sottraendoli ad eventuali situazioni di marginalità e degrado affinché venga rivisitata, e rivissuta, dai cittadini in un'ottica dinamica di appartenenza e tutela;

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

b) dare allo spazio occupato dagli orti valore di luoghi urbani, verdi e di qualità contro il degrado, il consumo di territorio, per la tutela dell'ambiente e la promozione del territorio;

c) favorire la socialità, la partecipazione dei cittadini e la possibilità di aggregazione;

d) rendere gli orti urbani luogo di aggregazione multi-etnica, luogo di confronto e di scambio di conoscenze, di educazione ambientale con gli istituti scolastici e universitari, specie tra i giovani, mediante l'organizzazione, a margine, di incontri e punti di ristorazione finalizzati alla corretta acquisizione di informazioni agroalimentari e gastronomiche;

e) favorire il recupero della manualità nelle attività commesse agli orti, promuovendo la coltivazione di prodotti stagionali naturali spesso dimenticati o a rischio estinzione perché fuori dalle logiche dei grandi consumi indotte dalla cosiddetta globalizzazione;

Lo strumento attuativo potrà essere la concessione in diritto di superficie dell'area di proprietà comunale

Nei limiti imposti dalla vigente strumentazione urbanistica l'aggiudicatario potrà realizzare manufatti edilizi confacenti all'uso predeterminato del suolo, che al termine della concessione potranno essere rimossi ovvero, su richiesta dell'aggiudicatario all'Ente, trasferiti gratuitamente al Comune.

Per meglio declinare l'offerta da rivolgere ai cittadini, l'area dovrà essere organizzata prevedendo tagli di orti di dimensioni medio-piccole, non superiori a 75-80 mq.

La Concessione comporterà l'obbligo a carico del Concessionario della progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione ordinaria e straordinaria dell'insediamento degli orti urbani.



13. LE RISORSE STORICO-CULTURALI

13.1. Il Castello, San Grato, Piazzale Mafalda di Savoia, Villa Melano, gli edifici storici della città

Quando, nel 2000-2001, con il Programma Integrato "La Città e il Castello" la città di Rivoli iniziava quell'importante progetto di trasformazione di cui oggi iniziamo a cogliere i risultati, tutti erano consapevoli delle difficoltà che si sarebbero dovute affrontare, ma anche dell'importanza delle ricadute che quelle realizzazioni avrebbero prodotto sul futuro della città. Sintetizziamo dai documenti di allora, qualli siano state le linee-guida, i motivi ispiratori di quelle scelte:

Rafforzare il ruolo di rivoli come città di turismo .

La difficile transizione da periferia della città industriale a nuovo centro di residenza di qualità, di servizi e di cultura, vede nel turismo una risorsa centrale per la Città.

Il restauro del Castello di Rivoli e l'insediamento del Museo di Arte Contemporanea hanno segnato un primo passo fondamentale verso un futuro di città di cultura e turismo, proiettando Rivoli su uno scenario internazionale. Due altri elementi possono potenzialmente rafforzare l'attrattività e l'interesse della città come meta di turismo: il centro storico e il parco della collina morenica

La città ha voluto costruire, intorno al nucleo del Castello, una strategia organica in grado di rafforzare e valorizzare il ruolo del turismo. In questa strategia assumono grande importanza le connessioni e i collegamenti tra parti del territorio e della città, e l'integrazione tra politiche settoriali nel conseguimento di obiettivi comuni.

Valorizzare le connessioni tra città e castello

Il Castello costituisce il principale attrattore di turismo di Rivoli. Attualmente i flussi di visitatori escludono la città: il turista raggiunge il castello da ovest, direttamente dalla grande viabilità, senza visitare il centro storico. Il castello è un'"isola". L'accesso diretto in automobile non permette di leggere il rapporto strettissimo che il Castello ha storicamente con il territorio: dal centro di Rivoli, fino alla Basilica di Superga.

Un primo segnale di cambiamento è stata la localizzazione di una parte della mostra "Quotidiana" (primavera 2000) nella Casa del Conte Verde: per la prima volta, il visitatore del castello viene invitato nel centro storico. Occorre rafforzare questa tendenza, migliorando le connessioni tra città e castello, rendendole più attrattive. L'accesso al castello deve tornare ad avvenire secondo il percorso naturale che la storia ha disegnato: l'asse juvarriano di corso Francia, l'asse medievale di via Piol. L'arrivo diretto e veloce al castello è oggi la regola: deve diventare un'eccezione, sostituito da un arrivo graduale, che attraversando la città ne attraversi anche la storia.

Recuperare la collina come parco urbano e come connessione territoriale con la collina morenica

Il Castello costituisce la naturale cerniera tra la città e la collina morenica, attraverso il parco che si estende ad ovest del castello intorno alla cappella di San Rocco. Il recupero dell'area come parco urbano, con la ricostituzione della rete dei percorsi, il recupero del belvedere, la formazione di nuovi parcheggi, l'eliminazione e la riqualificazione dell'area degradata di proprietà del demanio militare, l'attrezzatura delle aree verdi e la riqualificazione dei bordi della collina intorno al castello costituiscono nel loro insieme un sistema coordinato di interventi che offre al visitatore una nuova

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

occasione di attrazione.

In futuro, con il recupero dell'area dei giardini cinquecenteschi del castello, ora occupati dalla bocciofila comunale a zona espositiva destinata alle collezioni all'aperto del Museo di Arte Contemporanea in corrispondenza della Manica Lunga del castello, e la riapertura e riqualificazione dell'antico passaggio sotterraneo di collegamento tra i due versanti della collina, il parco urbano della collina si lega strettamente al complesso del castello, valorizzandone l'offerta.

Qualificare l'ambiente urbano e il tessuto edilizio del centro storico

Il centro storico di Rivoli è stato negli ultimi anni luogo di una serie di interventi puntuali di restauro di edifici monumentali (la casa del Conte Verde, Palazzo Piozzo, la Torre della Filanda, il campanile della Collegiata Vecchia, la Collegiata Nuova, la chiesa di Santa Croce) di riqualificazione integrata di spazi pubblici (interventi di ripavimentazione, rifacimento dei sottoservizi a rete, nuova illuminazione pubblica, regolamentazione delle insegne e delle vetrine in via Piol, piazza Bollani, strade minori) e di attenti interventi diffusi di privati sul tessuto edilizio storico. Sono stati adottati provvedimenti di limitazione del traffico (zona pedonale in via Piol e, con il nuovo Piano urbano del Traffico, via Al Castello e tutta la zona al di sopra di piazza Bollani).

La ristrutturazione di piazzale Mafalda di Savoia, la sua chiusura al traffico, gli interventi di sistemazione delle scarpate della risalita meccanizzata, hanno dato una nuova inaspettata prospettiva al paesaggio fruibile dal Castello: un continuum che si estende dal Monviso, alle Alpi Marittime, le colline Monregalesi, la piana Astigiana, le Colline Torinesi con Superga, la Città, indistinta nei confini tra Torino, Collegno, Rivoli, l'asse di Corso Francia, la Serralunga, con in lontananza, le Alpi prossime al Rosa e al Gran Paradiso, quindi le montagne della valle di Susa, il Musinè, il Rocciamelone, la Sagra di San Michele, fino alle prime propaggini dell'Orsiera.

L'insieme degli interventi ha cambiato radicalmente il volto del Castello, ma anche del centro storico.

La rilocalizzazione delle sedi amministrative della Città ha liberato alcuni dei principali edifici monumentali del centro (Palazzo Piozzo, Palazzo Municipale, Villa Cane d'Ussol) da usi incompatibili con la fruizione turistica e culturale, offrendo ulteriori risorse per rafforzare l'attrattività e l'offerta turistica del centro, diffondendola intorno ed oltre l'asse consolidato di via Piol. Questa sarà la sfida della prossima amministrazione: mobilitare risorse, sicuramente comunitarie, per il recupero e la valorizzazione di questi gioielli del patrimonio pubblico rivolese, che, insieme all'Istituto Musicale, all'ex ospedale degli infermi, alla ex scuola Vittorino da Feltre, all'imbocco della "porta di San Bartolomeo", potranno costituire una risorsa strategica per la valorizzazione del centro storico.

Un programma di respiro europeo

Il Programma Integrato "La Città e il Castello" si inserisce in un quadro di riferimento di area vasta che vede l'intero quadrante ovest dell'area metropolitana torinese investito da importanti cambiamenti, il cui segno può essere riassunto nel venir meno della centralità di Torino in senso geografico, e della produzione industriale come unica vocazione di sviluppo del territorio.

L'area metropolitana sempre più assume l'aspetto di una rete policentrica in cui città come Rivoli recuperano il proprio ruolo storico di centri locali, assumendo però al tempo stesso nuove potenzialità di relazioni di rete. Allo stesso tempo, il venir meno dell'egemonia della "città industriale" evidenzia nuove possibilità di sviluppo economico in settori come il turismo.

Sotto questo profilo il quadrante ovest dell'area metropolitana, con Rivoli in posizione centrale, presenta alcuni indubbi punti di forza, rappresentati da altrettante risorse ambientali, storiche e culturali di rilievo sovra-locale, che se adeguatamente sviluppate e connesse possono configurare



un'offerta turistica forte, diversificata e articolata:

- Il sistema dei parchi e delle aree protette, che a partire dai giardini della Venaria Reale e dal Parco della Mandria disegna una mezzaluna verso ovest e sud, incontrando l'area del Musinè, la collina Morenica con l'area attrezzata del parco di San Grato, l'area dei laghi di Avigliana, e infine si connette con il Parco Fluviale del Sangone.
- Il tessuto connettivo, ancora di straordinaria qualità ambientale sia in senso naturalistico che come traccia storica degli assetti del paesaggio agrario della pianura irrigua piemontese del secondo settecento, nelle aree della collina morenica e nelle parti agricole della pianura non urbanizzata.
- Le due grandi aste fluviali, in primo luogo della Dora Riparia ma anche del Ceronda, che attendono ancora di essere opportunamente valorizzate per il loro straordinario potenziale ambientale e per la presenza di tracce consistenti delle sistemazioni irrigue storiche, e dei luoghi del "fare": centrali, sistemazioni idrauliche, veri e propri stabilimenti della prima industrializzazione.
- I punti di eccellenza consolidati del Castello di Rivoli, dell'Abbazia di S. Antonio di Ranverso, della Sacra di San Michele, della Reggia della Venaria e del parco della Mandria, insieme a risorse ancora da valorizzare pienamente come la Certosa di Collegno.
- La rete dei percorsi territoriali composta dalla via Francigena, dai sentieri e itinerari della collina Morenica, dalle stesse aste fluviali se opportunamente qualificate, dalla rete provinciale delle piste ciclabili, dai tracciati agricoli di potenziale uso ricreativo.

I nodi delle reti ecomuseali regionale e provinciale, con l'ecomuseo del Molino della Seta a Collegno, il Villaggio Leumann, il museo delle acque di Savonera, cui possiamo aggiungere per affinità il centro di documentazione del Miscarlino dedicato alla collina Morenica.

13.2. La Collegiata di Santa Maria della Stella (Collegiata Alta)

L'edificio è un insieme di stili e rimaneggiamenti diversi. La prima pietra fu deposta il 9 maggio del 1827, anno in cui il Comune sovvenzionava all'antico Convento Domenicano i lavori di costruzione della Chiesa. Unica traccia dell'antica struttura (rivolta a nord-ovest, in senso opposto a quello attuale) è la gotica torre campanaria. La soppressione del convento nel 1797 fu la causa della successiva donazione della Chiesa al Comune. La Collegiata di Santa Maria della Stella divenne quindi la Chiesa cittadina, in sostituzione di quella antica ormai in rovina. La sua nuova destinazione fu lo stimolo per ulteriori lavori di modifica: il cassettonato ligneo venne sostituito con volte laterizie; vennero edificate le attuali cappelle laterali, il coro quadrato e una nuova sacrestia. Nella cappella vicino al transetto sinistro, nell'altare donato da Vittorio Amedeo II, è custodito ancora oggi la copia del simulacro ligneo rinvenuto nel luogo in cui sorgeva l'Antica Collegiata.

La Collegiata negli ultimi anni è stata oggetto di importanti interventi di consolidamento strutturale, e altri interventi di restauro delle cappelle e degli interni sono in programma.

Sorge all'interno di un'isola ambientale che si estende da piazza Bollani al Castello, e che già attualmente è salvaguardata dall'accesso veicolare.

13.3. Confraternita di Santa Croce

L'attuale Chiesa conserva, come particolarmente significative, le tracce articolate degli sviluppi successivi alla Controriforma, tra l'inizio del Seicento e la fine del Settecento, di una confraternita medioevale attiva come istituzione ospedaliera; di quella fase si conservano rare tracce documentarie in cui si trova conferma dell'esistenza di una cappella consacrata nel 1521. Quasi null'altro ci rimane a testimonianza del lungo periodo che giunge fino al 1659, a questa data la confraternita approva e dà mandato di esecuzione del progetto presentato da Bernardino Quadri per la ricostruzione della



chiesa: conosciamo anche i nomi dei responsabili diretti del cantiere, il mastro luganese Giovanni Battista Casella e il mastro locale Giovanni Battista Masserollo. Di quella fase di lavori ci restano tracce nella facciata, tuttavia ampiamente ritoccata, un documento di straordinaria importanza nel portale ligneo con simbologie della Passione e l'immagine complessiva dell'edificio e dell'ideazione del Quadro nella stampa del "Theatrum". Dal 1676 nella documentazione relativa al cantiere compare il nome dell'ing. Giulio, figlio di Bernardino: pertanto i lavori continuano e tra la fine del secolo ed il 1702 si collocano gli interventi, ancora tutti da studiare, di Michelangelo Garove e del pittore Massimo Teodoro Michela. Al 1742 è datata l'opera di Antonio Casella al coro e alla balaustra dell'altare maggiore, mentre il pittore Giovanni Battista Rebaudengo si occupa della volta del coro dipingendovi l'immagine della Sindone sostenuta da cinque angeli. Alla metà di agosto del 1748 Ignazio Nepote consegnava alla chiesa il Quadro esprimente del Santo Legno col Risorgimento del Morto, che ora si trova al posto d'onore nel coro. Nel 1750 la confraternita acquista dalla consorella torinese il gruppo processionale della Salita al Calvario, ora nella seconda cappella di destra. La macchina, dovuta alla committenza del decurione Claudio Bernardino Colomba, tuttavia, era già impiegata nel 1683 dalla confraternita torinese in occasione della processione del Giovedì Santo. Dieci anni più tardi, nel 1760, si pensava alla sacrestia nuova e nel 1776 Giuseppe Pollengo realizzava la nuova cassa dell'organo, mentre Carlo Giuseppe Perratone procedeva ad un complessivo rimodernamento della chiesa; nel 1782 Giovanni Comandù accettava la commissione di sostituire la vecchia pala con il Martirio di Sant'Orsola, con una nuova tela per la compagnia della santa eretta in Santa Croce

13.4. Il patrimonio della Città: ex Municipio, Palazzo Piozzo, Villa Cane D'Ussol, Palazzo del Conte Verde, Villa Melano, ex Ospedale degli infermi

Villa Cane D'Ussol:

Costruita nel 1775 da Ignazio Amedeo Galletti di Pontestura per il conte Giuseppe Cane d'Ussol, è uno dei più begli esempi di residenza aristocratica di campagna torinese. Ai presagi neoclassici della facciata, luminosa e leggiadra, fa da contrappunto il monumentale scalone, sul quale occhieggiano copie dei busti (1668-69) di Bernardo falconi raffiguranti Carlo Emanuele II (Adone) e Giovanna Battista di Savoia-Nemours (Diana). Vero centro della vita relazionale dell'aristocrazia in villeggiatura a Rivoli, la sala da ballo: alta due piani e decorata a stucchi con trofei di caccia e allegorie. Dal 1968 al 2002 la villa è stata la sede del Municipio.

Villa Melano:

Riservata nella sua ponderata bellezza, Villa Melano ha oggi un aspetto ben lungi dal suo primitivo progetto costruttivo. Edificata come convento cappuccino su terreni ducali, ne venne posta la prima pietra il 16 settembre 1601. Costruito al di fuori della cinta di mura medioevali, che ancora agli inizi del XVII secolo cingevano il territorio della preesistente roccaforte feudale, si trattava di un edificio non privo di alcuni pregi artistici, nel cui aspetto esteriore (rappresentato nelle due famose incisioni del Theatrum Statuum Sabaudiae), già è possibile ravvisare parte della tipologia architettonica dell'attuale villa. Durante tutto il '600 e parte del secolo successivo, la storia dell'edificio fu strettamente collegata con le vicissitudini del vicino Castello, con il quale aveva diretta comunicazione. Dopo la soppressione conventuale decretata nel 1805 dal governo napoleonico, la costruzione divenne di proprietà del sig. Anonio Caire. Acquisita poi dal Conte Garetti di Ferrere, divenne successivamente proprietà della famiglia Melano nella seconda metà dell'800. In tale periodo vengono avviati complessi lavori di ristrutturazione che trasformano in modo radicale il vecchio



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

convento e dove all'abbattimento della chiesa segue la complessa modellazione dei giardini. L'interno è privo di particolari pregi artistici ed è caratterizzato da una sequenza di ambienti a comunicazione diretta, la cui disposizione planivolumetrica è dovuta ai lavori ottocenteschi di trasformazione del convento in residenza privata. Uno scalone marmoreo raccorda i diversi livelli del fabbricato nobiliare, ed una piccola cappella in stile neogotico (un tempo completata di apprezzabili boiseries intagliate) è ospitata in alcuni ambienti al piano terra nell'angolo nord dell'antico convento. Il fronte verso il giardino è quello meglio conservato dell'edificio, la cortina muraria riprende e rielabora nel plastico modellato delle decorazioni policrome le strutture seicentesche impostate su imponenti opere murarie di costruzione. L'aspetto globale della proprietà fu raggiunto in seguito a successivi ampliamenti, e si concluse con la costruzione del palazzetto destinato all'abitazione del custode, delle scuderie, delle rimesse e dei fabbricati rustici. Parco e giardino circoscrivono l'edificio principale con un imponente complesso di contrafforti che raccordano artificialmente i diversi livelli dei giardini (in parte pensili), collegati da passaggi coperti che sbucano in ampi terrazzi da dove lo sguardo abbraccia vasto la pianura per poi richiudersi in stretti sentieri resi bui dai pergolati. Questo aspetto mutevole della percezione tra spazi aperti e chiusi è accentuato dal tracciato sinuoso dei sentieri, dal susseguirsi di aiuole, fontane, serre, vasche, finte grotte, curiose architetture che coadiuvate dall'utilizzo di preesistenze archeologiche sono indubbiamente la parte architettonica più bella e stilisticamente più coerente dell'intero complesso. Del vecchio convento cappuccino rimangono alcune tracce, quali la già ricordata forma planivolumetrica della villa con il portico terreno ed alcuni angusti ambienti sotterranei, elementi che vagliati dall'indagine archeologica e supportati dalla documentazione archivistica permettono di essere identificati con le parti superstiti del chiostro conventuale seicentesco.

I lavori di trasformazione della villa a struttura alberghiera, tutt'ora in corso, hanno consentito di salvaguardare e ristrutturare la parte storica, e di iniziare la progressiva valorizzazione del parco, oggi riaperto al pubblico.

Incastonato tra le vie Girò, Fiorito e Gallo il Palazzo immerge come d'incanto nell'atmosfera, rarefatta e un po' torpida, degli ozi di villeggiatura dell'aristocrazia piemontese in un Settecento declinante. Eretto nel 1788 per il notaio Carlo Francesco Canova, cancelliere del Gran Priorato dell'Ordine di Malta, i diversi passaggi di proprietà nell'ottocento comportano la trasformazione del teatrino a pianterreno in cappella gentilizia (1844). Il Comune lo acquista dalla famiglia Piozzo di Rosignano nel 1979 e lo adibisce a sede di uffici ed istituzioni (Università della terza Età, Istituto Musicale Città di Rivoli). Dall'atrio settecentesco si diparte lo scenografico scalone guardato dai gessi neoclassici di Giunone e Anteo, che conduce al salone d'onore di stile ionico sfolgorante nella bianchezza degli stucchi ed esaltato dall'ampia finestratura. Tutti i locali al piano nobile (spiccano la Sala delle Arpie e il Salottino della Musica) sono decorati con un gusto capriccioso e raffinato, ad allegorie e scene mitologiche.

La Villa, attualmente è in fase di restauro, nell'ambito della realizzazione di un complesso alberghiero in cui sono presenti, come comproprietari, il Comune di Rivoli e la regione Piemonte,

Con il completamento del parco di Villa Melano, il complesso sorge in un ambito di grande valore paesaggistico della collina morenica.

Palazzo Piozzo di Rosignano:

Incastonato tra le vie Girò, Fiorito e Gallo. Eretto nel 1788 per il notaio Carlo Francesco Canova, cancelliere del Gran Priorato dell'Ordine di Malta, i diversi passaggi di proprietà nell'ottocento comportano la trasformazione del teatrino a pianterreno in cappella gentilizia (1844). Il Comune lo



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

acquista dalla famiglia Piozzo di Rosignano nel 1979 e lo adibisce a sede di uffici ed istituzioni (Università della terza Età, Istituto Musicale Città di Rivoli). Dall'atrio settecentesco si diparte lo scenografico scalone guardato dai gessi neoclassici di Giunone e Anteo, che conduce al salone d'onore di stile ionico ed esaltato dall'ampia finestratura. Tutti i locali al piano nobile (spiccano la Sala delle Arpie e il Salottino della Musica) sono decorati con gusto raffinato, ad allegorie e scene mitologiche.

Ad oggi il Palazzo, già sede di uffici comunali, è inutilizzato. Prossimo alla sede dell'Istituto Musicale, rappresenta, con il suo parco, un complesso di grande valore storico e ambientale nel cuore del centro storico.

Casa del Conte Verde

La denominazione risale alla fine del trecento, il secolo del conte Amedeo VI di Savoia (detto il Conte Verde) che fece di Rivoli la sua dimora di elezione. Nell'edificio sono leggibili tutte le funzioni assolve nel basso medioevo da un edificio privato a destinazione mista residenziale e commerciale. La distribuzione costruttiva risponde ad una rigida separazione gerarchica e sociale: al piano terreno, porticato in cotto con volte a crociera oggi murato, avevano sede le botteghe (soffitti a cassettoni). Al piano nobile l'abitazione padronale: cuore della casa l'ampio salone (solarium); antichi balconi si affacciano sul giardino interno. All'ultimo piano, l'altana o loggia di servizio, aperta su pilastri circolari sulla facciata.

13.5. Linee-guida per la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse storico-culturali

La valorizzazione di questi beni storici dovrà passare attraverso la disponibilità di rilevanti risorse economiche. Superata la fase della messa in sicurezza delle scuole, occorrerà concentrare gli investimenti sul recupero, anche attraverso contributi comunitari. Si tratta, in prima istanza, di costruire dei "dossier" di progetto in grado di supportare la candidatura a finanziamenti europei.

Dal punto di vista urbanistico-ambientale, occorre procedere anche ad una valorizzazione dei contesti in cui sorgono, da configurare come veri e propri ambiti di protezione ambientale.

In genere si tratta di immobili dotati di parchi di grande valore naturalistico e paesaggistico. Occorre garantirne una accessibilità non invasiva e creare situazioni di infrastrutturazione compatibili con il contesto storico.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

14. LE RISORSE AMBIENTALI

14.1. Le risorse naturali, Collina Morenica, Parco della Dora

Il PTI

La Regione Piemonte, per gli anni 2006-2007, ha deciso di finanziare la redazione di Programmi Territoriali Integrati (P.T.I.) con propri fondi pari a 1.750.000,00 euro, a valere sul bilancio previsionale 2006 e pluriennale 2006-2008 (vedi L.R. n°15/2006) e con 2.347.480,92 euro a valere sulle risorse che il CIPE ha assegnato con deliberazione n°20/2004. Il sistema territoriale su cui insiste il Programma Territoriale Integrato, è da anni, rappresentato da una delle aree di espansione e di occupazione del territorio, in senso produttivo, residenziale e sociale della Città di Torino.

Ormai il sistema di infrastrutture e la richiesta di nuovi spazi ha coinvolto nel sistema metropolitano allargato, anche superfici non direttamente confinanti con il territorio del comune capoluogo, ovvero la prima o seconda cintura, ma anche aree come la bassa Valle Susa. Nell'ottica della volontà delle singole Amministrazioni locali, di rendersi maggiormente protagoniste del processo di sviluppo e crescita del proprio territorio, anche in raffronto ai percorsi di trasformazione ed investimento dell'intero territorio regionale, ci si è posti come obiettivo, quello di identificare interventi strategici realizzabili nei prossimi 5-6 anni.

Con delibera di Giunta n°197 del 24/05/07 il Comune di Rivoli ha preso formalmente atto, del Ruolo di Ente Capofila degli Enti Associati Alpignano, Beinasco, Bruino, Buttigliera, Collegno, Grugliasco, Orbassano, Pianezza, Piossasco, Rivalta, Rivoli, Rosta, Villarbasse, Volvera e la Comunità Montana Bassa Valle Susa ai fini della candidatura ai predetti Programmi Territoriali Integrati (P.T.I.).

Il suddetto obiettivo è articolato in più fasi, rispettivamente identificabili in: a) costituzione del dossier di candidatura e presentazione in Regione Piemonte (avvenuto nel Giugno 2007), b) fase realizzativa del programma, consistente nello sviluppo dell'idea progettuale e presentazione in Regione Piemonte (avvenuto nel Giugno 2008), c) fase di rendicontazione economica alla Regione Piemonte (avvenuto nell' Agosto 2008) e d) fase di realizzazione vera e propria di quanto contenuto nell'idea progettuale (senza limite temporale).

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 236 del 21/06/2007, è stato approvato uno specifico atto di indirizzo per la candidatura e la redazione del Programma Territoriale Integrato "Metromontano" al fine di richiedere un finanziamento ai sensi della D.G.R. n. 55-4877 dell'11/12/2006.

Con successiva deliberazione del Consiglio Comunale n. 130 del 31/10/2007, si è ratificato l'Accordo di Programma ai sensi dell'art. 34 del D.Lgs. 267/2000 con i comuni di: Alpignano, Beinasco, Bruino, Buttigliera, Collegno, Grugliasco, Orbassano, Pianezza, Piossasco, Rivalta di Torino, Rosta, Villarbasse, Volvera, e la Comunità Montana Bassa Valle Susa finalizzato alla redazione e presentazione dei progetti.

L'obiettivo strategico dei progetti è quello di puntare alla produzione sostenibile, tramite l'ausilio di strumenti ritenuti indispensabili quali la riqualificazione, la valorizzazione ambientale e la sostenibilità del ciclo energetico.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

In funzione di ciò, si è deciso, in sinergia con i competenti settori della Provincia di Torino e con la consulenza di Environmentpark, di inserire, nel dossier di candidatura suddetto, il progetto di sistema delle Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (APEA) il cui scopo consta nella qualificazione del tessuto produttivo comunale e sovracomunale, attraverso caratteristiche di sostenibilità ambientale, di integrazione urbanistica e paesaggistica ed in competitività delle imprese.

Nello specifico, si prevedeva che l'APEA del Comune di Rivoli consista nel trasferimento e nella conseguente rilocalizzazione dell'esistente comparto produttivo sito nell'area di Via Vajont, in un nuovo sito dotato dei necessari requisiti di eco-efficienza. Il sito giudicato idoneo è inserito nell'ambito compreso tra Corso Allamano a Nord e la Tangenziale Sud di Torino ad Ovest per una superficie complessiva pari a circa mq. 200.000, che è il dimensionamento utile per accogliere tutte le attività attualmente insediate in Via Vajont.

Preso atto che la suddetta locazione, allo stato attuale, è destinata alle attività Agricole (Area Normativa Ai4 del P.R.G.C. Vigente), non compatibile pertanto con la destinazione industriale, si rende necessaria la formazione con la successiva approvazione, di una Variante Strutturale ai sensi della Legge Regionale 26/01/2007 n. 1 (ex art. 17, comma 4, della L.R. n. 56/77), la quale prevede la predisposizione di un documento programmatico (ex art. 31 ter, comma 2 L.R. 56/77 e s.m.i.) che espliciti le finalità della Variante Strutturale di P.R.G.C., da approvarsi con delibera di Consiglio Comunale e sulla base del quale il Sindaco o suo delegato, contestualmente alla pubblicazione convoca la conferenza di pianificazione (ex art. 31 ter, comma 5 L.R. n. 56/77 e s.m.i.).

Tale ipotesi è comunque fortemente in contrasto con le indicazioni emerse in sede di PTC", sul consumo di suolo, nonché con gli orientamenti generali espressi in più occasioni dall'Amministrazione e dal Consiglio circa il tema del consumo di suolo.

Corona verde

Il Progetto Corona Verde, avviato nel 1997 dalla Regione Piemonte, rappresenta una strategia di grande rilievo internazionale destinata ad occupare un posto centrale nelle politiche per lo sviluppo sostenibile, il miglioramento della qualità della vita ed il rafforzamento della attrattività e della competitività nell'intera area metropolitana torinese. Il Progetto nasce dalla consapevolezza che tali finalità sono strettamente interconnesse ed hanno, da tempo, assunto nell'area torinese una dimensione evidente per tutte le istituzioni di governo e per le forze economiche e sociali coinvolte.

Il Progetto riprende l'idea della "*corona di delitie*" proposta all'inizio del '600 dagli Architetti Carlo ed Amedeo Cognengo di Castellamonte riferendosi alla costellazione delle dimore sabaude nei dintorni di Torino mettendola in relazione con quella della "*green belt*" (cintura verde), largamente utilizzata dall'urbanistica europea del XX secolo. Se la prima idea trova riscontro in un patrimonio storico-culturale di riconosciuta rilevanza internazionale, la seconda affonda le proprie radici in un patrimonio naturale di grande pregio, che si struttura con il sistema dei parchi metropolitani, il sistema delle fasce fluviali convergenti sul grande arco del Po ai piedi della collina e la rilevanza qualitativa e quantitativa delle aree rurali ancora poco alterate nell'hinterland delle città della cintura torinese.

Prendendo spunto da questo duplice sistema di risorse, il Progetto della Corona Verde propone una strategia integrata di riorganizzazione e riqualificazione dell'area torinese, che punta al riequilibrio

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

ecologico, con la conservazione attiva degli spazi naturali e delle reti di connessione, la tutela del reticolo idrografico, la difesa dello spazio rurale anche nelle aree marginali e periurbane; alla valorizzazione del patrimonio storico-culturale e del paesaggio, sia nelle sue espressioni di eccezionale valore (come le grandi architetture sabaude), che nei sistemi diffusi dei paesaggi rurali.

Il Progetto si propone di dar corpo ad un sistema esteso e fortemente integrato di spazi verdi per contribuire a dare soluzione alle problematiche che caratterizzano negativamente l'area metropolitana torinese legate alla diffusa frammentarietà, costante diminuzione e scadente qualità degli spazi verdi aperti.

Il progetto si configura, altresì, come uno strumento di “*governance*” territoriale poiché costituisce il necessario presupposto di ottimale collaborazione tra gli enti e le comunità locali per il comune obiettivo del miglioramento della qualità della vita nell'area metropolitana torinese costituendo così l'infrastruttura ambientale complementare e sussidiaria alle Aree Protette Regionali e compensativa della forte urbanizzazione che caratterizza l'area metropolitana di Torino.

Il disegno della Corona Verde prende spunto dagli studi e dalle proposte già elaborate dall'Amministrazione regionale nel 2001 e dal Politecnico di Torino nel 2007 che da ultimo ha definito uno specifico Schema Direttore rivedendo ed aggiornandoli con le progettualità locali. Tale disegno potrà rappresentare una visione di riferimento a lungo termine per l'utilizzo sostenibile del territorio metropolitano.

La strategia per Corona Verde muove dalla importante attività di tutela e promozione delle Aree protette istituite nell'ambito del Sistema dei Parchi regionali del Piemonte; dal Parco della Collina torinese, a quello del Po torinese, da Stupinigi al Parco della Mandria alle Riserve naturali e Zone di salvaguardia della Collina di Rivoli e della Stura di Lanzo, queste importanti risorse hanno contribuito a promuovere l'idea della rete fra i grandi sistemi ambientali periurbani ed hanno altresì permesso di mantenere nel tempo importanti beni ambientali e storici presenti intorno all'area metropolitana.

La Corona Verde, pertanto, oltre a configurarsi come un sistema aperto capace di salvaguardare e connettere i grandi valori che ancora caratterizzano l'area torinese, deve necessariamente costituire anche lo strumento per dare continuità alla rete ecologica regionale e provinciale, attraverso la connessione e la valorizzazione delle aree naturalistiche e fluviali e la tutela degli spazi aperti agricoli e periurbani al fine di creare un sistema di aree verdi connesse fra loro e con il sistema delle Regge sabaude per garantire una fruibilità integrata a tutti i cittadini. Per dare quindi forma a una grande infrastruttura ecologica e ambientale attraverso un sistema territoriale che interessa trasversalmente tutta l'area metropolitana.

Nell'ambito del Progetto Corona Verde, l'Area Gestione del Territorio-Servizio Ambiente ha portato a compimento il progetto esecutivo di riqualificazione paesaggistica della Collina Morenica, approvato con deliberazione della Giunta Comunale n. 250 del 15/06/2006 e co-finanziato dalla Regione Piemonte – Direzione Turismo Sport Parchi Settore Pianificazione Aree Protette, nell'ambito del Docup 2000/2006 misura 3.1 b, consistente in interventi lungo i sentieri collinari, i percorsi ciclo pedonali, opere di sistemazione stradale, segnaletica ed arredo urbano.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

Nell'ambito dell'iter di formazione dell'agenda strategica (Masterplan) della Collina Morenica di Rivoli, a cui il Comune di Rivoli partecipa attivamente, sono stati affrontate, congiuntamente alla Provincia di Torino, alcune rilevanti tematiche ambientali volte a migliorare la fruizione ed il collegamento delle aree di pregio ambientale del territorio compreso tra Dora e Sangone.

La Corona Verde si allinea, inoltre, con il sistema delle strategie introdotto nelle politiche territoriali, ambientali e paesaggistiche regionali, nonché con il sistema della pianificazione e programmazione di area vasta. In particolare con:

- il nuovo **Piano Territoriale Regionale** che, adottato con DGR n. 16-10273 del 16 dicembre 2008, individua nella riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio nonché nella sostenibilità ambientale e nel contenimento del consumo di suolo, alcune delle strategie a cui devono riferirsi le azioni e gli obiettivi posti alla base delle attività di sviluppo del territorio delle varie istituzioni;
- il **Piano Paesaggistico Regionale** che, adottato con DGR n. 53-11975 del 4 agosto 2009, individua i progetti e i programmi a regia regionale quali strumenti utili a sostenere le politiche di salvaguardia e valorizzazione del paesaggio e che, in diversi casi, devono assumere come riferimento proprio il Progetto Corona Verde;
- il **Piano di Tutela delle Acque**, approvato con DCR n. 117-10731 del 13 marzo 2007, che assume, tra le sue azioni cardine, la tutela ed il recupero ambientale e paesaggistico dei corsi d'acqua;
- le aree protette e più in generale i siti che costituiscono la Rete Natura 2000 e che rappresentano elementi strategici per lo sviluppo della Rete ecologica regionale prevista nel Piano Paesaggistico regionale già citato, base di lavoro per la definizione della **Carta della Natura** di cui alla L.R. 19/2009 (Testo unico sulle tutela delle aree naturali e della biodiversità);
- il **Piano Territoriale di Coordinamento provinciale** (PTC2), che assume l'obiettivo strategico e generale del contenimento del consumo di suolo e della tutela e recupero delle aree verdi tramite la realizzazione di una rete ecologica provinciale. La rete integra le esigenze di perseguimento di obiettivi di qualità ambientale, paesaggistica e turistico-ricreativa in modo non conflittuale, e che si pone come obiettivo il mantenimento e l'incremento della bio-diversità in rapporto con la crescente infrastrutturazione del territorio;
- altri piani o strumenti di programmazione di interventi regionali che possono concorrere al conseguimento di alcuni obiettivi della Corona Verde, quali ad esempio il Programma di Sviluppo Rurale 2007-2013, i Programmi di intervento e gestione delle aree protette regionali, il Progetto Speciale Strategico Valle Po di cui alle delibere CIPE166/2007 e 62/2008, i Contratti di Fiume, nonché gli strumenti negoziali che a vario titolo interessano l'area metropolitana torinese.

La strategia del progetto si allinea con le indicazioni fornite dalla Convenzione Europea del Paesaggio che mira alla costruzione di politiche per il paesaggio orientate alla gestione complessiva dei territori e non solo ai valori di eccellenza presenti, in un confronto con le popolazioni che del paesaggio ne sono detentrici in quanto prodotto della visione del territorio così come da esse percepito.

Il Comune di Rivoli, visto il ruolo di capofila del proprio ambito di integrazione, deve fornire adeguate



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

professionalità in grado di garantire quanto richiesto all'interno dell'art.3 comma 6) del Protocollo di Intesa del Progetto Corona Verde approvato con DGR 52-13548 del 16/03/2010 ed in particolare di:

- partecipare alle attività della Cabina di Regia e di Segreteria tecnica e a garantire il coordinamento con gli altri Comuni dell'Ambito di integrazione coinvolti nelle varie fasi di operatività del progetto;
- individuare e raccogliere in modo organizzato e sistematico le progettualità locali (di Ambito) già in essere, che possono concorrere alla realizzazione del disegno strategico della Corona Verde;
- coordinare i tavoli tecnici per la redazione dei Piani di Azione e per la progettazione esecutiva degli interventi e delle porzioni di interventi che ricadono all'interno degli Ambiti di riferimento;
- redigere i Piani di Azione stessi;
- individuare le sinergie del progetto con altre iniziative di carattere locale e, attraverso la programmazione futura, dare priorità al finanziamento degli interventi che ricadono nell'ambito della progettazione strategica della Corona Verde così come individuata nei tavoli di lavoro organizzati per Ambiti di Integrazione;
- individuare possibili forme di finanziamento da destinare al completamento del disegno strategico della Corona Verde;
- procedere ad una progressiva attuazione degli obiettivi prefigurati dal protocollo, con la predisposizione di progetti specifici e il coordinamento di quelli già esistenti in connessione con il progetto Corona Verde;
- ridefinire le proprie strategie territoriali alla luce del progetto Corona Verde, soprattutto in ordine al contenimento del consumo di suolo, al recupero delle aree degradate e di margine urbano;
- diffondere e favorire la partecipazione al progetto anche attraverso la costituzione di soggetti integrati a livello intercomunale;
- favorire la connettività delle aree di interesse naturalistico, storico e paesaggistico, mediante la progettazione, attuazione o coordinamento di progetti di qualificazione ecologica nell'ambito delle proprie attività ordinarie di investimento correlandole con le attività di miglioramento dell'accessibilità agli spazi pubblici;
- *mettere a disposizione dei soggetti interessati le informazioni territoriali e le sue componenti cartografiche, nonché i dati relativi alle progettualità locali già in essere, necessarie all'elaborazione dei Piani d'Azione.*

14.2. Il Paesaggio

Partiamo dalla constatazione del forte stato di degrado dei paesaggi agricoli, soprattutto di quelli prossimi ai sistemi urbani, causato dalla continua pressione antropica, dell'indebolimento economico dei produttori locali per l'eccessiva frammentazione dei terreni e, non ultimo, il processo di impoverimento ecologico per una ridotta diversità ambientale.

Poiché la risposta delle politiche è caratterizzata da una eccessiva settorializzazione che vede da una parte lo sviluppo delle politiche agricole e dall'altra quelle del governo del territorio, occorre ricercare un possibile campo di interazione tra la disciplina urbanistica e quella del paesaggio, indagando le relazioni reciproche.

L'attenzione viene posta in particolare sui paesaggi del territorio periurbano che rappresentano i tessuti più a rischio, per la mancanza di una precisa identità e di un ruolo definito nell'assetto

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

territoriale, ma che, al contempo, possono essere riscoperti come risorsa ambientale e sociale per gli spazi della città.

Constatando che la riqualificazione di questi spazi può passare attraverso la valorizzazione delle aree rurali, si sottolineano, in termini costruttivi, le potenzialità assunte da un rinnovato ruolo delle pratiche agricole all'interno dei processi di valorizzazione, e si mettono in evidenza la molteplice funzione delle aree rurali nella città contemporanea come spazi della produzione, del *loisir*, dell'educazione ambientale e soprattutto di salvaguardia ambientale e miglioramento ecologico degli ambiti urbani. Il progetto del paesaggio agricolo assume dunque il duplice significato di riqualificazione estetica e spaziale, e soprattutto di occasione per attivare un processo di rivitalizzazione sociale, fondato sul coinvolgimento attivo degli abitanti.

Oggi, in epoca post-industriale, le teorie urbanistiche devono sempre di più confrontarsi con la globalizzazione del sistema economico e con le rivendicazioni dei localismi socio-politici. In questo contesto le aree produttive che ricadono nelle aree rurali vivono un processo contrastante: inserite in logiche di commercio virtuale, sono competitive a livello globale da una parte, ma, fondate su veri e propri distretti cooperativistici, sono ancorate a consuetudini sociali ed a tradizioni locali, dall'altro. In questa antinomia, il paesaggio agricolo vive una profonda perdita di identità; non godendo di un'autonomia, è escluso dalla programmazione dei grandi fenomeni di trasformazione, che investono settori come le infrastrutture di trasporto ricreative e commerciali; è ridotto a spazio interstiziale metropolitano, supporto alla realizzazione di interventi spesso estranei alle proprie regole. Per questi motivi, gli spazi rurali non trovano, ancora oggi in Italia, una puntuale collocazione nelle discipline urbanistiche ed ambientali.

Nelle migliori ipotesi, le politiche territoriali hanno "tentato di salvaguardare l'esistente, ma non di dare una nuova integrazione fisionomica e sostenibilità ecologica ai nuovi paesaggi. Non (sono riusciti) nell'intento di attuare il passaggio dai vincoli (la salvaguardia) ai valori (lo sviluppo)".

Oggi si parla di paesaggio perché c'è una forte domanda, non più come antidoto alla città ma come *habitat* totale, come territorio continuo, come parco da abitare. In questa accezione parlare di parco naturale significa considerarlo come "luogo di una effettiva riconversione del territorio verso l'abolizione generalizzata di separazioni tra usi, stili di vita di una comunità e tutela delle risorse.

Nella fase di profonda transizione economica, sociale e territoriale che il Piemonte sta attraversando, la rivalorizzazione del paesaggio, dell'ambiente e del patrimonio culturale ha assunto un ruolo fondamentale. La faticosa costruzione della nuova identità regionale si basa largamente sulla produzione d'immagini dei quadri ambientali diverse da quelle che hanno caratterizzato le precedenti fasi di sviluppo, come i recenti grandi eventi mediatici hanno messo in luce. La ricerca di forme innovative di sviluppo, fondate sulla qualità e sulla cultura, non può prescindere dalla riconsiderazione del ruolo che i valori del patrimonio naturale e culturale svolgono o possono svolgere per la comunità.

Gli indirizzi regionali

Come già si affermava nel Documento programmatico che ha rilanciato alla fine del 2005 la pianificazione territoriale della regione, questo ruolo è di grande rilevanza non soltanto per il miglioramento delle condizioni di vita delle comunità locali e per la difesa e il consolidamento delle loro culture ed economie locali, ma anche per il rafforzamento della competitività e della attrattività



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

della regione rispetto ai più ampi contesti europei e internazionali. Le politiche del paesaggio e del patrimonio culturale possono essere considerate, in questo senso, come vere e proprie politiche di sviluppo regionale.

Nel contempo, si avverte l'esigenza indilazionabile di attivare più efficaci politiche di tutela e di salvaguardia a fronte della crescita dei rischi, delle minacce e delle pressioni che incombono sul paesaggio, sull'ambiente e il patrimonio, sia per effetto dei cambiamenti che si manifestano a livello globale (in particolare quelli climatici, con tutto l'inquietante corteo di impatti locali attesi e in parte già avvertibili), sia per effetto di dinamiche di sviluppo e di trasformazione ambientalmente, culturalmente e socialmente insostenibili. Tale esigenza assume nella nostra regione aspetti peculiari, proprio in relazione ai processi di transizione sopra ricordati.

La Convenzione Europea del paesaggio

Le nuove esigenze e le nuove opportunità delle politiche ambientali, che sollecitano da tempo il dibattito internazionale non senza importanti ricadute in dichiarazioni, intese, accordi e convenzioni, hanno in particolare trovato riscontro nella "Convenzione Europea del Paesaggio" (CEP, sottoscritta a Firenze nel 2000 da gran parte dei paesi membri del Consiglio d'Europa e ratificata con L. 14/2006), nonché in l'Italia nel nuovo "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio" (D. lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. - CBCP), approvato nel 2004 e successivamente integrato e modificato.

La Convenzione imprime alle politiche del paesaggio una svolta rilevante sotto molteplici profili, quali, in primo luogo, il significato complesso attribuito al paesaggio (in quanto espressione del comune patrimonio culturale e fondamento delle identità locali), il riconoscimento anche giuridico della valenza paesaggistica a tutto il territorio, l'affermazione del ruolo delle popolazioni nel determinare con le loro attese e percezioni le scelte di tutela e valorizzazione.

Soprattutto, la CEP e il CBCP, pongono al centro delle politiche di tutela la pianificazione paesaggistica: principio già affermato in Italia dalla L. 431/1985 (cosiddetta Galasso), che il nuovo Codice ribadisce e specifica. Il Codice prevede che la pianificazione paesaggistica sia estesa a tutto il territorio regionale mediante lo strumento del Piano paesaggistico regionale, (ovvero del piano urbanistico-territoriale con specifica considerazione dei valori paesaggistici), riconoscendogli un ruolo strategico nel variegato quadro degli strumenti di tutela e valorizzazione del paesaggio.

I nuovi provvedimenti normativi e l'esperienza maturata in questi decenni pongono in evidenza la necessità di un'efficace integrazione della tutela e valorizzazione del paesaggio nella pianificazione territoriale. Il problema non è unicamente quello di rendere compatibili gli obiettivi e le scelte strategiche dello sviluppo con il rispetto del paesaggio, quanto piuttosto di "assicurare" che la valorizzazione del paesaggio e del patrimonio ambientale possa tradursi in autentica valorizzazione territoriale, aprendo nuovi percorsi di sviluppo sostenibile.

Coerentemente con il Documento programmatico del 2005, il Piano si pone gli obiettivi di collaborare allo sviluppo sostenibile della regione, di dare concrete risposte alle richieste di vivibilità ambientale delle attuali e delle future generazioni e di porre le basi per una fruizione sempre più articolata e gratificante delle risorse naturali e culturali che connotano il paesaggio.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

A tal fine il piano contiene criteri di indirizzo rivolti ai progettisti e agli amministratori, utili nella predisposizione delle scelte progettuali e nella definizione dei piani, impegnandoli fin dalle fasi iniziali in una continua valutazione della qualità paesaggistica delle trasformazioni.

Il Piano Paesaggistico Regionale

Dal punto di vista dei contenuti il problema investe le diverse funzioni che il Ppr è chiamato a svolgere:

- **Conoscitiva.** A questo livello si pone la questione del rapporto tra paesaggio e quadri ambientali. La chiave paesaggistica, pur fondamentale per la comprensione del territorio e delle sue tendenze evolutive, non è, infatti, la sola cui ricondurre la definizione dei quadri ambientali. La tematica paesaggistica si apre a quella più latamente “ambientale”, collegandosi, da un lato, a temi come quello della “Carta della Natura” e delle aree protette, della difesa del suolo, del rischio idrogeologico, della gestione delle acque...; dall’altro, ai temi del patrimonio storico-culturale e della strutturazione storica del territorio. In linea generale, l’interpretazione paesaggistica non può separarsi dalle letture “strutturali” del territorio;

- **Regolativa.** Il problema che si pone è quello di tradurre i riconoscimenti operati in base al CBCP, in disposizioni normative direttamente o indirettamente cogenti. Si può supporre che proprio le regole per il paesaggio e per l’ambiente possano rappresentare, nel quadro della pianificazione territoriale complessiva, la parte più rigida, meno flessibile in rapporto ai cambiamenti del contesto economico e sociale, meno negoziabile nell’interazione tra i diversi interessi in gioco;

- **Strategica.** Il cambiamento d’approccio, sollecitato dalla CEP, verso politiche attive di tutela e valorizzazione del paesaggio, richiede l’adozione di strategie lungimiranti e spazialmente estese. Occorre tuttavia aggiungere che tali strategie non possono avere contenuti esclusivamente “paesaggistici” o “ambientali”. Al contrario, esse chiamano in causa un ampio spettro di politiche, in vario modo incidenti sulle condizioni ambientali e paesaggistiche, facendo appello a una pluralità di soggetti istituzionali.

Si tratta quindi di strategie che, come in genere quelle della pianificazione territoriale, possono solo in parte affidarsi ad azioni di governo esercitate autonomamente dalla stessa Regione, mentre dipendono in larga misura da accordi e condivisioni che investono un ampio ventaglio di decisori.

Tutte e tre le funzioni sopra ricordate ribadiscono in sostanza la necessità che la pianificazione paesaggistica sia organicamente coordinata con quella territoriale, senza tuttavia indebolirne la specificità e il significato prioritario delle opzioni proposte. A tal fine, il Ppr non è pensato come un complemento del Piano territoriale, ma come un Piano con propria autonoma personalità e proprio ruolo, integrato nel processo di pianificazione territoriale a tutti i livelli.

La nuova legislazione regionale in materia, al centro di un’organica revisione avviata congiuntamente all’elaborazione del Piano, permetterà di sperimentare subito questa innovativa impostazione del Piano con i nuovi contenuti normativi.

14.3. Il verde urbano



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Rispetto agli altri spazi, di cui è composta la città, il giardino ha una propria anomalia: non è uno spazio fatto per una specifica funzione tra quelle che costituiscono il sistema di attività che tengono in vita una città. Il valore del giardino sta nel suo valore estetico e di riequilibrio, al di là di ogni ulteriore considerazione sulla sua salubrità per la vita dei cittadini e sulla funzione ecologica del verde in generale. Il giardino è il luogo dove l'architettura, sgravata da preminenti funzioni utilitaristiche, si trova a dover affrontare, nella sua forma più libera, il tema dell'esteticità del paesaggio: nel disegno del verde, anche nei più minuti frammenti, non dovrebbe mai venir meno un'intenzionalità estetica.

Il cosiddetto «verde urbano» dovrebbe essere un sistema connettivo di giardini, che s'intreccia con quello del costruito, formando, con esso, la complessiva architettura della città.

Nella sua organizzazione a sistema, il verde può essere distinto secondo livelli, corrispondenti a diverse funzioni. Si può individuare un primo livello di base, dove il verde s'integra con il tessuto edilizio abitativo e con i servizi pubblici di base, dando luogo allo spazio residenziale del quartiere: il verde dovrebbe giocare il ruolo di trama connettiva del quartiere residenziale.

Questo verde diffuso dell'unità del quartiere dovrebbe collegarsi, a sua volta, con il verde dei parchi urbani (dei giardini storici, dei parchi fluviali, ecc.) e questi dovrebbero, a loro volta, essere collegati con il sistema dei parchi territoriali di rango provinciale e regionale. Il sistema di queste connessioni dovrebbe essere costituito da una rete di percorsi pedonali e ciclabili

Non v'è dubbio che il verde residenziale e urbano svolge un'importante funzione ecologica d'igiene ambientale: la presenza di aree verdi in città è indispensabile per migliorare il microclima e consentire una rilassante e salutare fruizione del tempo libero.

Quella del giardino e del parco urbano è una natura progettata, organizzata e coltivata non già con criteri ecologici, ma architettonici e paesaggistici. La non naturalità del giardino è, peraltro, testimoniata dal continuo dispendio di lavoro di manutenzione, senza il quale il libero lavoro della natura non farebbe che degradare il giardino verso associazioni vegetali ecologicamente più equilibrate, ma di disagiata fruizione nell'ambito della città.

Al verde urbano sono immancabilmente legate attività che richiedono attrezzature; prime tra tutte, quelle sportive e ricreative. Tanto che, nel lessico urbanistico, il «verde» compare il più delle volte sotto la voce di «verde attrezzato» o sotto quella di «verde e sport».

Nella generale carenza di verde, che caratterizza le nostre città, il verde a servizio diretto dell'abitazione è quello più assente; eppure è anche quello da cui dipende, in modo più netto, la qualità della residenza urbana. La carenza del verde di base si riflette soprattutto sulle condizioni di vita delle fasce più giovani e di quelle più anziane della popolazione.

In questo quadro occorre – tutto dove possibile – riconvertire gli interni degli isolati (in concomitanza ad esempio con la realizzazione di autorimesse interrato) e, al tempo stesso,

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

cercare d'utilizzare tutte le opportunità per realizzare quel sistema diffuso di luoghi fruibili socialmente: piazzette, cortili, giardini connessi da un reticolo di vicoli residenziali, possono fare sistema e ambiente urbano vario e variamente fruibile.

14.4. I parchi storici

San Grato, Villa melano, Turati, Salvemini, Colla, i parchi storici della Città richiedono una attenzione e cura particolari, ancorchè molto più onerose di un parco "giovane", come i tanti (52!) parchi cittadini. Censimento delle essenze, cura dei percorsi e dell'arredo, protezione da un contesto urbano fortemente aggressivo, sono gli elementi su cui lavorare per la valorizzazione di questo importante patrimonio.

L'esperienza del parco di Villa Melano apre nuovi scenari di fruizione (e conseguentemente di gestione e manutenzione) di un parco storico. Il recupero della "Naturalità" e dei meccanismi di autoregolazione naturali offrono ai cittadini modi diversi di fruire di queste risorse.

14.5. Sviluppo sostenibile e riequilibrio ambientale

Una definizione convincente della *sostenibilità urbanistica* è senza dubbio quella che la definisce come una strategia che lega lo sviluppo territoriale, sociale e economico alla conservazione delle risorse ambientali non riproducibili e alla rigenerazione di quelle riproducibili. Si tratta, ovviamente, di una semplificazione, ma l'efficacia di questa definizione è dovuta alla affinità con quella più nota (anche se non la prima) di sviluppo sostenibile contenuta nel Rapporto Bruntland del 1987, vale a dire "la capacità di assicurare il soddisfacimento dei bisogni del presente senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i loro bisogni"; una definizione quest'ultima, che contiene un evidente riferimento alla quantità e alla qualità delle risorse ambientali.

Una siffatta definizione della *sostenibilità urbanistica* si basa su tre condizioni fondamentali nel "governo del territorio" (cioè nelle azioni di piano):

- **il contenimento del consumo di suolo** non finalizzato al "miglioramento della biocapacità territoriale";
- **la costruzione di reti ecologiche**, come elemento di massimizzazione degli effetti di *rigenerazione ecologica* nei confronti della città e del territorio;
- la subordinazione delle trasformazioni urbanistiche a **un sistema infrastrutturale compatibile con l'ambiente** (mobilità, reti tecnologiche, reti energetiche).

Il Consumo di suolo

Si tratta di una delle fondamentali politiche ambientali comunitarie, ripresa da quelle nazionali, di cui si è ampiamente trattato in altro punto del documento

Le reti ecologiche

Si tratta di una delle fondamentali politiche ambientali comunitarie, ripresa da quelle nazionali, di cui le



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

soluzioni locali costituiscono un tassello importante. La “rete ecologica” rappresenta una interconnessione di unità ecosistemiche tra loro complementari, che agiscono come parti di un più complesso organismo in grado di svolgere funzioni e di sostenere le valenze necessarie. Vi sono quindi unità deputate alla produzione di energia, quelle che sfruttano al meglio le potenzialità di autorigenerazione, quelle che grazie alla presenza di elementi significativi ai fini della biodiversità funzionano come “spie” della qualità complessiva del sistema.

Nei piani urbanistici che hanno organizzato il sistema ambientale come “rete”, essa è normalmente costituita da tre tipologie di aree.

Innanzitutto le aree più delicate e sensibili del sistema, ambientale, sia per le caratteristiche degli ecosistemi presenti, sia per le relative connessioni; esse riguardano quindi le aree a più forte naturalità e il sistema del verde urbano pubblico e privato, le acque e i relativi ambiti di pertinenza; per tali componenti le azioni previste sono prevalentemente di tutela, tali cioè da escluderne ogni forma di trasformazione, ad eccezione degli interventi nelle zone agricole finalizzati all’attività produttiva.

La seconda tipologia comprende quelle aree che rappresentano elementi importanti per garantire la connettività della rete ma che riguardano aree in parte compromesse dalle trasformazioni urbanistiche, o anche ulteriormente trasformabili; le azioni previste per questa seconda tipologia sono prevalentemente di riqualificazione, di valorizzazione e di compensazione; non potendo contare su un generalizzato intervento pubblico di acquisizione e di sistemazione delle aree, la normativa urbanistica ne consentirà la trasformazione “a condizione”, obbligando cioè gli operatori privati a realizzare sulla parte maggioritaria dell’area interventi di rinaturalizzazione e di restauro ambientale. Infine la terza tipologia di aree riguarda le “componenti di completamento” che comprendono gli elementi di connessione tra le due tipologie di aree indicate in precedenza; per tali fondamentali elementi di connessione il piano può normalmente attivare, sfruttando ancora la modalità compensativa ma anche l’intervento pubblico, azioni finalizzate alla formazione e alla valorizzazione dei collegamenti naturalistici, generalmente incentrati sul sistema delle acque e sulla rete dei “percorsi verdi”, pedonali e ciclabili.

Va anche sottolineato come la costruzione della “rete ecologica” rappresenti una delle motivazioni più rilevanti del ricorso al piano, che anche in questa fase di trasformazione urbana appare come lo strumento più idoneo per immaginare il futuro della città e del territorio; lo stesso concetto di rete presuppone infatti l’esistenza di un piano, cioè di un quadro generale che metta insieme le varie componenti ed assegni a ciascuna classe in cui esse sono articolate una normativa specifica, corrispondente alle azioni che si vogliono attivare. Per contro, non si può evidentemente immaginare di costruire una “rete ecologica” attraverso l’assemblaggio di un mosaico di interventi che non affrontano relazioni di sistema.

La terza condizione riguarda da un lato la assoluta dipendenza di ogni trasformazione urbanistica dalla sua accessibilità attraverso una mobilità adeguata, mentre, dall’altro lato riguarda la compatibilità del sistema infrastrutturale previsto dal piano rispetto ai sistemi ambientali con i quali le varie infrastrutture interagiscono. Il sistema infrastrutturale comprende le infrastrutture per la mobilità, le ferrovie e le attrezzature relative, le strade e il sistema dei parcheggi; ma comprende anche le reti tecnologiche che garantiscono la vivibilità degli insediamenti; e comprende anche le grandi condutture

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

energetiche che attraversano il territorio in superficie o interrato, gli impianti della telefonia mobile e le attrezzature per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi urbani.

La compatibilità del sistema infrastrutturale deve da un lato essere l'esito delle valutazioni strategiche preventive e, dall'altro lato, il risultato di una progettazione integrata delle stesse infrastrutture, finalizzata a ridurre e a minimizzarne gli inevitabili impatti sull'ambiente urbano e naturale. Anche in questo caso l'ottica è quella del bilancio ambientale della trasformazione che la realizzazione di una infrastruttura comporta e non solo del tradizionale bilancio tra costi e benefici.

Ed anche in questo caso devono essere superate posizioni pregiudizialmente negative, strumentali o inconsapevoli. Se, per esempio, una nuova strada è necessaria, la sua realizzazione non sarà inevitabilmente un elemento di detrazione ambientale; al contrario, se la realizzazione sarà finalizzata a ridurre, minimizzare e compensare gli impatti negativi sull'ambiente, il bilancio complessivo di questa trasformazione potrebbe anche registrare un segno ambientale positivo.

La mobilità sostenibile

L'attenzione alle problematiche della mobilità è una delle scelte che hanno più innovato l'urbanistica italiana degli ultimi anni: considerare parte integrante del piano non solo gli spazi delle infrastrutture della mobilità (strade, parcheggi, ferrovie, stazioni), ma anche le modalità di trasporto delle persone e delle merci è un'innovazione fondamentale anche dal punto di vista ambientale.

Ogni città presenta caratteristiche specifiche tali che non è possibile proporre un modello ripetibile di *mobilità sostenibile*, eliminando radicalmente il carattere bimodale della mobilità urbana (automobile e trasporto pubblico); mentre è invece possibile modificare sostanzialmente il rapporto tra le due modalità di trasporto, potenziando il trasporto pubblico e riducendo quello privato, modificando anche le caratteristiche di quest'ultimo.

Nelle grandi città la scelta principale non può che essere quella della "cura del ferro", che punta su ferrovie, metropolitane e tranvie cioè sui mezzi meno inquinanti ed energivori, una "cura" che può essere in parte ripresa anche dalle città di media dimensione, con soluzioni compatibili rispetto all'entità dei problemi e alle risorse attivabili, mentre per le città più piccole il trasporto pubblico potrà utilizzare comunque mezzi su gomma non inquinanti. In tutti i centri abitati sarà invece possibile fluidificare, cioè rendere più scorrevole, il traffico automobilistico, con una non irrilevante riduzione dei fenomeni di inquinamento. Negli stessi centri, è anche possibile estendere la mobilità ciclabile e quella pedonale e realizzare "isole ambientali", caratterizzate da interventi di moderazione del traffico, che consentano di far coesistere pedonalità e traffico motorizzato.

La permeabilità dei suoli urbani

Una delle principali azioni della sostenibilità urbanistica è quella del controllo e dell'aumento della *permeabilità* dei suoli urbani. La permeabilità, misurata dal rapporto tra superficie permeabile in modo profondo e superficie impermeabile è infatti un parametro decisivo della sostenibilità perché coinvolge direttamente tutte e tre le risorse ambientali fondamentali, oltre che essere un elemento decisivo per il buon funzionamento del sistema fognario.

Da un suolo permeabile deve infatti essere eliminata ogni forma di inquinamento per non coinvolgere anche la risorsa acqua, di cui rappresenta però la migliore garanzia di rigenerazione; così come per la



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

risorsa aria, perché un suolo non inquinato e permeabile è anche un suolo potenzialmente “verde”, in grado cioè di contribuire alla rigenerazione dell'aria attraverso il potenziamento della copertura vegetale.

La permeabilità dei suoli urbani è dunque la condizione indispensabile per attivare un significativo processo di *rigenerazione ecologica*, quando il rapporto tra suolo permeabile e suolo impermeabile supera il 50%. Nella città esistente, dove la funzione prevalente è quella residenziale, l'incremento della permeabilità dei suoli urbani deve essere collegato alle “trasformazioni diffuse” che sono normalmente previste in quell'ambito urbano.

Più consistente sarà invece il contributo alla ripermabilizzazione del suolo urbano nelle zone produttive e commerciali esistenti, caratterizzate da ampie superfici per parcheggi, stoccaggi, aree di manovra, collegata all'ampliamento e ristrutturazione, oltre che alle nuove costruzioni.

Nei nuovi interventi di trasformazione destinati ad insediamenti o a servizi, il contributo all'aumento del livello di permeabilità sarà ancora più rilevante, garantendo però per ogni nuovo suolo da trasformare almeno il 70% di superficie permeabile sul totale della superficie territoriale; mentre questa percentuale potrà salire ulteriormente per le aree destinate a nuovi servizi e attrezzature.

La cosiddetta “città della trasformazione”, cioè l'insieme di tutte le nuove rilevanti trasformazioni urbanistiche, dovrà quindi essere una parte di città largamente permeabile, dove le nuove costruzioni occupano una quota minoritaria delle aree complessivamente messe in gioco dal piano e dove le regole urbanistiche garantiscono una suddivisione del suolo che privilegia la permeabilità, oltre che carichi adeguati alla più generale strategia della sostenibilità.

La compensazione ambientale

Le misure di *compensazione ambientale* riguardano generalmente tre temi della sostenibilità urbanistica: l'*ambientazione del sistema infrastrutturale*, il *trattamento del “residuo di piano”*, la *rigenerazione ecologica*. Oltre a questi tre temi specifici, appartengono naturalmente alle misure di compensazione anche le regole della trasformazione urbanistica e le modalità di sistemazione dello spazio pubblico urbano, già ricordate in precedenza.

Negli interventi di ambientazione delle infrastrutture, le *aree di compensazione* sono finalizzate a ricostituire un ambiente naturale spesso sacrificato nella realizzazione dell'opera. In questi casi, il piano e non solo il progetto dell'opera individua un'area di dimensione adeguata, localizzata in modo opportuno all'interno della “rete ecologica”, in grado di compensare gli effetti negativi dell'opera stessa sulla fauna e di garantire un livello di biodiversità analogo al precedente.

Si è già fatto riferimento in precedenza all'importanza del tema del “residuo di piano” nel *governo del territorio*, cioè del trattamento da parte di un nuovo piano delle previsioni della pianificazione precedente non ancora attuate. Tra le misure sperimentate vi è quella di accompagnare una riduzione delle quantità edificabili (che però non comporti una riduzione dei valori immobiliari) con nuove regole urbanistico - ambientali che compensino gli impatti negativi di un intervento non verificato in partenza, quali l'aumento della superficie permeabile, l'aumento della copertura vegetale, specifiche sistemazioni del suolo finalizzate alla mitigazione di impatti negativi (rumore, paesaggio).



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Quando l'area interessata presenta un particolare valore naturalistico anche ai fini della costruzione della "rete ecologica", le misure di compensazione disposte dal piano dovranno essere più drastiche, fino al trasferimento dell'edificabilità residua in una nuova localizzazione che non presenti rilevanza ambientale. In questo caso la compensazione non sarà quindi solo ambientale, ma anche urbanistica e dovrà essere gestita dal più generale meccanismo attuativo perequativo.

Quanto agli interventi di compensazione ambientale relativi alla *rigenerazione ecologica*, si tratta innanzitutto di interventi sostitutivi di quelli attivati nell'ambito della strategia di aumento della permeabilità dei suoli urbani, da realizzare nei casi in cui quella strategia non è praticabile. Appartengono a questa tipologia di interventi quelli indispensabili nelle parti di città più impermeabilizzate artificialmente e naturalmente e difficilmente ripermabilizzabili (come il centro storico e le aree con falda superficiale), finalizzati a convogliare direttamente nella falda l'acqua piovana senza passare nelle fognature, o quelli finalizzati a non rilasciarla direttamente nelle fognature quando queste raccolgono anche le acque nere, come i "tetti verdi" o i "muri verdi", sorta di spugna vegetale che trattiene l'acqua e la rilascia in un tempo successivo; o quelli indispensabili nelle zone periurbane caratterizzate da una falda affiorante, come quelli rappresentati dalle "vasche volano", che raccolgono l'acqua piovana e non la scaricano direttamente nella falda per evitare pericoli di allagamento e di cattivo funzionamento del sistema fognario.

L'ambientazione delle infrastrutture della mobilità

Gli interventi di *ambientazione delle infrastrutture della mobilità* non hanno la finalità di una semplice mitigazione della detrazione paesaggistica che normalmente l'infrastruttura comporta, ma sono il frutto di una progettazione integrata, disposta dalla normativa urbanistica, finalizzata a ridurre gli impatti negativi. Il piano dovrà prevedere una specifica zona che comprenda l'infrastruttura e lo spazio dove realizzare gli interventi di ambientazione, quindi più ampia e profonda, anche se non in modo omogeneo, di quella tradizionalmente destinata alle "fasce di rispetto", perché l'eliminazione o la consistente riduzione dell'inquinamento acustico e dell'impatto paesistico richiedono uno spazio adeguato.

Gli interventi riguardano la formazione di barriere antirumore costituite da movimenti di terra recuperata dagli scavi necessari per realizzare l'infrastruttura, di altezza opportuna e adeguatamente alberate, generalmente poste in serie parallele in modo da formare un "pozzo" in grado di assorbire le onde sonore; la indispensabile strada di manutenzione potrà essere utilizzata anche come pista ciclabile, mentre le specie vegetali dovranno essere scelte con particolare attenzione, anche riguardo alle problematiche paesaggistiche e a quelle della futura gestione.

L'esperienza dei pochi interventi di ambientazione finora realizzati, evidenzia che il costo di un'ambientazione di un'infrastruttura per la mobilità, può raggiungere il 25% di quello dell'opera complessiva, compreso il costo di manutenzione delle sistemazioni a verde, particolarmente rilevante nei primi cinque anni di gestione. Un'incidenza che a prima vista può apparire eccessiva, ma che in realtà non lo è, se si pensa ai benefici che una simile attrezzatura determina sulla vivibilità dell'ambiente urbano e più in generale sulla salute dei cittadini.

Meno significativa è la definizione di interventi di ambientazione per le infrastrutture esistenti, per la



limitata fattibilità che una tale scelta comporta. Infatti, se è possibile pensare di caratterizzare una nuova infrastruttura in senso ambientale con una progettazione integrata relativa a tutte le fasi di definizione dell'opera, dal progetto iniziale di massima a quello esecutivo, è molto difficile intervenire su una infrastruttura esistente, soprattutto per le diverse competenze che entrano in gioco e per l'evidente problematicità nella ricerca dei necessari finanziamenti.

Evidenziare nel piano gli interventi di ambientazione anche per le infrastrutture esistenti è comunque utile, perché sottolinea il problema e sollecita qualche minimo intervento possibile, come l'istallazione di barriere antirumore artificiali.

La compatibilità ambientale del sistema infrastrutturale

Anche questa tipologia d'intervento sottolinea l'attenzione che il piano sostenibile deve dedicare all'intero sistema infrastrutturale, assicurando per alcune infrastrutture, le fogne e il sistema di depurazione, le grandi condutture energetiche, gli impianti e le attrezzature per le telecomunicazioni, la realizzazione di misure di riduzione e di mitigazione degli impatti negativi.

Le altre infrastrutture, le reti tecnologiche dell'acquedotto, della distribuzione dell'elettricità, della pubblica illuminazione, del telefono, del gas, non presentano infatti problematiche urbanistico – ambientali che non possano essere risolte dalla normativa e da una progettazione adeguata.

Assai complesso ed anche finora poco sperimentato è il trattamento delle grandi condutture energetiche come gli elettrodotti. In realtà, in questo caso non si tratta tanto di intervento di ambientazione, quanto della previsione di distanze adeguate degli insediamenti residenziali e produttivi e dei servizi da queste infrastrutture, perché solo la distanza o l'interramento riduce il pericolo dell'esposizione alle onde elettromagnetiche.

Non ci si riferisce però alle tradizionali "fasce di rispetto" che garantiscono solo la sicurezza fisica degli insediamenti da eventuali cadute dei cavi, ma a fasce di salvaguardia assai più ampie che riducano i rischi di esposizione alle onde elettromagnetiche.

Il sistema del verde urbano

Gli interventi di permeabilizzazione, compensazione e di ambientazione descritti in precedenza, in molti casi si traducono operativamente nella sistemazione di nuovi spazi verdi della città, integrandosi con le dotazioni di aree verdi di cui la città già dispone e con quelle che si prevede di realizzare.

Si configura così un modo nuovo di concepire il verde urbano, non basato esclusivamente sul tradizionale e ovviamente necessario "verde pubblico", che, ovviamente, è uno dei cardini su cui si fonda la "rete ecologica" e la sostenibilità urbanistica. Esiste, naturalmente, una condizione *sine qua non* che consente di affidare al verde urbano un ruolo fondamentale nella sostenibilità urbanistica: che le previsioni di accrescimento del verde urbano siano fattibili, realizzabili in un arco di tempo ragionevole.

Questa condizione può essere soddisfatta solo dal modello attuativo perequativo alternativo a quello espropriativo, con l'acquisizione compensativa delle aree necessarie alla collettività. Ed è per questo che anche la perequazione urbanistica è una componente essenziale della sostenibilità urbanistica.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

L'acquisizione compensativa è normalmente regolata dal piano in due modi: il primo riguarda le aree della trasformazione urbanistica, per le quali il piano prescrive la cessione gratuita di una quota rilevante, superiore a quella determinata dall'obbligo degli *standard* urbanistici e legata al soddisfacimento dei fabbisogni pregressi, a fronte dei diritti edificatori ad essa assegnati dal piano, in modo identico a seconda delle condizioni di fatto e di diritto in cui ogni area si trova; il secondo, che possiamo considerare un'eccezione o una soluzione transitoria, riguarda le aree destinate a servizi pubblici, gli *standard* urbanistici per la città esistente, anch'esse interessate da diritti edificatori che sono direttamente utilizzabili su una porzione minima dell'area stessa, ovvero trasferibili in altra localizzazione prevista dal piano. In entrambi i modi l'accrescimento della dotazione di aree pubbliche della città non dipende più tanto dalle possibilità di acquisizione pubblica, quanto dal più generale processo di trasformazione della città e quindi anche dalle dinamiche del mercato immobiliare.

L'acquisizione compensativa è dunque la semplicissima chiave di volta che garantisce l'accrescimento reale delle aree da trasformare in nuove aree di verde pubblico, nella costruzione del sistema del verde urbano. Un sistema che comprende però anche altre componenti, come le fondamentali "aree a verde privato" da prevedere sistematicamente in ogni nuova trasformazione urbanistica e le aree che integrano la realizzazione di nuove attrezzature di uso pubblico.

La rinaturalizzazione

Il quadro degli interventi relativi al sistema ambientale gestibili dal piano urbanistico, si completa con gli *interventi di rinaturalizzazione*, vale a dire interventi di ricostituzione di aspetti della naturalità penalizzati dalla trasformazione urbana, ritenuti indispensabili per ragioni legate alla qualità, paesaggistiche o perché concorrono alla costruzione della "rete ecologica".

Con questo termine si intendono in particolare gli interventi sui corsi d'acqua, dalla riqualificazione delle sponde alla rimeandriatura, gli interventi di ripristino ambientale, quali la rivitalizzazione e la creazione di zone umide, gli interventi di ricostituzione o creazione di caratteri fisionomici del paesaggio, quali aree alberate, filari di alberi, sistemi di siepi, finalizzati alla creazione di margini a aree filtro e alla interconnessione paesistica e ambientale con gli ambiti di paesaggio circostanti. Si tratta di interventi che tuttavia, se non collegati ad un'opera pubblica più generale comportano problemi di fattibilità, dato che non possono essere affidati alla normale prassi manutentiva dello spazio pubblico.

La fattibilità di questi interventi non può quindi essere ricondotta al principio generale che lega la trasformazione alla sostenibilità, ma deve essere ricercata in un altro approccio, basato su altre forme di incentivo e, più in generale, sul concetto di "presidio territoriale", che lega la compatibilità di alcuni usi del territorio integrativi e compatibili con quelli normalmente previsti, all'impegno da parte dei proprietari per la realizzazione di uno specifico intervento di rinaturalizzazione o di manutenzione ambientale.

Trasformazione e bilanci ambientali

Si è già sottolineato come la strategia delle *sostenibilità urbanistica* si basi su un approccio di *conservazione* delle risorse non riproducibili e di *trasformazione* di quelle riproducibili: la *trasformazione urbanistica* (e quindi il piano) è dunque un elemento indispensabile per il

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

miglioramento della qualità ambientale della città e del territorio.

Non si tratta di un assioma o di un pregiudizio ideologico, ma di una condizione oggettiva, valutabile attraverso indicatori concreti e misurabili. Attraverso cioè un approccio che utilizza il metodo dei “bilanci ambientali” della trasformazione come garanzia della sostenibilità: l'utilizzazione di densità edilizie appropriate, di parametri di suddivisione del suolo in aree verdi e aree edificate, l'obiettivo di garantire adeguati livelli di permeabilità e quello di aumentare notevolmente la copertura vegetale delle aree libere che verrà di seguito sottolineato, suggeriscono una nuova “cassetta degli attrezzi” per il progetto urbanistica, al fine di garantirne la massima qualità ambientale.

Si è anche evidenziato come il valore ambientale di un suolo dipenda dal suo impianto vegetale, con un rilevante effetto di rigenerazione ecologica se lo stesso suolo viene sistemato a prato alberato, con una adeguata quantità di alberature. La recente possibilità che entri in vigore il Protocollo di Kyoto per contrastare l'effetto serra, rende possibile formulare in proposito soluzioni urbanistiche realmente innovative, condizionando tutte le trasformazioni previste ad una massiccia presenza di verde necessaria “a far respirare la città”. Il punto di partenza dell'innovazione consiste nella previsione di verde privato e pubblico per i nuovi interventi in quantità mai inferiore al 70% (ad eccezione delle sole nuove zone industriali, dove può scendere al 50%).

Il Protocollo di Kyoto pone obiettivi che riguardano in generale la produzione di energia e le emissioni di idrocarburi utilizzati dagli automezzi che dovrebbero essere ridotte; a questo impegno, che non riguarda la gestione urbanistica, si aggiunge, però, quello dell'assorbimento della anidride carbonica, base fondamentale dei gas serra, prodotta dagli automezzi circolanti, da parte della vegetazione.

E proprio un sistematico incremento della vegetazione, da legare in particolare alle trasformazioni urbanistiche, può dare un contributo decisivo agli obiettivi del Protocollo di Kyoto.

Per realizzare concretamente quegli obiettivi, bisognerà quindi aumentare in modo consistente la piantumazione di alberature in misura sufficiente per assorbire l'anidride carbonica emessa nella circolazione dagli automezzi generati dai nuovi insediamenti. Alcuni studi originati da recenti esperienze di pianificazione sostenibile, hanno portato a stabilire a questo proposito precisi parametri, che suggeriscono di mettere a dimora nelle aree a verde privato e pubblico un albero ogni 25 metri quadri di nuova superficie utile, pari a circa 4 alberi per alloggio medio. Ciò comporta una *densità arbustiva* (un nuovo parametro urbanistico – ecologico, al pari dell'indice di permeabilità) non inferiore a 160 alberi per ettaro nelle zone di trasformazione più dense e a 80 alberi per ettaro in quelle meno dense, mentre il parametro per le aree a maggior caratterizzazione ambientale (e quindi a bassissima densità e tese in sostanza a realizzare in forma compensativa nuovi parchi pubblici) non dovrà superare i 40 alberi per ettaro.

Parametri di controllo

Le destinazioni a verde privato e pubblico delle aree da ottenere in compensazione necessarie alle piantumazioni devono essere garantite dalla normativa dei piani e ciò già avviene comunemente applicando il meccanismo attuativo perequativo. Per quanto riguarda gli indubbi costi aggiuntivi delle alberature da mettere a dimora in notevole quantità insieme alle nuove costruzioni, essi appaiono da un lato tutto sommato modesti rispetto all'entità dell'investimento complessivo, mentre, dall'altro lato, avranno un indubbio riflesso positivo sui valori immobiliari.



Se l'innovazione suggerita riguarda le nuove trasformazioni, il discorso va necessariamente allargato a tutta la città e alla presenza consistente di automezzi già circolanti; dei quali l'anidride carbonica emessa, non è certamente assorbita dalle relativamente poche alberature normalmente presenti. La conseguenza evidente di questa considerazione spinge dunque ad una futura politica che potremmo chiamare di "forestazione urbana".

Cioè ad una politica ecologico - urbanistica che spinga non solo a realizzare, utilizzando la modalità compensativa, i nuovi spazi verdi (dai parchi al verde di vicinato) normalmente previsti in ogni piano, ma a dotarli di una densità arborea rilevante, fino a raggiungere *standard* sufficienti a garantire l'assorbimento ad opera della nuova vegetazione, di tutta l'anidride carbonica emessa dagli automezzi nella circolazione cittadina.

14.6. Patto dei Sindaci, azioni per il PAES, Contenimento del consumo energetico degli edifici

Il lavoro di analisi svolto per la redazione del PAES (Piano d'azione per lo sviluppo sostenibile) evidenzia una crescita sia dei consumi che delle emissioni di CO₂ tra il 2010 ed il 2020, che fa seguito ad un corrispondente calo di entrambe le variabili nel periodo precedente 2000 – 2009. Questa crescita deriva principalmente dall'incremento della popolazione residente tra il 2010 ed il 2020, che, dai dati disponibili, dopo la decrescita del primo decennio del secolo, dovrebbe conoscere un trend positivo. La crescita della popolazione incide sia sull'incremento delle unità abitative (nuove urbanizzazioni o riqualificazione del tessuto esistente), sia sull'incremento dei veicoli circolanti che sui servizi offerti (settore terziario). In entrambi gli scenari, i valori di consumo di energia e di emissioni di CO₂ al 2020, saranno comunque inferiori ai valori fatti registrare nel 2000, ma superiori rispettivamente ai valori del 2009, ultimo anno della serie storica.

Questi scenari non considerano gli effetti di riduzione dei consumi e delle emissioni determinati dall'attuazione delle azioni inserite nel Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, volendo, viceversa, rappresentare sinteticamente l'evoluzione "naturale" cui il Comune di Rivoli andrebbe incontro, nel caso in cui questo piano non fosse redatto ed implementato.

I settori di maggior peso sono quello dei trasporti e degli edifici residenziali. Gran parte della riduzione prevista dal PAES sarà dovuta al miglioramento dell'efficienza energetica del parco circolante.

Anche il settore residenziale tuttavia ricopre una posizione dominante nel raggiungere l'obiettivo al 2020. La riduzione, in questo caso, è strettamente connessa ai vincoli definiti nell'Allegato Energetico al Regolamento Edilizio Comunale. Importante, tuttavia, è anche il contributo delle fonti energetiche rinnovabili, ed in particolare del solare termico e del fotovoltaico.

Ovviamente il settore pubblico è a carico completo dell'amministrazione comunale. Le azioni prevedono la riqualificazione energetica di alcuni edifici pubblici, la realizzazione di impianti FV sulle coperture degli edifici e di altri impianti da fonti rinnovabili.

Il settore terziario è infine un settore che evolverà autonomamente verso un progressivo incremento dei consumi e delle emissioni; le attività di comunicazione che verranno attivate dal Comune di Rivoli,



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

tuttavia, serviranno da stimolo ai cittadini, portando ad un incremento ridotto rispetto a quello tendenziale (senza l'attuazione del PAES).

Le norme del Regolamento Igienico Edilizio e di Attuazione del P.R.G.C. potrebbero subordinare il rilascio del permesso di costruire per gli interventi di ristrutturazione urbanistica e/o edilizia, all'installazione di impianti per la produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili (pannelli solari, termici e fotovoltaici che sono tra l'altro oggetto di forme di incentivazione economica previste dalla Legge Finanziaria 2008) e contestualmente semplificare l'iter procedurale che regola l'installazione di tali impianti, valutando unitamente agli elementi di tutela degli aspetti paesaggistici e ambientali anche l'interesse pubblico generato dal risparmio energetico e dalla conseguente riduzione dell'inquinamento (pannelli solari termici e/o fotovoltaici installati sulle coperture inclinate realizzati per esempio con superfici scure non riflettenti in modo che l'impatto visivo sia assimilabile ai lucernai).

Un'attenta qualificazione energetica degli edifici effettuata sulla base del consumo di energia, consentirebbe di prevedere già in fase progettuale, per i nuovi edifici, accorgimenti specifici atti a ridurre le dispersioni ed a favorire l'autosufficienza energetica, come la coibentazione, la valorizzazione dell'esposizione a sud

Il miglioramento del bilancio energetico oltre a rispondere ad esigenze di compatibilità ambientale e di salute dei cittadini, si trasforma con il tempo in un elemento efficace di risparmio economico.

Si dovrà tenere in considerazione, l'aspetto relativo alla tutela della risorsa idrica, limitando al massimo l'impermeabilizzazione del suolo, prevedendo azioni e misure per il conseguimento della riduzione dei consumi e del risparmio idrico.

Il risparmio idrico dipende dall'adozione da parte degli utenti di tecniche e comportamenti che portano ad una riduzione del consumo d'acqua, ed è strettamente connesso al risparmio energetico, legato in particolar modo al consumo di acqua calda ed al pompaggio nelle reti di adduzione e distribuzione.

Le tecniche del risparmio idrico consistono in linea generale:

- nell'impiego di dispositivi e componenti atti a ridurre i consumi delle apparecchiature idrosanitarie (frangigetto, riduttori di flusso, rubinetteria a risparmio, cassette di risciacquo a flusso differenziato,...) e delle apparecchiature irrigue nei giardini pubblici e privati (sistemi a micropioggia, a goccia);
- nell'impiego di elettrodomestici ad alta efficienza, che riducano il consumo idrico ed energetico;
- nella periodica manutenzione delle reti e delle apparecchiature idrosanitarie interne e condominiali;
- nell'utilizzo di acque piovane e di acque reflue recuperate, per usi compatibili e comunque non potabili.

La diffusione delle tecniche di risparmio e dei comportamenti elencati sopra, può essere perseguita con campagne di informazione ed educazione, con misure specifiche assunte dal Comune ed individuate in rapporto alle caratteristiche del territorio e dell'assetto urbanistico prefigurato, contenute in:

- disposizioni regolamentari che richiedono l'introduzione nelle nuove costruzioni di apparecchi igienico sanitari a basso consumo idrico;



- disposizioni normative inserite negli strumenti urbanistici comunali che, in casi specifici, subordinano obbligatoriamente la realizzazione degli interventi edilizi, in particolare nelle nuove espansioni e nelle ristrutturazioni urbanistiche di significative dimensioni, all'introduzione di nuove tecnologie per la riduzione dei consumi idrici;

- disposizioni normative che promuovano interventi per la riduzione dei consumi idrici e l'uso razionale delle risorse idriche attraverso incentivazioni (riduzione oneri e/o imposte).

Essendo la rete fognaria opera correlata con lo sviluppo edilizio, è necessario concertare con la SMAT, società che gestisce il Servizio Idrico Integrato, tutte le zone di espansione e da potenziare a livello di condotte, al fine di evitare anche scarichi non autorizzati.

A tal proposito una zona critica è quella rappresentata dall' area compresa tra Cascine Vica e Tetti Neirotti, che risulta di problematica gestione per motivi altimetrici o di portata delle condotte. Intervento in tali situazioni, consentirebbero di limitare e controllare gli scarichi nel canale consortile della Bealera ed in alcuni fossi primari, prevenendo problemi di carattere igienico sanitario e ambientale.

14.7. Inquinamento acustico

In riferimento all'inquinamento acustico, il Piano di Zonizzazione Acustica, consistente nell'assegnazione delle diverse parti del territorio alla classe caratterizzata dai valori limite di rumorosità stabiliti dalla normativa, è una sorta di Piano Regolatore Generale del rumore, in quanto stabilisce degli standard di qualità acustica da conseguire come obiettivo a breve, medio e lungo termine.

La stesura del futuro Strumento Urbanistico, non può prescindere da accorti monitoraggi, utili allo scopo di verificare e, dove possibile mitigare le incompatibilità tra le sorgenti sonore e la destinazione d'uso del territorio, recependo le criticità della popolazione esposta al rumore in modo da indirizzare le scelte nella fase ripianificatoria di eventuali ricollocazioni di attività artigianali/industriali (Insediamenti Industriale della zona Maiasco).

Tutta l'attività di prevenzione e risanamento nei confronti dell'inquinamento acustico, nonché, più in generale di qualificazione ambientale delle aree si deve pertanto necessariamente articolare in un dialogo trasversale tra i due strumenti di pianificazione del territorio.

14.8. Linee-guida per la salvaguardia delle risorse ambientali

Il PAES (Piano d'Azione per l'energia Sostenibile) fornisce alcune indicazioni "forti" e molto concrete su questo tema:

- 4) riqualificare il tessuto edificato esistente;
- 5) implementare la coesistenza tra sviluppo economico e qualità ambientale;
- 6) salvaguardare l'ambiente collinare e gli scenari di pregio;
- 7) salvaguardare e valorizzare il patrimonio storico/artistico e documentario;



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

- 8) proporre il risparmio energetico, sia per la città pubblica che per la città privata;
- 9) proporre il riciclo delle acque, sia per la città pubblica che per la città privata;
- 10) proporre eventuali aree produttive ecologicamente attrezzate (definite A.P.E.A., in una logica di distretto industriale, e con l'obiettivo comunque di riqualificare aree industriali dismesse), le predette, sono aree destinate all'insediamento produttivo e non, in condizioni di compatibilità ambientale. Le stesse, sono caratterizzate da una gestione ambientale unitaria e dalla presenza di servizi ed infrastrutture, per la prevenzione e riduzione dell'inquinamento e l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse e del suolo. ;
- 11) proporre il contenimento degli inquinamenti (atmosferici, acustici, luminosi);
- 12) proporre una maggiore qualità bio-climatica negli interventi edilizi. Questo, di riflesso, si ottiene operando sulla normativa tecnica e sul regolamento edilizio, che dovrà essere corredato da un allegato energetico ambientale.

Per definire delle linee guida propedeutiche alla realizzazione di nuovo Strumento urbanistico, occorre orientare le riflessioni, dal punto di vista urbanistico e ambientale, con una visione di medio lungo periodo, finalizzata a caratterizzare i luoghi del vivere, sulla strada della qualità e dello sviluppo sostenibile. E' doveroso, ad oggi, impostare un'urbanistica vista non più in contrapposizione all'ambiente ma che ne risulti condizione di mantenimento e crescita, in quanto coniugare ambiente e sostenibilità dello sviluppo, rappresenta un'esigenza irrinunciabile per la nostra società e per il nostro territorio.

Le nuove esigenze di viabilità e mobilità, le nuove strutture attrattive in fase di completamento nonché le nuove esigenze energetiche, in linea con la normativa vigente, e la necessità di ridurre lo spreco di risorse, impongono un riesame generale del modello di città che dovrà dare delle risposte anche alle criticità con i comuni limitrofi.

A partire da tali considerazioni, appare evidente la priorità di raggiungere traguardi ambientali significativi e misurabili perseguendo anche finalità di qualità della vita, quali:

- la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali;
- la promozione ed assicurazione della sostenibilità degli insediamenti attraverso l'attenzione al regime idraulico e la cura del ciclo dell'acqua, il contenimento del consumo energetico, l'uso del verde pubblico e privato in modo significativo e coerente con le caratteristiche ambientali, ecologiche e paesaggistiche dei luoghi;
- la qualificazione e la riqualificazione del territorio con particolare attenzione alle condizioni qualitative dei contesti, nei processi e negli interventi di trasformazione, recupero e riqualificazione della città esistente;

In riferimento alla qualità dell'aria sarà necessario compiere e incentivare nuove azioni al fine di:

- migliorare l'efficienza energetica complessiva del sistema edificio/impianto, dei generatori di calore, dei sistemi distributivi e di regolazione;
- favorire l'utilizzo di tecnologie innovative per incrementare l'efficienza energetica e migliorare le prestazioni emissive dei generatori di calore;
- favorire l'utilizzo di combustibili a basso impatto ambientale e l'uso di fonti energetiche rinnovabili.



15. I SERVIZI

15.1. La scuola dell'obbligo

QUESTO CAPITOLO DOVRA' ESSERE SVILUPPATO A SEGUITO DELLA CONCLUSIONE DEI LAVORI DEL TAVOLO TECNICO ALLO SCOPO COSTITUITO.

15.2. La formazione superiore

La nostra Città presenta una offerta limitata sul piano numerico, ma qualificata: l'Istituto Natta, il liceo Darwin, istituti statali, il Liceo Maurilio Fossati, non-statale.

La formazione professionale vede la presenza di istituzioni storiche, convenzionate con la Regione: gli II.RR. Salotto e Fiorito, l'Enaip, l'istituto Lindberg.

15.3. Le strutture per la Salute e l'Assistenza, il Piano di Zona Socio-Sanitario (PdZ)

Si richiamano i principi fondamentali del precedente PDZ:

Il Piano socio-sanitario pone con forza e coerenza il problema del "benessere fisico, psichico, mentale e sociale dell'individuo e della collettività, bene comune e diritto umano inalienabile" ridefinendo le prospettive culturali e strategiche di una programmazione già dal titolo, socio-sanitaria. Nota importante: ridefinizione del concetto di salute e dal passaggio dall'intervento sulla malattia a quello di promozione della salute:

La salute, nell'accezione di cui sopra, diritto fondamentale di ogni cittadino e della collettività, deve essere garantita non solo da appropriati interventi di cura, ma soprattutto da un sistema di prevenzione che contrasti e riduca i fattori socioeconomici, ambientali e biologici che la condizionano. Il cittadino e il suo diritto al maggior benessere psicofisico e sociale possibile nelle varie fasi e nelle varie condizioni della sua esistenza, deve essere al centro dell'attenzione della programmazione socio-sanitaria che deve porsi come obiettivi concreti e verificabili, e non solo come enunciati, l'accoglienza, la consapevolezza dei diritti e il rispetto delle singole persone, l'umanizzazione dei servizi.

Il ruolo degli enti locali

Il diritto alla salute dei cittadini viene posto quindi anche nelle mani degli Enti Locali che sono chiamati a programmare azioni di promozione e di tutela (legge 502/1992) e a valutare la qualità e l'efficacia dei servizi che vengono erogati.

! Ai Sindaci e agli altri ordini di Governo viene chiesto, inoltre, di acquisire la capacità e l'abitudine a valutare l'impatto di tutte le loro scelte amministrative sul benessere dei cittadini e della collettività. Infatti, in conseguenza alla ridefinizione del concetto di salute come benessere, è sempre più evidente il peso delle politiche amministrative generali, prima ancora di quelle sanitarie, sul livello di salute e di sicurezza sociale della popolazione .

Efficaci interventi di prevenzione, cura, riabilitazione e protezione sociale sono possibili solo con il raggiungimento di un buon livello di coordinamento e di integrazione tra le politiche dei vari sistemi, delle varie istituzioni, dei vari ordini di governo.



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

L'integrazione socio-sanitaria rappresenta un obiettivo e, nello stesso tempo, lo strumento "obbligato" di un sistema che voglia produrre risultati in termini di efficacia.

Nella realtà si è spesso carenti, se non lontani, nel realizzarla. Dal punto di vista teorico e da quello degli intenti legislativi è considerata un presupposto di base, che dovrebbe essere ormai quasi scontato, in quanto affermato da anni in vari atti legislativi nazionali e regionali, non ultimo dal Piano socio-sanitario della Regione Piemonte approvato nel 2011.

Come appare chiaramente anche dall'analisi dei bisogni da cui è partita la costruzione del nostro Piano di Zona, il sistema sanitario e quello socio-assistenziale non sono in grado di raggiungere efficacia se rispondono separatamente ai problemi dei cittadini.

Azioni integrate per la salute e il benessere

Nell'impostazione del Piano di Zona del nostro territorio si è cercato non solo di consolidare l'ambito dell'integrazione socio-sanitaria, ma di uscire da questo livello che si configura soprattutto come riparativo, per collegarsi e, contemporaneamente, sollecitare altre politiche che sono complementari se ci si pone obiettivi di prevenzione.

Nello stesso modo è necessario, a nostro avviso, che i P.E.P.S. vadano oltre l'ambito strettamente sanitario che si rifà al vecchio concetto di salute, superino la frammentarietà tipica dell'attuale sistema (servizi ospedalieri, servizi territoriali, servizi specialistici ecc...) e accettino pienamente che la loro efficacia aumenta quanto più riescono a toccare i fattori che producono benessere o malattia nella popolazione.

E' necessario che si accolgano a pieno titolo gli indicatori socioeconomici che l'O.M.S. stesso pone, ormai da anni, alla base delle sue analisi, che questi diventino parte importante della descrizione quantitativa e qualitativa della salute dei cittadini (Profili di salute) e quindi degli obiettivi e delle azioni per raggiungerli (Piani di salute).

In sintesi che i fattori individuali, familiari, sociali ed economici entrino nei P.E.P.S. Si tratta di inserire i Piani di zona nei P.E.P.S., non giustapponendoli, ma imparandone lo sforzo di integrazione tra politiche complementari,

Il Piano socio-sanitario, citando la Carta di Ottawa, parla di "ri-orientamento dei servizi". Infatti propone cambiamenti culturali di fondo, da cui devono derivare impostazioni di analisi, inquadramenti legislativi e di gestione organizzativa dei servizi non di poco conto.

Infatti se si afferma che l'efficacia sulla salute del singolo e della popolazione si raggiunge solo considerando i fattori sociali che incidono sulla salute stessa, ne consegue che il sistema sanitario non può considerare l'intervento su questi fattori solo "cosa sociale".

Temi e problemi complessi come quelli della prevenzione e della cronicità, ad esempio, se vogliono essere attuati con coerenza rispetto ai presupposti teorici del nuovo modello di salute e alle sue risposte necessariamente integrate, devono vedere anche una coerente ridefinizione della rilevanza sanitaria e sociale degli interventi e quindi della definizione delle risorse.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

I presupposti di fondo, posti dal Piano Socio-sanitario regionale, impongono di andare anche oltre l'integrazione socio-sanitaria.

Del resto la complessità e le caratteristiche di molti problemi socio-sanitari ha reso evidente il peso crescente che le politiche amministrative più generali hanno sul benessere dei cittadini.

Le scelte politiche ai vari livelli possono favorirlo o creare ulteriori fattori di rischio.

Il Piano di zona è un'occasione per tentare un aggancio e una riflessione con gli aspetti delle politiche locali che sono stati identificati, già nell'analisi dei bisogni, come quelli più connessi con la condizione di benessere: la politica del territorio e la politica del lavoro.

Strutture sul territorio: il Poliambulatorio

Attualmente i servizi dell'ASL presenti sul nostro territorio sono i seguenti:

- Ospedale degli Infermi, che con l'Ospedale San Luigi di Orbassano, costituisce il nodo ospedaliero più importante dell'area Ovest
- Dipartimento di Prevenzione, Servizio di Igiene e sanità pubblica in via Balegno 6
- Poliambulatorio di via Piave 19
- Guardia medica, Servizio Continuità Assistenziale, Prelievi, SERT, presso il centro Bonadies

Si tratta di un complesso di servizi distribuiti sul territorio, su strutture in gran parte obsolete, che, secondo le indicazioni pervenute dall'ASL, richiederebbe una più complessiva riorganizzazione.

Problematica è la situazione del centro Bonadies, la cui proprietà è divisa tra ASL e Città di Rivoli, con la presenza della piscina a gestione privata. Sul bonarie si attesterà il parcheggio della stazione della metropolitana, per cui è d'obbligo pensare al destino di tale centro.

Anche per i servizi di via Balegno si pone il problema della funzionalità e adeguatezza, in relazione anche al bacino d'utenza e alle sempre più importanti funzioni del servizio Prevenzione. Anche in questo caso una azione sinergica tra Città di Rivoli (proprietaria del vecchio ospedale) e l'ASL si rivelerebbe utile e risolutiva, anche ai fini del riuso del vecchio ospedale e della riqualificazione dell'intero isolato compreso tra piazza San Rocco, via Balegno, via Don Peretti, Via Ospedale, con indubbi vantaggi sulla valorizzazione di piazza San Rocco.

Per l'ambulatorio di via Piave si pone il problema della vetustà e inadeguatezza degli ambienti rispetto al volume di servizi erogati.

Si pone quindi il problema della individuazione del sito per un nuovo poliambulatorio e/o sede dei servizi Sanitari. Una prima ipotesi in tal senso prevede l'utilizzo del campo di rugby di via Nizza, con la sua rilocalizzazione in una zona più consona all'insediamento di strutture per lo sport (di cui si dirà). Questa prima ipotesi è stata oggetto di valutazioni con la direzione generale dell'ASL, ma deve essere ripresa con la Direzione, in relazione anche a quelli che saranno i nuovi indirizzi in sede regionale.

Strutture sul territorio: Servizi domiciliari, Case di Riposo per anziani



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

Questi temi devono essere affrontati all'interno del Piano Socio-sanitario e del Piano di Zona, con il C.I.S.A.

Le indicazioni generali partono dalla necessità di ridefinire il quadro dei servizi, puntando sulla domiciliarità e sul sostegno alle famiglie, in particolare per gli aspetti legati alla cronicità e alla non-autosufficienza.

Permane alto il fabbisogno di posti letto per la non-autosufficienza, in una situazione però di forte ridimensionamento delle risorse messe a disposizione dalla Regione.

Ad oggi le uniche strutture presenti sono: la casa di riposo di via Querro, comunale, gestita dalla coop. R.I.S.O., e Villa Elena, a gestione privata.

In via di realizzazione: 120 posti di RSA e 80 di RAF nella ex sede della LDC in Corso Francia.

15.4. Le strutture per la Cultura

Il Castello, la Biblioteca Civica, L'Istituto Musicale, sono istituzioni che pur con funzioni, dimensioni, utenza molto diversificate, costituiscono componenti fondamentali dello sviluppo delle proposte culturali della Città. Insieme al patrimonio costituito dagli edifici storici della città e dalle potenzialità che possono sviluppare (Casa del Conte Verde, spazio, museo civico a Palazzo Piozzo, Villa Cane d'Ussol per gli aspetti più propriamente istituzionali e di rappresentanza, le chiese storiche, contenitori di opere d'arte, oltre che gioielli architettonici) costituiscono una risorsa importante, da sviluppare in termini di investimenti e iniziative.

Anche gli edifici "minori" (ex palazzo comunale, ex ospedale di via Balegno) rappresentano una risorsa che, al di là di ipotesi di alienazione, possono entrare in un progetto di recupero complessivo del patrimonio storico.

15.5. I luoghi per il Culto

Alla presenza consolidata dei luoghi di culto della Chiesa cattolica e riformata, si va strutturando una forte richiesta di insediamento delle nuove realtà religiose che fanno seguito alla significativa presenza di persone provenienti da altre regioni europee (Ortodossi), cui è stata data risposta con la messa a disposizione di un'area per il culto.

Anche la comunità protestante (ISSACAR) ha ottenuto in diritto di superficie un lotto per la realizzazione di una nuova struttura per il culto.

15.6. Le strutture cimiteriali

Legge regionale 3 agosto 2011, n. 15: Disciplina delle attività e dei servizi necroscopici, funebri e cimiteriali. Modifiche della legge regionale del 31 ottobre 2007, n. 20

Art. 9: Ogni comune, nell'ambito della pianificazione urbanistica e territoriale, prevede aree cimiteriali in grado di rispondere alle necessità di sepoltura nell'arco dei venti anni successivi all'adozione degli strumenti urbanistici.

L'area cimiteriale è delimitata da idonea recinzione. L'area di rispetto lungo il perimetro cimiteriale è definita in conformità a quanto stabilito dalla normativa nazionale, fatte salve le

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

seguenti esigenze:

- a) la necessità di dotazione di parcheggi e servizi per i frequentatori;
- b) l'eventuale necessità di ampliamento, in relazione alle previsioni di cui al comma 2;
- c) l'eventuale presenza di servizi o impianti tecnologici all'interno del cimitero e le conseguenti distanze di tutela;
- d) il rispetto delle attività di culto dei dolenti.

La costruzione di nuovi cimiteri o l'ampliamento e ristrutturazione di quelli esistenti è autorizzata dal comune, previo parere vincolante dell'ASL e dell'ARPA, secondo le rispettive competenze. La soppressione di cimiteri è autorizzata dal comune, previo parere dell'ASL competente per territorio.

15.7. Le aree vincolate a servizi

Le valutazioni in oggetto, si prefiggono di individuare e valutare le capacità ancora inesprese dall'attuale dotazione di servizi presente sul territorio. I servizi presi in considerazione risultano di primaria importanza in un'ottica di futura pianificazione a cui questo documento tende, rendendo tale analisi particolarmente utile nel definire in maniera rapida ma efficace un'istantanea sintetica della dotazione di servizi e di attrezzature del territorio rivolese.

Normativamente, la dotazione dei servizi di un comune è regolamentata dalla Legge Regionale n. 56/77, in particolare dagli articoli 21 e 22 dedicati al dimensionamento degli standards urbanistici rispettivamente a livello comunale: attrezzature di interesse comune, verde pubblico, parcheggi ed a quello generale riferito a: scuole, attrezzature sanitarie e grandi parchi urbani.

Nell'ottica di una razionale suddivisione di tale legislazione, questo studio analizza in prima battuta:

Standard Urbanistici di cui all'art. 21

La valutazione non può che partire dal confronto tra le ipotesi del piano vigente ed il suo stato di reale attuazione. L'attuale PRGC Vigente si basa su una previsione di crescita della popolazione residente a 66.112 unità, pari cioè ad un aumento del 33% circa dell'attuale cittadinanza. A fronte di questo aumento di popolazione, la dotazione dello "standard complessivo art. 21" risulta comunque soddisfacente, infatti si prevede il superamento di 1,11 mq./ab. della dotazione minima identificata dalla legge regionale in 25 mq./ab. e si basi solo in minima parte su "aree private assoggettate ad uso pubblico". Elemento utile per una disamina del Tema, è quello di:

- individuare e quantificare i valori dei "Residui di Piano", ovvero le Aree Normative destinate a Servizi Pubblici ancora da attuare, sia di proprietà Comunale che no;
- procedere alla definizione della teorica "Capacità Insediativa" derivata dai singoli servizi, capacità ricavata dal rapporto tra le varie superfici finora realizzate e lo standard metrico pro capite contenuto nel Piano stesso. Tale dato finale, risulta utile, in quanto, intende sottolineare lo stato di avanzamento dei diversi servizi, indicando implicitamente quali siano i campi in cui potrebbe essere opportuno intervenire.

"Residui di Piano"

Osservando nel complesso, il quadro che emerge dalla correlazione ed interpolazione di dati attinenti la Pianificazione ed il Patrimonio, si evidenzia come, la completa realizzazione degli Standards Urbanistici non è ancora del tutto attuata, infatti si riscontra, che un 24% circa delle aree normative



CITTA' DI RIVOLI
ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO
LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO

REV. 1
30/04/2014

destinate a tal scopo, ovvero a Servizi Pubblici di cui all'art. 21 della L.R. n. 56/77 risultino ancora da realizzare. Per precisione informativa, si riscontra infatti che, a fronte di un quantitativo complessivo di Servizi previsti dal PRGC di mq. 1.724.569 ne risultano realizzati mq. 1.280.037. Tale condizione, non deve essere interpretata come negativa, in quanto, è confermato il fatto di avere Servizi Pubblici pro-capite superiori al minimo normativo di 25 mq./abitante e più specificatamente di 25,76 mq./abitante calcolati su un quantitativo di abitanti pari a n. 49.756.

“Capacità Insediativa”

Osservando i dati quantitativi espressi dal PRGC, risulta agevole una lettura che va nella direzione di fornire il sottostante schema:

- Aree per Attrezzature di Interesse Generale – sono identificate con la denominazione AC, ACV e ACP ed esprimono già in questa fase un dato quantitativo di 12,66 mq./abitante che è ampiamente superiore ai 10 mq./abitante richiesti dalla L.R. n. 56/77. In sostanza, tale tipologia di Servizio Pubblico per termini quantitativi sarebbe in grado di soddisfare una insediabilità di circa 63.000 abitanti elevabili a 73.000 qualora si andasse nella direzione di acquisire quelle superfici che all'attualità non sono nella disponibilità dell'Amministrazione. Le indicazioni desumibili dal predetto scenario, portano alla conclusione di considerare ormai superflue le ulteriori acquisizioni di tali Aree Normative, ritenendone invece più utile una Trasformazione;
- Aree per Verde Pubblico – sono identificate con la denominazione V ed esprimono in questa fase un dato quantitativo di 9,83 mq./abitante che è inferiore ai 12,5 mq./abitante richiesti dalla L.R. n. 56/77. In sostanza, tale tipologia di Servizio Pubblico per termini quantitativi sarebbe in grado di soddisfare una insediabilità di circa 39.000 abitanti elevabili a 59.000 solo qualora si andasse nella direzione di acquisire quelle superfici che all'attualità non sono nella disponibilità dell'Amministrazione. Le indicazioni desumibili dal predetto scenario, portano alla conclusione di considerare come importanti, prioritarie e necessarie le acquisizioni di tali Aree Normative;
- Aree per Parcheggio Pubblico – sono identificate con la denominazione P e PV ed esprimono già in questa fase un dato quantitativo di 3,25 mq./abitante che è ampiamente superiore ai 2,5 mq./abitante richiesti dalla L.R. n. 56/77. In sostanza, tale tipologia di Servizio Pubblico per termini quantitativi sarebbe in grado di soddisfare una insediabilità di circa 64.000 abitanti elevabili a 84.000 qualora si andasse nella direzione di acquisire quelle superfici che all'attualità non sono nella disponibilità dell'Amministrazione. Le indicazioni desumibili dal predetto scenario, porterebbero alla conclusione di poter considerare ormai superflue le ulteriori acquisizioni di tali Aree Normative, tuttavia attesa l'importanza che le stesse rivestono in contesti urbanizzati quali quelli delle città, si ritiene comunque utile, a tendere, procedere con le acquisizioni ancora mancanti.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

16.I PIANI PER LE “DIVERSE” RIVOLI

Proveremo ad affrontare, in questa parte del documento, la possibilità di lavorare per “parti” di città, partendo da problemi, opportunità, bisogni segnalati nel corso di incontri con cittadini, imprese, enti, nel corso di momenti di consultazione o su segnalazioni pervenute.

A tal fine si fa riferimento agli incontri di consultazione dei comitati di quartiere, cittadini e delle forze sociali.

Si elencano sinteticamente le caratteristiche urbanistiche e i problemi di maggior rilievo emersi nel corso degli incontri.

16.1. Il centro storico

Il problema maggiormente evidenziato dai cittadini è costituito dal traffico di attraversamento. Gli interventi (limitazione del traffico, ZTL, riorganizzazione dei sensi di marcia, dovranno essere discussi e valutati con i cittadini e le imprese. In particolare si dovrà affrontare il tema della sicurezza dei pedoni, della sicurezza dei percorsi scolastici. Completare ed estendere le zone pedonali, in modo da realizzare la continuità del percorso che da piazza Martiri arriva al Castello.

La riqualificazione del centro è stata avviata, in questi anni, con interventi di manutenzione straordinaria delle strade.

Occorre avviare cospicui investimenti per il recupero degli edifici storici di proprietà comunale, e delle piazze (San Rocco, Bollani, Matteotti, Garibaldi, in continuità con gli interventi realizzati per il complesso del Castello).

Per il Centro storico è necessaria una politica di rilancio delle attività economiche, in particolare commerciali e terziario legato al turismo (casa del Conte Verde, Torre della Filanda, Chiese storiche, oltre alle attività museali del Castello), ma anche il consolidamento delle attività di formazione (scuole primarie, istituto musicale, Istituto Salotte e Fiorito per la formazione professionale e scuola dell'obbligo, Asilo Centro)

Per il commercio occorre promuovere i progetti portati predisposti dall'OADI, per il consolidamento del Centro Commerciale Naturale, non escludendo modifiche normative di piano al fine di promuovere cambi di destinazione d'uso lungo gli assi e le piazze commerciali.

16.2. Posta Vecchia

A ridosso del centro storico, i problemi maggiormente percepiti sono costituiti dalla viabilità e dal traffico.

Cruciale sarà la trasformazione di corso Susa, che potrebbe assurgere, nel tratto tra largo Susa e Piazza Martiri, ad importante boulevard cittadino, con il rilancio della presenza commerciale.

16.3. L'area est: I quartieri della prima espansione edilizia: Cascine Vica, Maiasco, Repubblica, San Paolo

Aree dello sviluppo estensivo dell'industria e degli insediamenti residenziali degli anni '70, rappresentano i luoghi della più alta concentrazione edilizia. Si tratta di quartieri per il quale occorre rilanciare il ruolo delle piazze e dei centri di incontro, ma anche la rete di attività economiche e commerciali che, al di là dell'area industriale, di cui è abbondantemente detto, possono sostenere processi di “centralità urbana” e di appetibilità insediativa. L'alta concentrazione di abitanti ne fa luoghi aperti alle dinamiche di integrazione e sviluppo della socialità. Occorre portare su queste aree “periferiche” servizi e attività di supporto.



16.4. L'area Sud: Bastioni, borgo Uriola

Sviluppatisi intorno agli assi di via XXV Aprile e Viale Colli, sono quartieri caratterizzati dalla presenza di insediamenti residenziali di edilizia convenzionata ed edilizia ad alta densità degli anni '70-80, in un contesto omunque equilibrato di servizi e spazi pubblici, piazze, parchi.

Bastioni presenta il sito scolastico più importante della città, già oggetto di valutazioni per la sua ristrutturazione o ricollocazione.

16.5. L'area Ovest: Borgonuovo

Lo sviluppo edilizio degli anni '80 ha visto l'insediamento di importanti quartieri di ERP ed edilizia agevolata/convenzionata. Anche in questo caso emerge il problema del carico di traffico su corso De Gaperi/corso Susa. Punto di ingresso al centro storico, richiede la realizzazione di interventi di razionalizzazione della "porta di San Bartolomeo".

Buona la presenza di servizi e complessi scolastici.

16.6. I borghi "agricoli": Tetti Neirotti, Bruere

Pur con caratteristiche e tipologie insediative diverse (Tetti Neirotti di più antico insediamento), sono due situazioni "ambientali" da salvaguardare e promuovere in termini di miglioramento degli spazi pubblici e della conformazione viaria. Si tratta di creare delle occasioni di "centralità" attraverso la realizzazione di piazze e una migliore integrazione degli edifici pubblici esistenti (le scuole in particolare). Per Bruere si tratta di riusare in tal senso l'ex scuola elementare, attualmente in disuso.

Va fermamente mantenuta la limitazione di consumo di suolo.

	CITTA' DI RIVOLI ASSESSORATO ALLA PROGRAMMAZIONE E SVILUPPO DEL TERRITORIO LINEE-GUIDA PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO	REV. 1 30/04/2014
---	--	------------------------------

17. GLI STRUMENTI DI INTERVENTO:

17.1. L'attuale normativa regionale L.R. 3/2013 L.R. 17/2013

La nuova normativa garantisce una serie importante di risultati:

- Facendo tesoro della sperimentazione compiuta con la legge 1 del 1007, estende la procedura della copianificazione tra Comune, Regione e Provincia a tutta l'attività pianificatoria: assicurando la regia dei Sindaci sui procedimenti ed anche il riconoscimento della pari dignità tra i diversi livelli istituzionali
- Coordina, razionalizzandola, la fase della valutazione ambientale strategica con la procedura pianificatoria;
- Pur confermando l'unitarietà del Piano Regolatore e salvaguardando così gli strumenti vigenti, introduce la possibilità di differenziare i contenuti strategici che sono le scelte di significato permanente da quelli operativi che provvedono nel tempo all'applicazione delle scelte strategiche;
- Recepisce nell'ordinamento regionale la perequazione e mediante la previsioni di Accordi territoriali e Convenzioni per la pianificazione individua una modalità certa per operare scelte strategiche alla scala sovracomunale, legittimando e garantendo prassi operative sono proprie dei piani regolatori di seconda generazione;
- Con l'art. 16bis riformula le norme in materia di modifica delle destinazioni d'uso relative ad immobili pubblici inseriti nei piani di dismissioni garantendo una procedura certa per la valorizzazione dei beni ceduti: strumento fondamentale in questa fase di progressiva mancanza di risorse pubbliche.

Una risposta adeguata la si rinviene ora all'art 17bis con le varianti semplificate che consentono di rendere attuabili in tempi rapidi i contenuti di accordi di programmazione negoziata tra soggetti pubblici e tra questi ed i privati finanziatori. E' uno strumento essenziale per una effettiva politica per la crescita, ed anche un'opportunità fondamentale: perché sulla capacità di dare risposte effettive ai problemi dello sviluppo si gioca alla scala amministrativa gran parte della credibilità della politica.

Naturalmente queste innovazioni devono ora essere recepite adeguatamente ed anche applicate in maniera coerente. Quanto al primo aspetto la Città di Rivoli si impegnerà in un'attività di informazione e di sensibilizzazione così da far diventare prassi operativa queste nuove opportunità.

Auspichiamo che anche la Regione e le Province assicurino una effettiva cooperazione per l'ottimale applicazione delle scelte strategiche che i Comuni individueranno come opportune per il loro territorio, riconoscendo la precipua competenza dei Consigli comunali in materia di gestione del territorio di competenza in uno spirito di leale e costruttiva collaborazione.

Copianificazione deve significare non solo pari dignità, ma anche il riconoscimento del ruolo propulsivo dei Comuni per uno sviluppo compatibile del territorio. Se si creeranno tali condizioni la nuova legge potrà offrire un contributo effettivo importante.