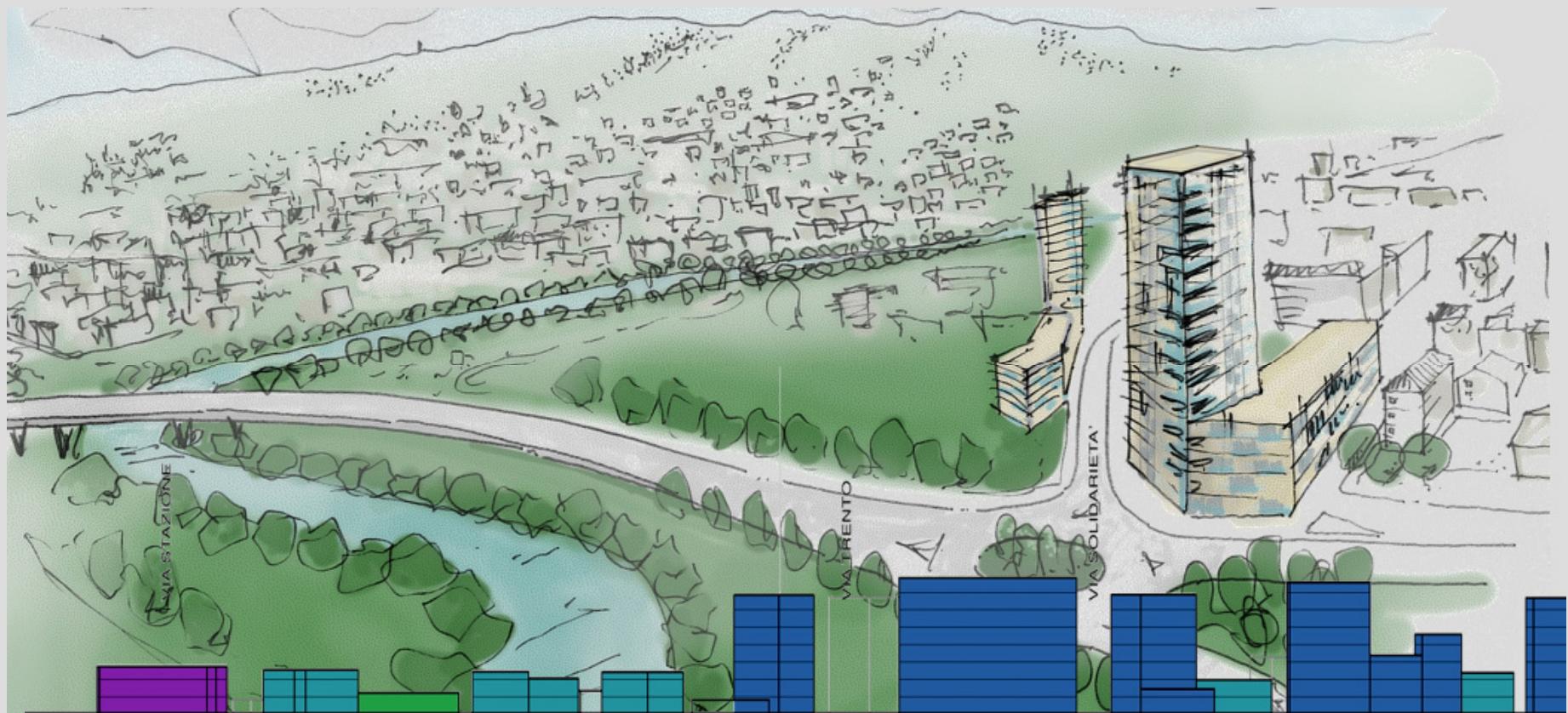




# CITTA' DI NICHELINO

## Variante di Riqualificazione Urbana al P.R.G.C.

### Progetto Preliminare



Aprile 2013

**SEZIONE 1. Gli Obiettivi della Variante**

**SEZIONE 2. La manovra della Variante**

**SEZIONE 3. Riqualificazione di Via Torino**

**SEZIONE 4. Piano della sosta aree centrali di Via Torino**

**SEZIONE 5. Riqualificazione di via XXV Aprile**

**SEZIONE 6. La manovra della città pubblica**

**SEZIONE 7. Le politiche di sostenibilità della variante**

## SEZIONE 1. GLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE

## GLI OBIETTIVI DELLA VARIANTE

### Contrastare l'effetto periferia

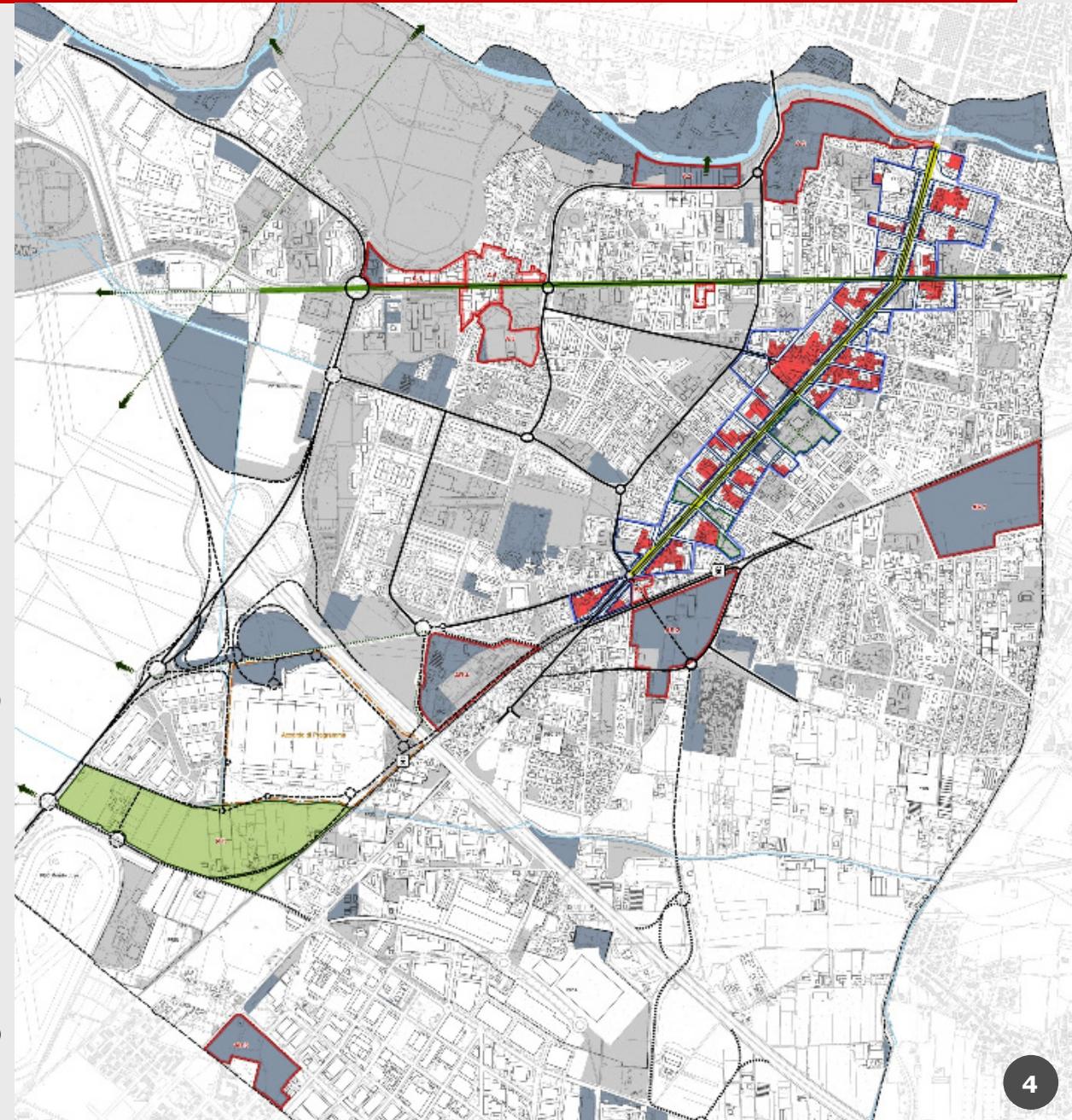
aumentando i valori immobiliari della città, oggi troppo depresso, articolando maggiormente il mix sociale della popolazione residente, creando luoghi centrali e migliorando gli itinerari metropolitani fra le grandi risorse culturali

### Ricostruire un centro città

puntando sulla sua valorizzazione commerciale (e anche residenziale) anche come nuovo fattore di identità attorno al suo percorso matrice

### Riappropriarsi dell'ambiente fluviale del Sangone

avvicinandolo alla città come spazio di fruizione e come occasione di valorizzazione insediativa metropolitana "entro la Corona Verde"



## Contrastare l'effetto periferia (1)

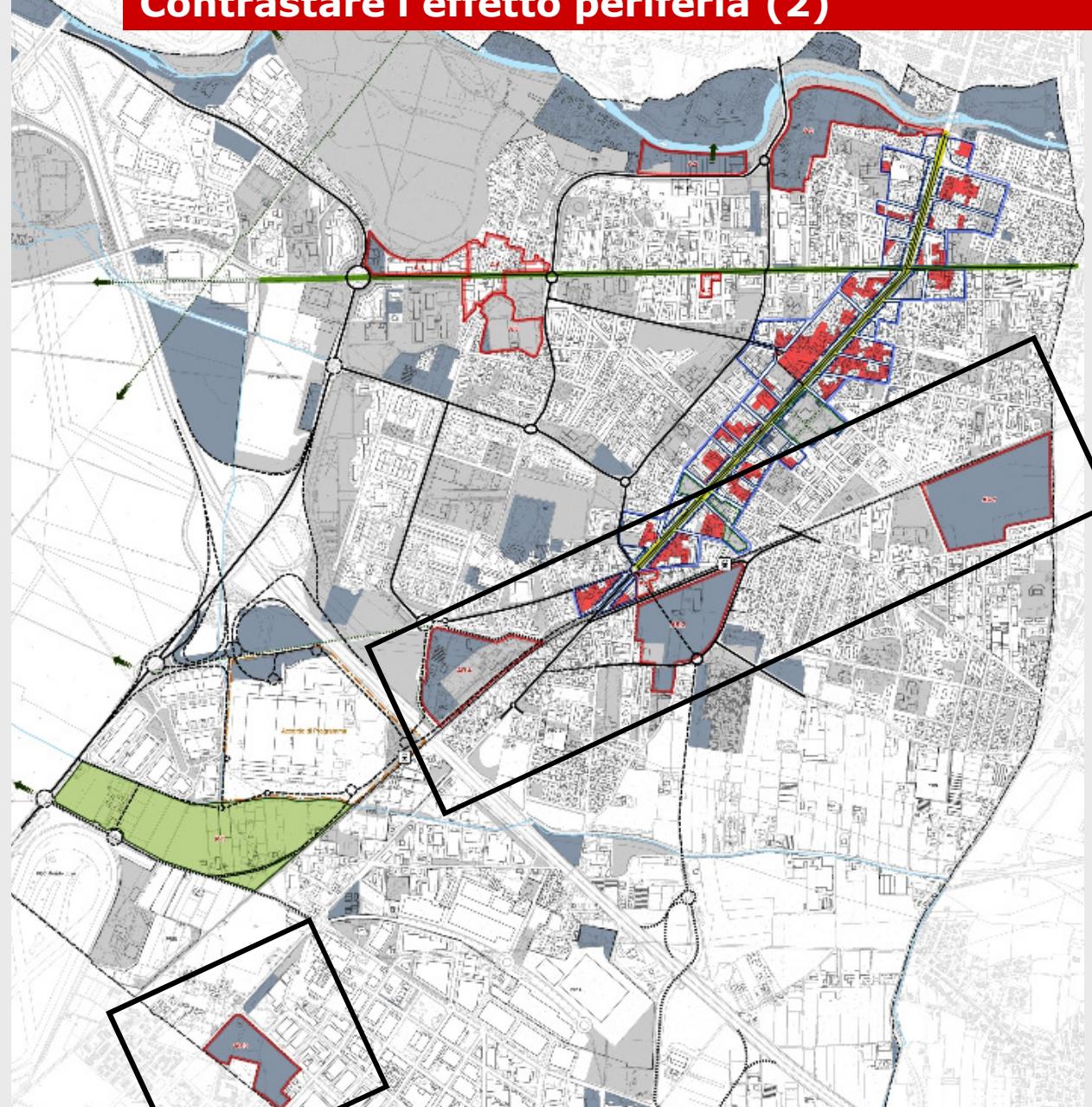
Confronto tra i valori mobiliari di Nichelino e Moncalieri

	Nichelino		Moncalieri		Differenza	
	min	max	min	max	min	max
Aree Centrali						
civili normale	1600	2150	1750	2550	150	400
civili ottimo	2000	2900	2350	3500	350	600
economico normale	1250	1850	1350	2000	100	150
economico ottimo	1800	2100				
Aree Periferiche						
civili normale	1550	2000	1600	2350	50	350
					162.5	375
<b>Differenza media</b>					<b>307</b>	

Oggi la città di Nichelino sconta valori immobiliari molto deppressi che registrano in media scarti superiori a 300 €/mq rispetto ad esempio alla vicina città di Moncalieri.

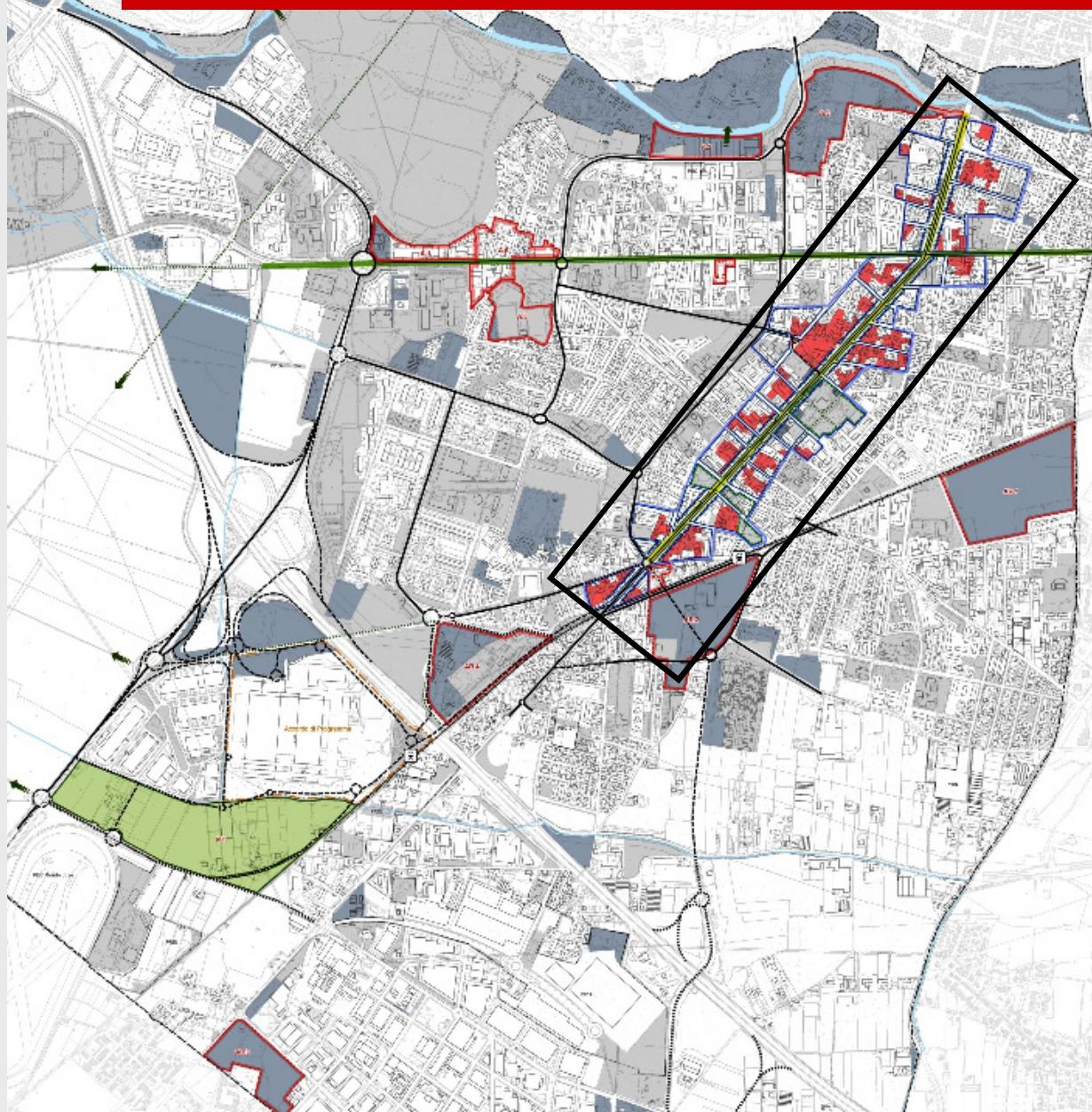
**La variante si pone l'obiettivo di ridurre questo gap sino a dimezzarlo**, il che vorrebbe dire incrementare il valore della ricchezza immobiliare **di oltre 300 milioni di euro**. Ed anche agire così positivamente sulla fiscalità locale (1 milione di euro/anno).

## Contrastare l'effetto periferia (2)



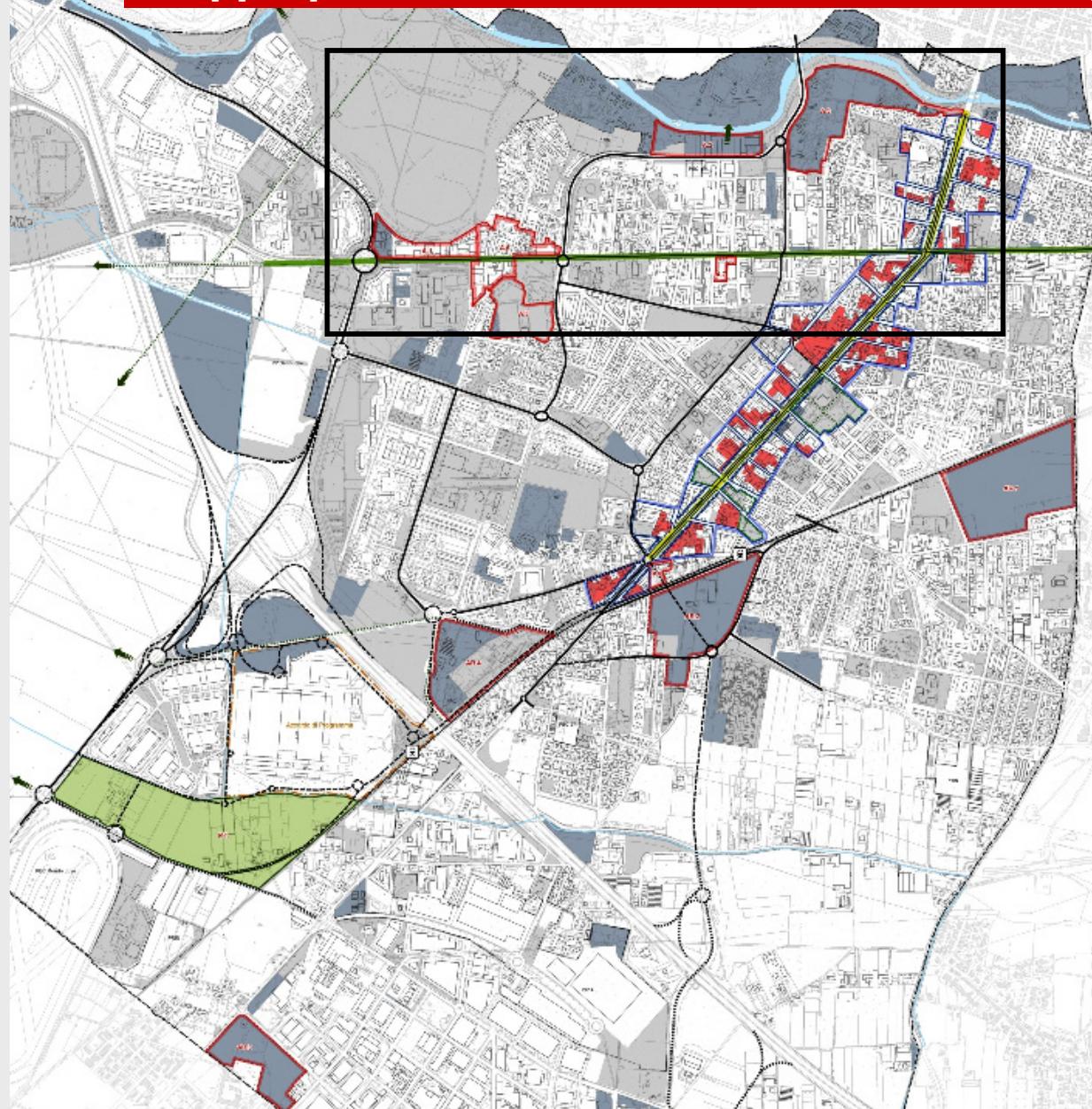
Sulle aree **dell'oltre ferrovia** nella proiezione strategica del suo interramento per qualificarle come **aree di riserva** per sostenere le politiche di riqualificazione delle aree centrali (crediti edilizi) e per l'innovazione delle politiche abitative (*social housing* assieme all'edilizia di qualità).

## Ricostruire un centro città



Sulle aree di **Via Torino** per riqualificarle come **Centro Commerciale Naturale** attraverso una nuova disciplina urbanistica e nuove politiche per la mobilità e il commercio

## Riappropriarsi dell'ambiente fluviale del Sangone



Sul sistema di **Via XXV Aprile** e del **Sangone** per realizzare una **connessione verde** di rilievo metropolitano e proporre un nuovo modello di offerta (case alte, nel verde)

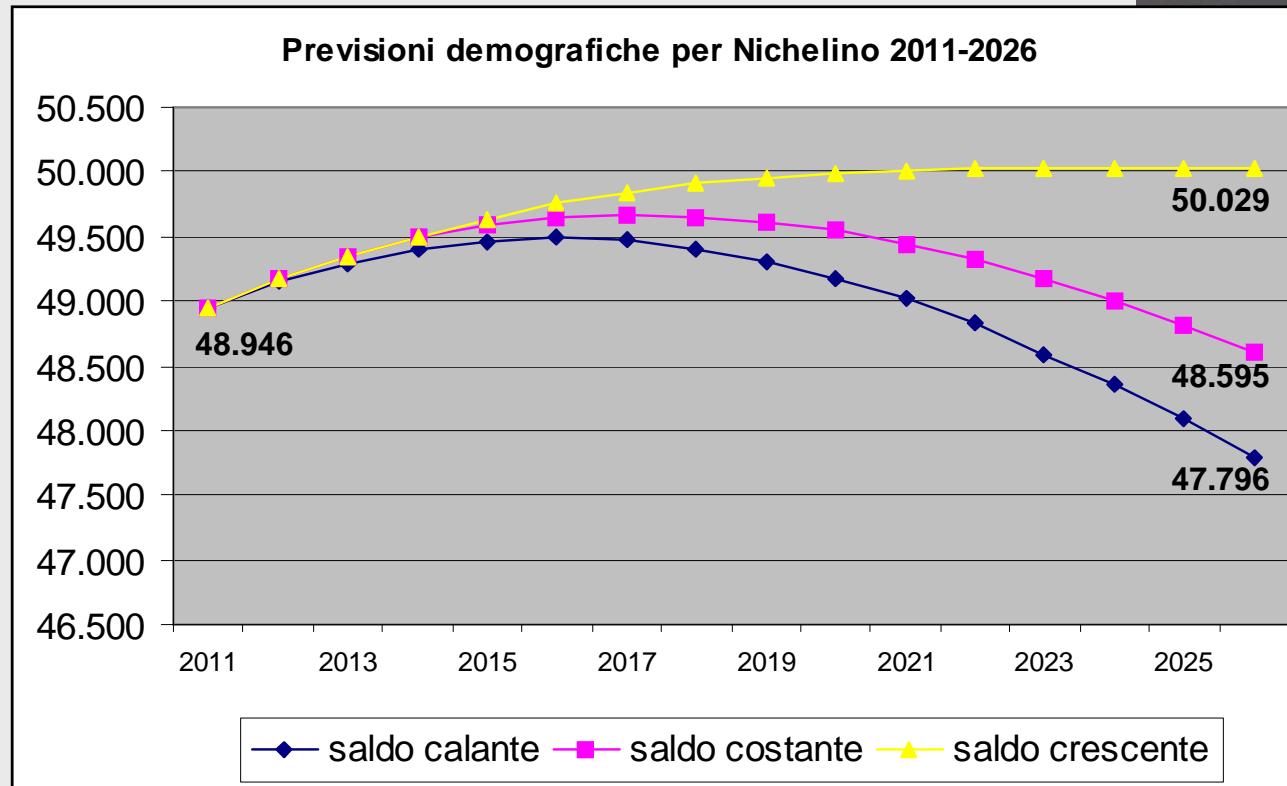
## SEZIONE 2. LA MANOVRA DELLA VARIANTE

## LE DIMENSIONI DELLA MANOVRA | LE PREVISIONI DEMOGRAFICHE

### PREVISIONI DEMOGRAFICHE

#### Famiglie

	saldo calante	saldo nullo	saldo crescente
2011	20.356	20.356	20.356
2026	20.922	21.158	21.574
Differenza	566	802	1.218



Tutti gli scenari demografici, attestati nella forbice che prevede al minimo la riduzione di circa mille residenti e al massimo l'incremento di altrettante unità rispetto ai 49 mila abitanti attuali, comportano (per effetto dell'invecchiamento ma anche dell'aumento del numero di separazioni e divorzi) un sensibile incremento del **numero di famiglie** che – al massimo – aumenteranno di circa **1200 unità nei prossimi 15 anni**.

# LE DIMENSIONI DELLA MANOVRA | LA PRODUZIONE EDILIZIA E LE RISERVE NELL' COSTRUITO

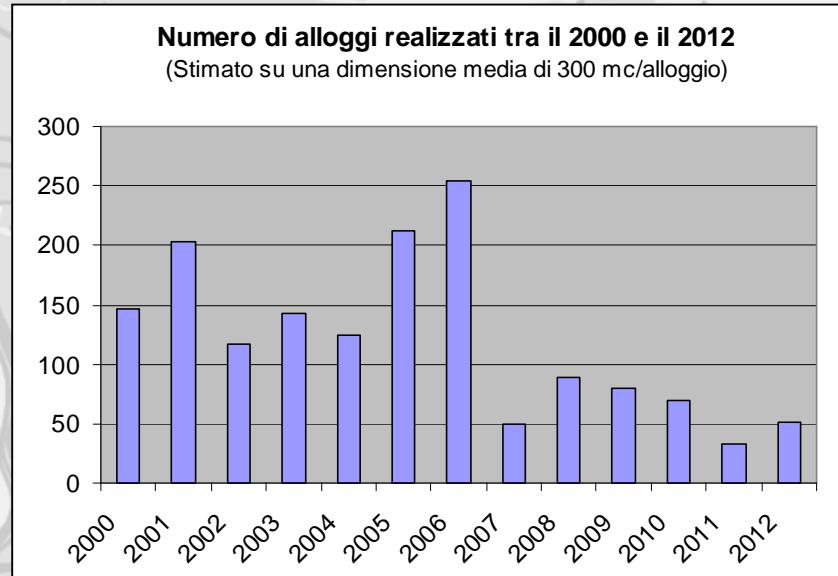
## PRODUZIONE EDILIZIA

### Produzione edilizia 2000 -2012

	Vol (mc)*	alloggi**
<b>2000</b>	43.901,5	146
<b>2001</b>	60.986,5	203
<b>2002</b>	34.987,1	117
<b>2003</b>	42.760,0	143
<b>2004</b>	37.345,0	124
<b>2005</b>	63.559,7	212
<b>2006</b>	76.307,1	254
<b>2007</b>	15.089,5	50
<b>2008</b>	26.678,8	89
<b>2009</b>	24.000,0	80
<b>2010</b>	20.769,0	69
<b>2011</b>	9.874,0	33
<b>2012</b>	15.500,0	52
<b>Tot</b>	<b>471.758,1</b>	<b>1573</b>
<b>Produzione edilizia media</b>		<b>121</b>

\* Dati PPA 2005-2009 fino al 2008. Dal 2008 al 2012 ufficio tecnico

\*\* Num. di alloggi stimato su un taglio medio di 300 mc/alloggio



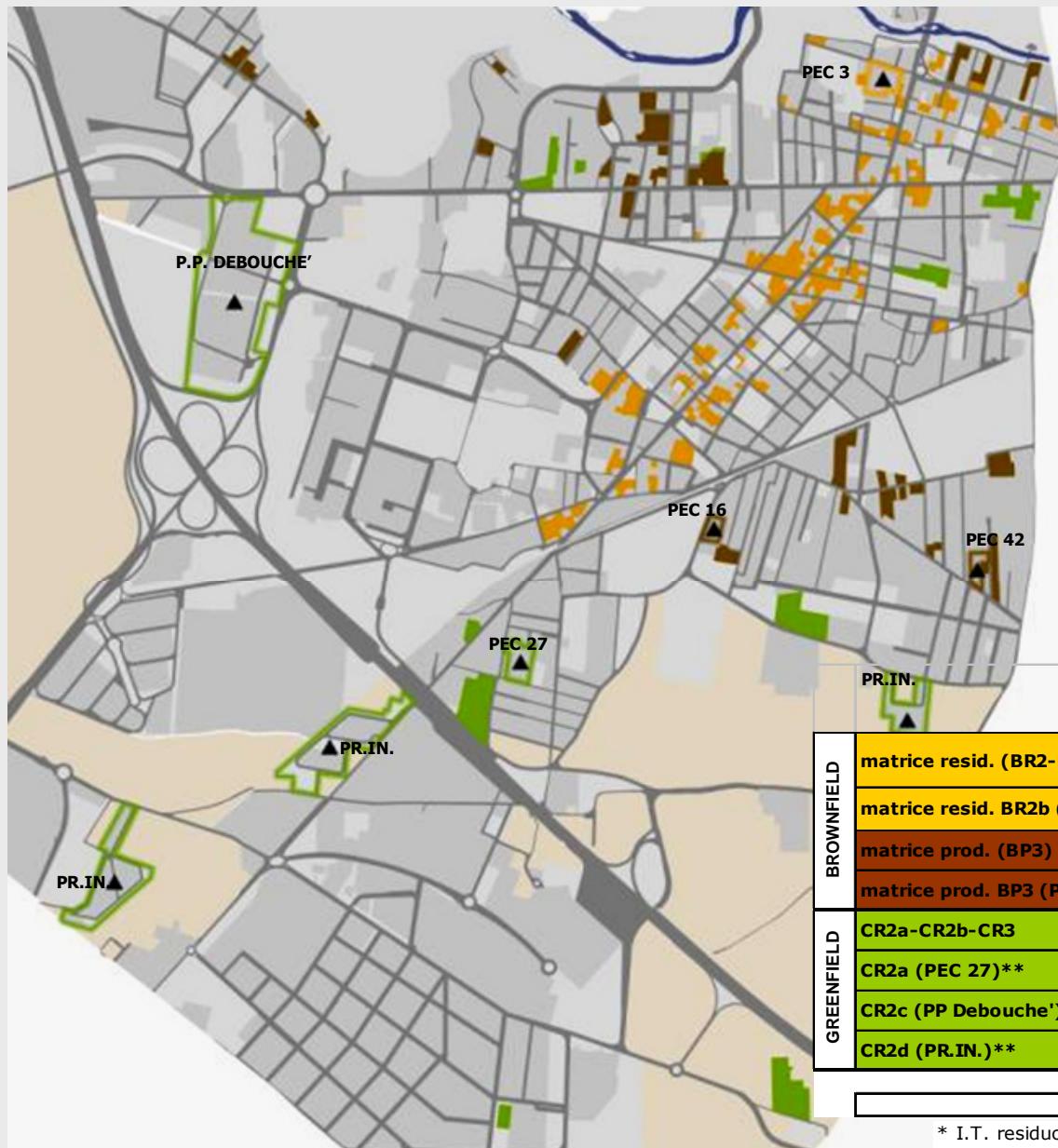
*Nel periodo 2000-2012 la produzione edilizia media nel comune di Nichelino è stata di 2,5 nuovi alloggi ogni 1.000 residenti, inferiore rispetto al dato provinciale di 3,3 nuovi alloggi ogni 1.000 residenti!*

### NON CI SONO RISERVE INSEDIATIVE RILEVANTI NEL PATRIMONIO EDILIZIO

Al 2001 **gli alloggi non occupati** erano **340** su 18.459 famiglie (**1,8%**), al di sotto delle soglie fisiologiche del 3-5%.

Dal 2001 al censimento 2011 le famiglie sono cresciute di 2.000 unità, mentre nello stesso periodo si sono realizzati 1.500 alloggi circa.

## LE DIMENSIONI DELLA MANOVRA | LE RISERVE DEL PRG VIGENTE



## AREE RESIDENZIALI Capacità insediativa residua

- Aree di riqualificazione e riordino degli insediamenti esistenti a prevalente matrice residenziale - Brownfields (BR2 - BR2a - BR2b)
- Aree di riqualificazione e riordino degli insediamenti esistenti a prevalente matrice produttiva e terziaria - Brownfields (BP3)
- Aree per insediamenti di nuovo impianto su tessuti inedificati - Greenfields (CR2a - CR2b - CR2d - CR3)
- S.U.E. approvati ma non ancora attuati

Ci sono ancora **importanti riserve di capacità** residenziale nelle previsioni urbanistiche non ancora attuate o in corso di attuazione.

Alloggi da aree brownfield	720	34%
Alloggi da aree greenfield	255	12%
Alloggi da SUE già approvati ma non ancora attuati	1182	54%

	S.T. (mq)	Vol. max (mc)	alloggi (300 mc/all)	% alloggi	Ind. di Attuaz.
BROWNFIELD	matrice resid. (BR2-BR2a-BR2b)*	130.240	110.704	369	17% 0,3
	matrice resid. BR2b (PEC 3)**	8.963	13.795	46	2% 1
	matrice prod. (BP3)	87.862	105.435	351	16% 0,3
	matrice prod. BP3 (PEC 42, PEC 16)**	8.418	7.425	25	1% 1
GREENFIELD	CR2a-CR2b-CR3	82.462	76.448	255	12% 0,8
	CR2a (PEC 27)**	9.592	8.920	30	51% 1
	CR2c (PP Debouche')**	142.775	189.205	631	
	CR2d (PR.IN.)*	131.622	154.920	450	
	<b>Totale residuo</b>	<b>601.935</b>	<b>666.852</b>	<b>2.156</b>	100%

\* I.T. residuo (stima): 0,85 mc/mq

\*\* Piani approvati non ancora attuati.

## LE DIMENSIONI DELLA MANOVRA | GLI INTERVENTI DELLA VARIANTE

### CARICO INSEDIATIVO PREVISTO DALLA VARIANTE

Tipologia	S.t.	U.t	SUL		alloggi	Prob. Attuativa	n.
			mq	mq/mq			
<b>● Distretti di Trasformazione</b>							
A1		22.247	1,20	26.696	240		
A2		27.750	0,80	22.200	200		
A3		72.342	0,25	18.086	163		
A4		4.535	1,00	4.535	45		
A5		29.336	0,30	8.801	88		
A6		31.707	1,20	38.048	345		
A7		3.578	1,00	3.578	36		
<b>Totale Distretti</b>					1.117	50%	558
<b>● Aree di Riserva</b>		298.893	0,20	59.779	598	20%	120
<b>● Aree a servizi perequati</b>		337.483	0,08	26.999	270	30%	81
<b>● Nuovo Parco Territoriale</b>		185.803	0,08	14.864	149	30%	45
<b>● Ambito Riqualificazione di Via Torino</b>							0
BR6				44.269	332		0
Aree di trasformazione Urbanistica				11.090	83		0
<b>Totale Via Torino</b>					415	50%	207
<b>TOTALE VARIANTE</b>					<b>2.549</b>		<b>1.011</b>

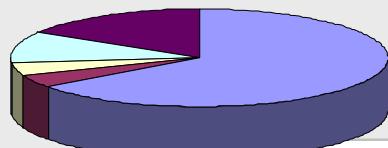
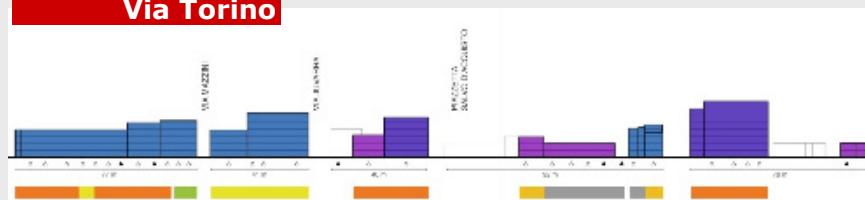


La manovra di riqualificazione comporta interventi complessi e talvolta riferiti ad orizzonti temporali non immediati, per questo, anche se il carico urbanistico aggiuntivo messo in campo supera i 2.500 alloggi, la probabilità attuativa nell'arco dei 15 anni coperti dalla variante può essere stimata in circa **1.000 alloggi**.

# LA DIVERSA NATURA DI VIA TORINO E DI VIA XXV APRILE

...diversa natura e ruoli diversi

Via Torino

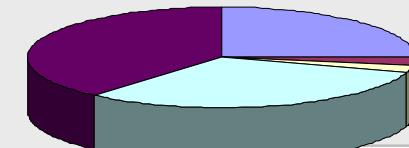
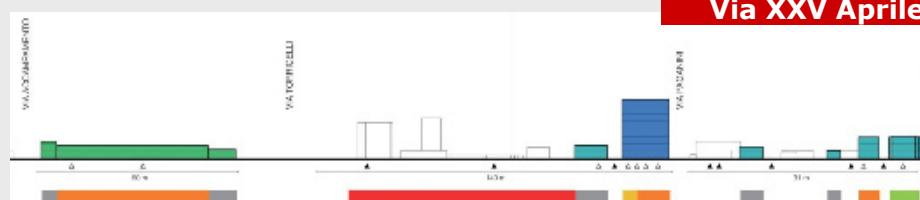


	Via Torino	
Fronti commerciali attivi	2586	64.7%
negozi sfitti	181	4.5%
distributori carburanti	168	4.2%
fronti non commerciali	414	10.4%
interruzioni e varchi	651	16.3%
<b>Totale</b>	<b>4000</b>	<b>100.0%</b>

**Sviluppo totale di via Torino: 2.000 ml**  
(corrispondente a un solo lato)

- Fronti commerciali attivi
- negozi sfitti
- distributori carburanti
- fronti non commerciali
- interruzioni e varchi

Via XXV Aprile



	Via XXV Aprile	
Fronti commerciali attivi	1151	25.0%
negozi sfitti	120	2.6%
distributori carburanti	112	2.4%
fronti non commerciali	1436	31.2%
interruzioni e varchi	1781	38.7%
<b>Totale</b>	<b>4600</b>	<b>100.0%</b>

**Sviluppo totale di via XXV Aprile: 2.300 ml**  
(corrispondente a un solo lato)

**Alimentare:** supermercati, fruttivendoli, macellerie, panifici, alimentari, gastronomia e ristorazione | **Servizi:** banche, poste, tabacchini, telefonia, agenzie immobiliari, assicurazioni | **Pubblici esercizi:** bar, ristoranti, trattorie

## Via Torino

è (e ancor di più deve diventare) la **strada commerciale** del centro città; per questo è da riprogettare con queste caratteristiche entro un percorso di progettazione partecipata condiviso con i commercianti e la città.

## Via XXV Aprile

si qualifica invece come **boulevard metropolitano** lungo la direttrice storica dal Castello di Moncalieri alla Reggia di Stupinigi; boulevard da attrezzare per la ciclabilità e da equipaggiare (per quanto si può) con il verde urbano...e finanziare con Corona Verde?

### SEZIONE 3. RIQUALIFICAZIONE DI VIA TORINO

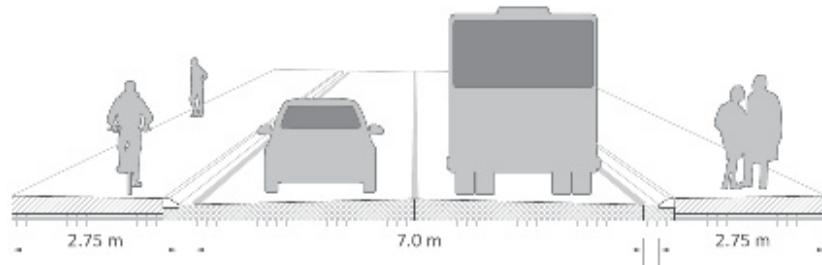
## VIA TORINO COME CENTRO COMMERCIALE NATURALE



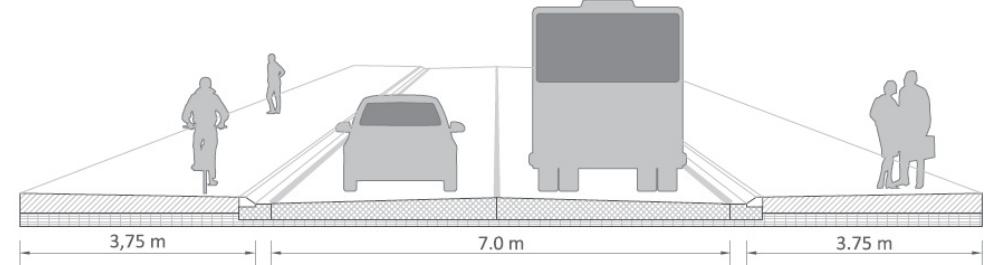
Occorre riconfigurare la **sezione stradale** di Via Torino per produrre, dalla attuale situazione che la vede come viabilità periferica, una strada ricca di occasioni di vita urbana in corrispondenza dei fronti commerciali da valorizzare e potenziare; va garantita una sezione stradale al minimo di **6 metri per le corsie veicolari** e di **6 metri per le piattaforme pedonali e ciclabili**, con la ciclabilità ospitata nella ampia piattaforma pedonale, con spazi di sosta limitati e largamente intervallati, verde di arredo ed ecologico concentrato in nuclei discontinui (Progetto di Opere, forse va rivisto il Progetto Preliminare esistente).

## VIA TORINO CENTRO COMMERCIALE NATURALE | sezioni

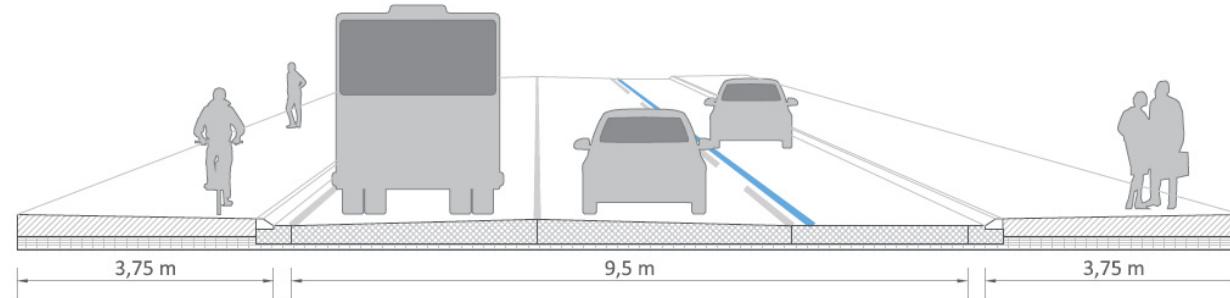
Sezioni 13 mt. di Via Torino



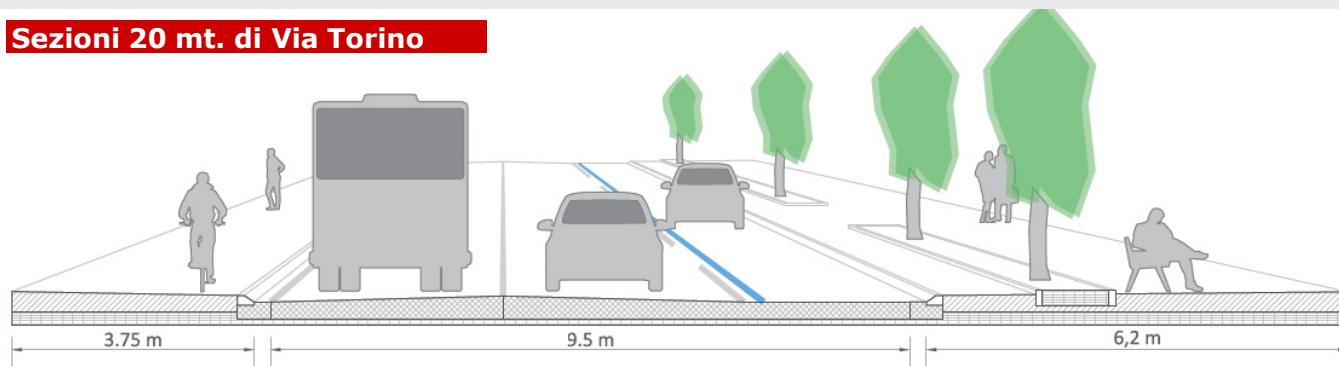
Sezioni 15 mt. di Via Torino



Sezioni 17,5 mt. di Via Torino

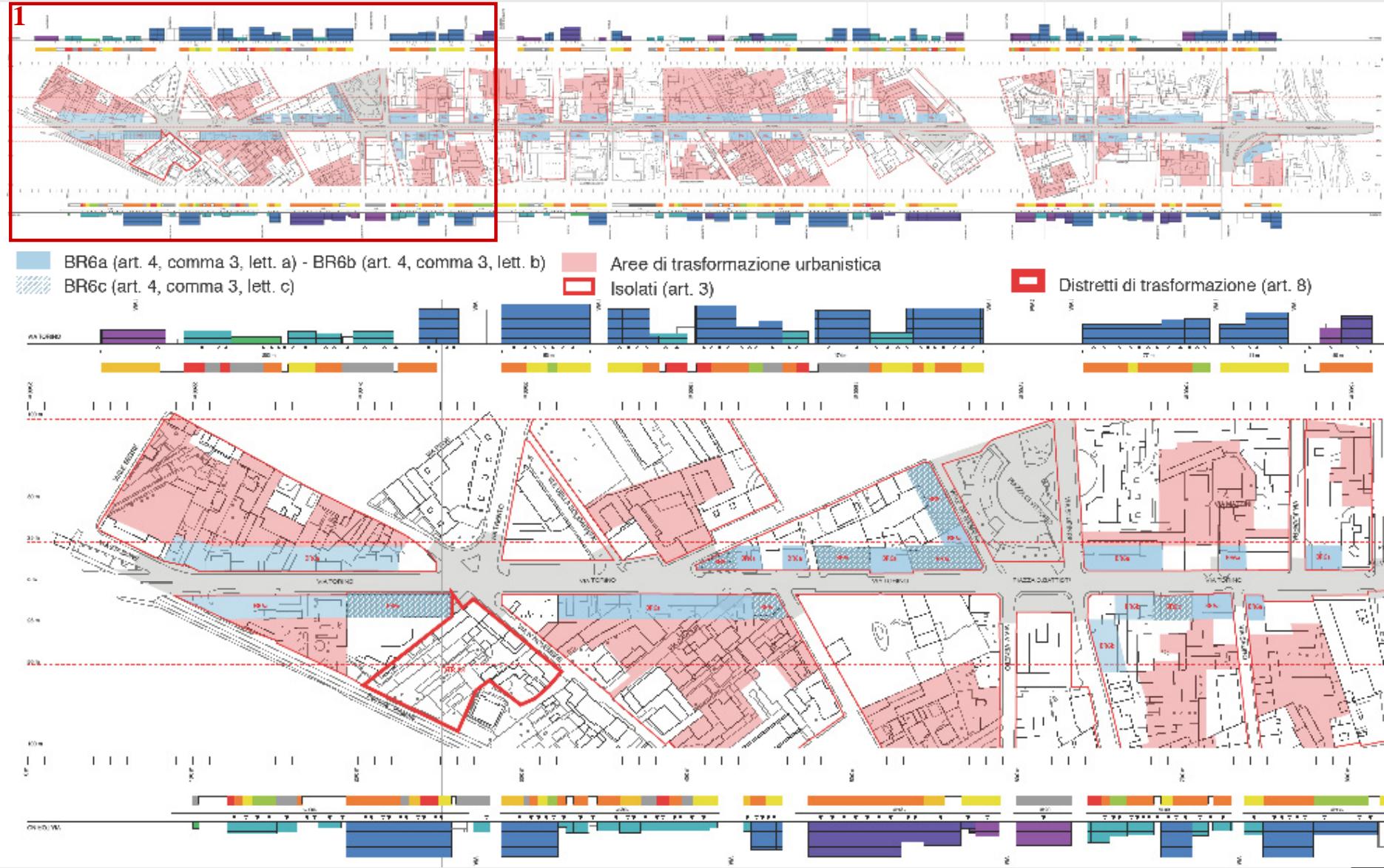


Sezioni 20 mt. di Via Torino



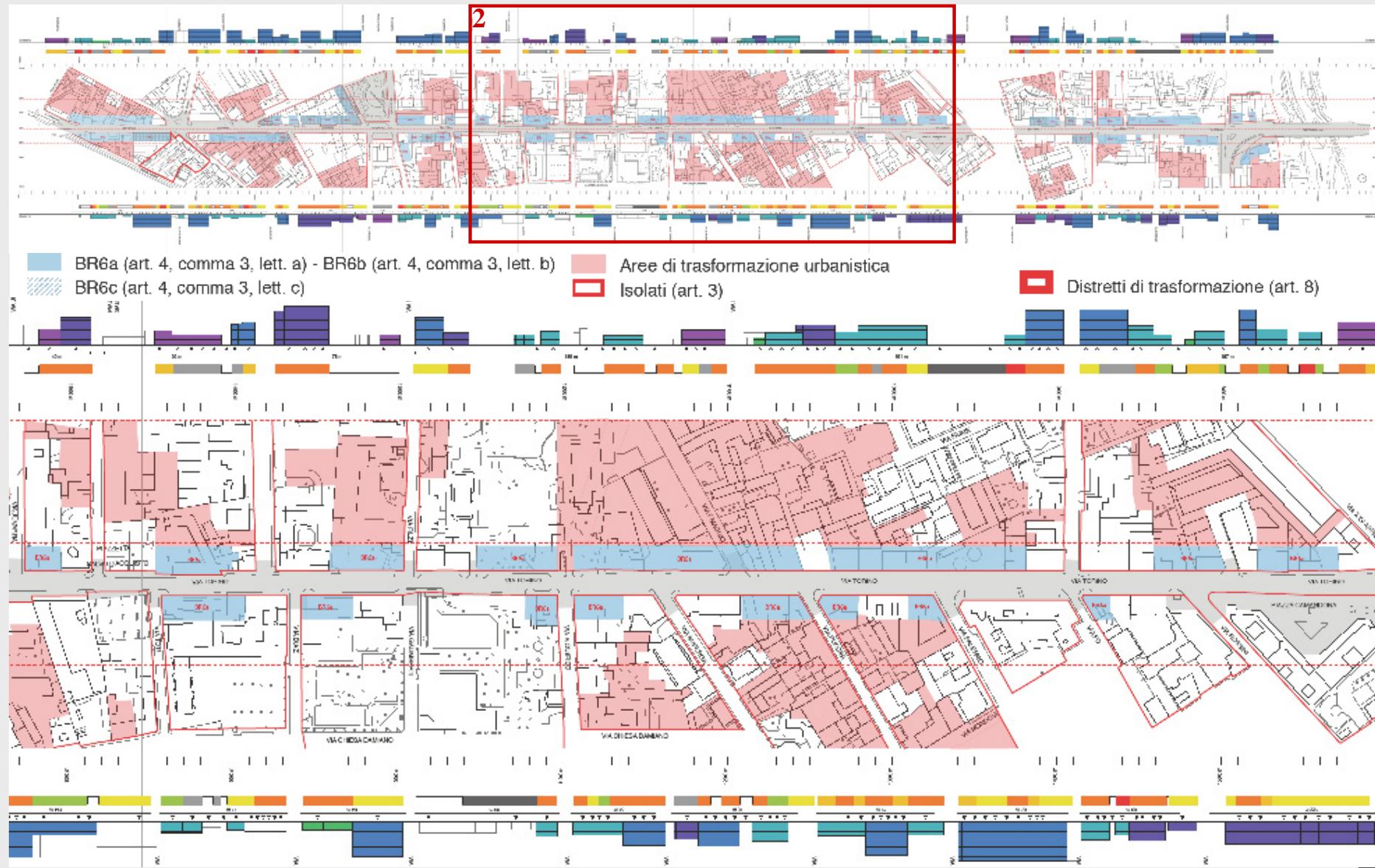
## LE POLITICHE URBANISTICHE PER VIA TORINO

## **Via Torino: fronti stradali e prospetti (stato di fatto) ed elementi progettuali della variante**



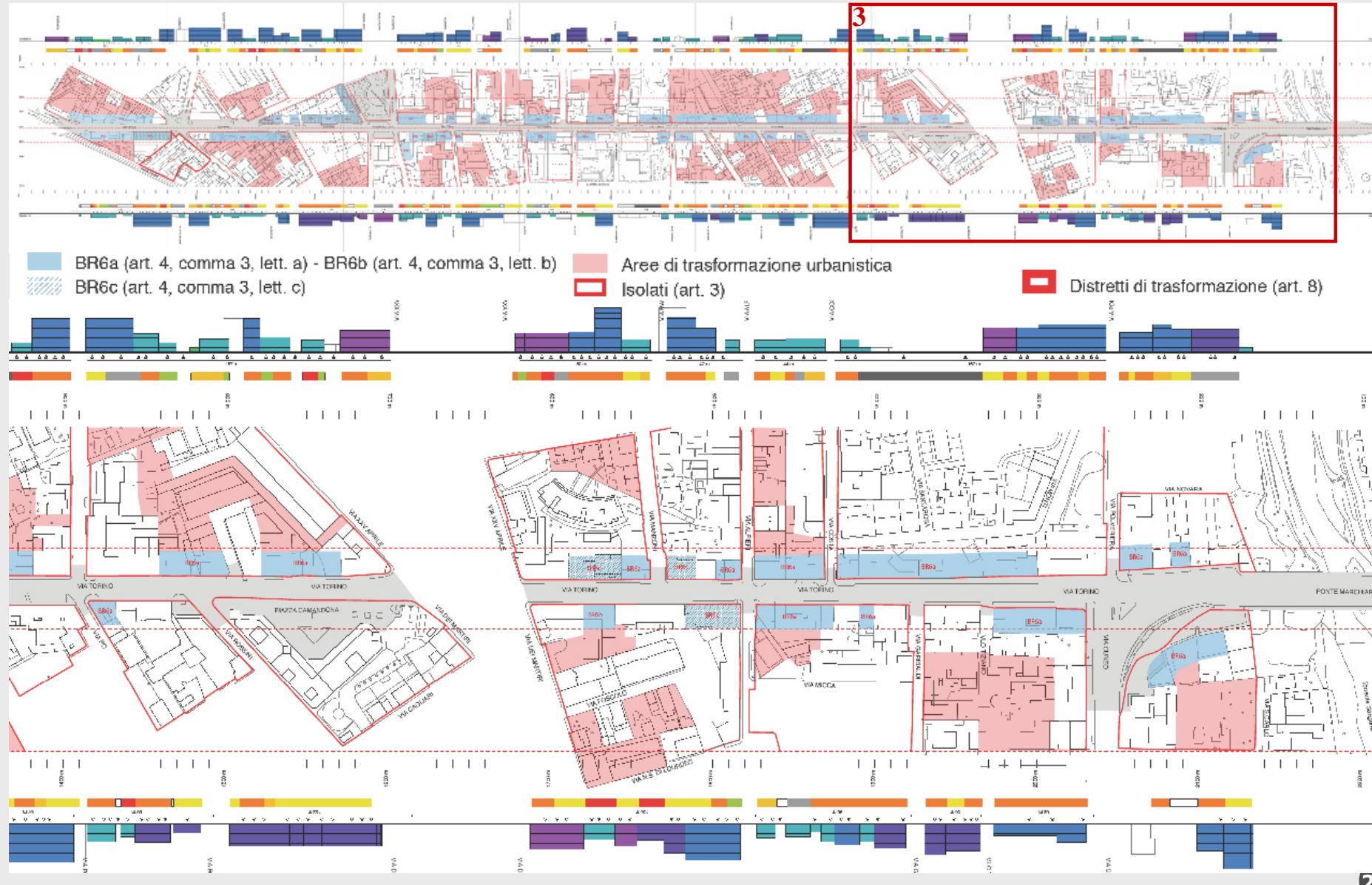
## LE POLITICHE URBANISTICHE PER VIA TORINO

Via Torino: fronti stradali e prospetti (stato di fatto) ed elementi progettuali della variante



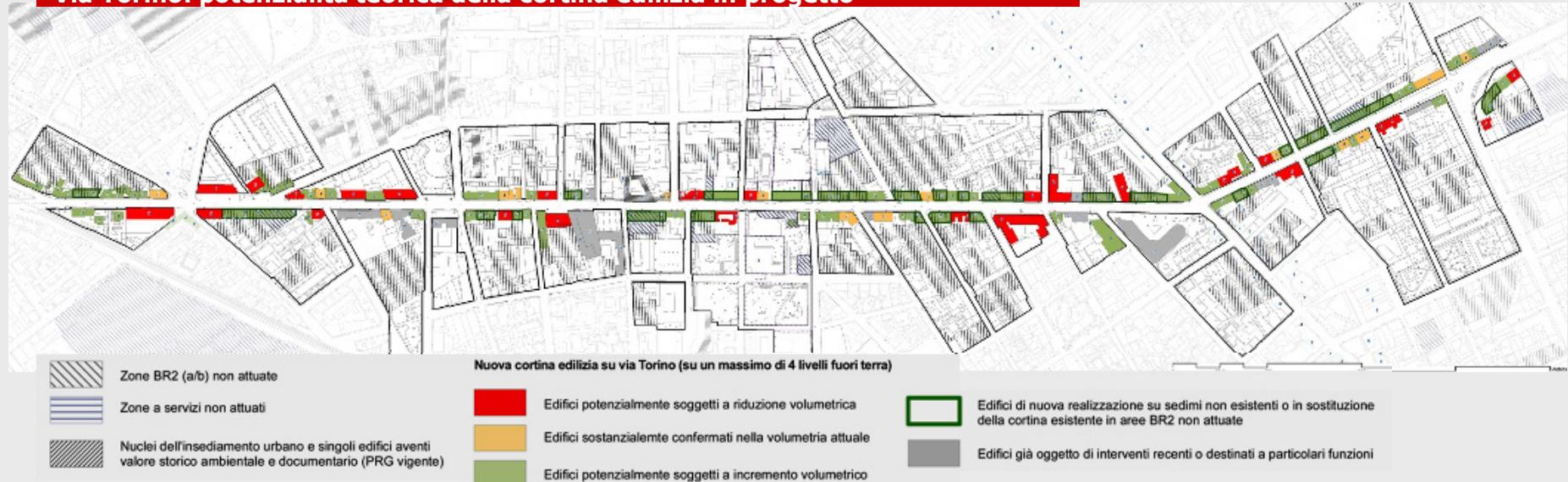
## LE POLITICHE URBANISTICHE PER VIA TORINO

## **Via Torino: fronti stradali e prospetti (stato di fatto) ed elementi progettuali della variante**

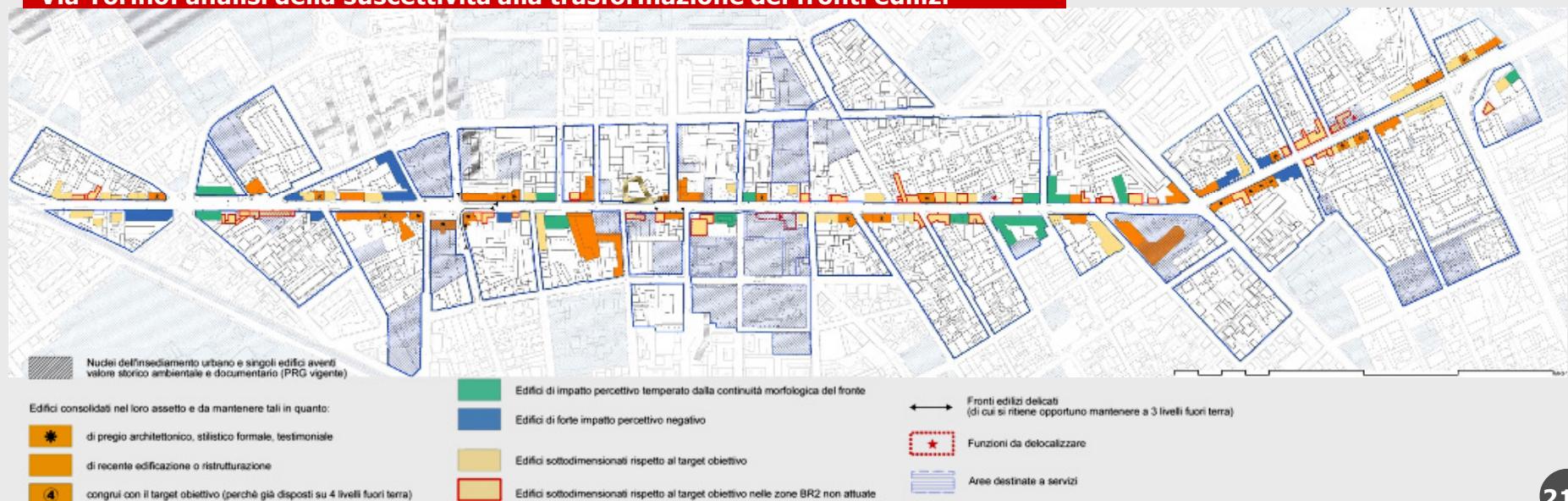


## LE POLITICHE URBANISTICHE PER VIA TORINO

### Via Torino: potenzialità teorica della cortina edilizia in progetto

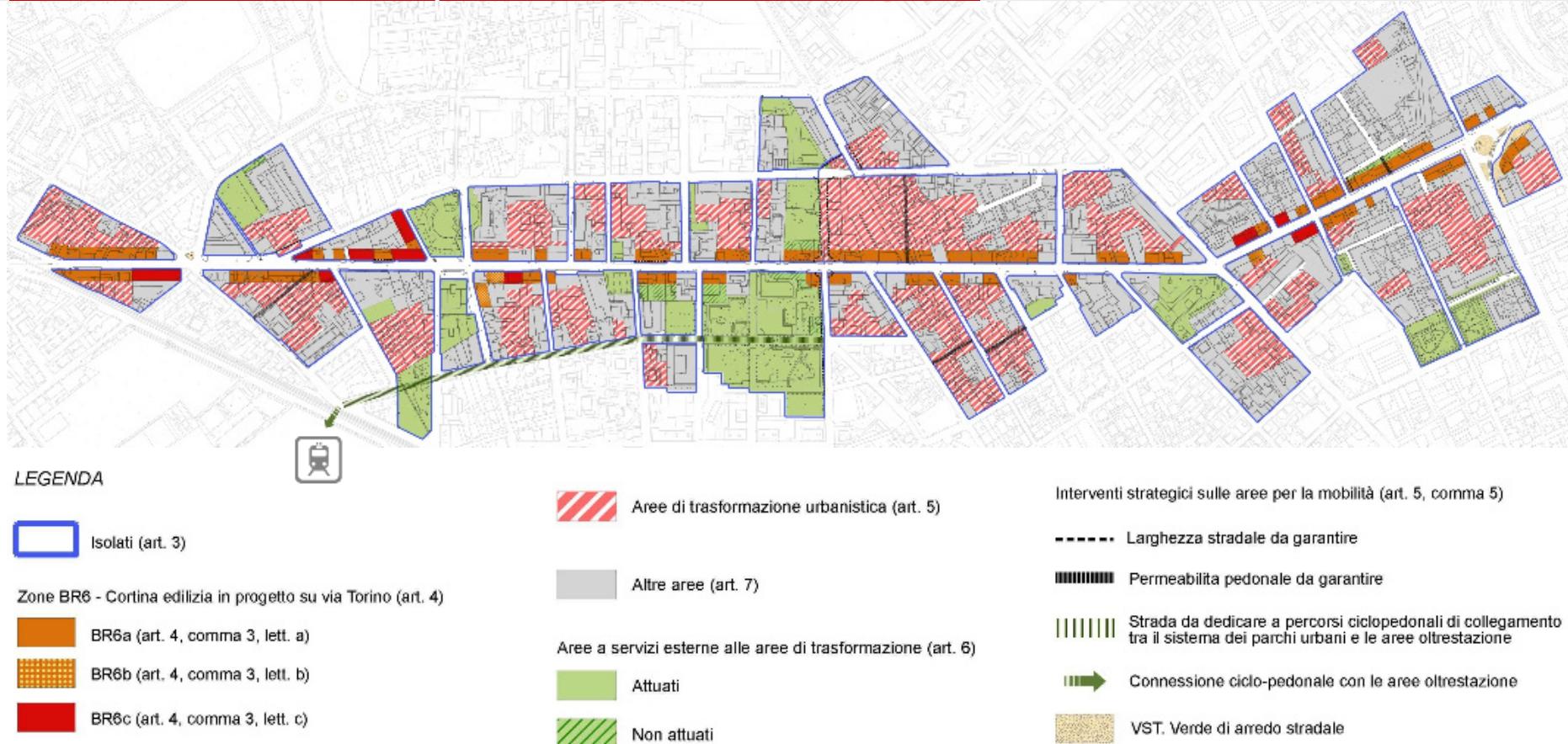


### Via Torino: analisi della suscettività alla trasformazione dei fronti edili



## LE POLITICHE URBANISTICHE PER VIA TORINO

### Via Torino: ambito centrale di riqualificazione urbana



L'investimento pubblico sulla attrezzatura e sulla immagine della strada, unitamente al forte incentivo volumetrico introdotto dalla variante per le aree della cortina edilizia (BR6) dovrebbe suscitare importanti **convenienze per l'investimento privato** nella riqualificazione di via Torino.

Una convenienza ad investire determinata anche dalla maggiore **qualità urbana** e quindi dal maggior valore immobiliare degli edifici nella nuova cortina edilizia di Via Torino. L'aumento della qualità urbana (qui e altrove) agirà positivamente sulle condizioni della **fiscalità locale**.



## VIA TORINO | LE POLITICHE SULLA CORTINA EDILIZIA | Art.4 NTA Zone BR6

- .....
2. Le **zone BR6** interessano i **fronti stradali di via Torino** e le aree retrostanti per una profondità di 15 m. interessate da un progetto urbanistico di riqualificazione e ricomposizione morfologica, atto anche a favorire il potenziamento dell'offerta commerciale, terziaria, di servizi e di residenza di qualità, associato al progetto di riqualificazione dell'asse stradale.
  3. Al fine di costituire le condizioni per la realizzazione di un'immagine più unitaria e coerente con le caratteristiche dimensionali dell'asse stradale la fascia suddetta è stata articolata e suddivisa riconoscendo:
    - a) porzioni di fascia in cui è prevista la riconfigurazione pianoaltimetrica degli edifici esistenti ovvero la nuova edificazione di cortine edilizie su **4 piani fuori terra**, per un'altezza massima di m. 12,50, **con indice UF pari a 2,7 mq/mq**, con destinazione del piano terra ad usi commerciali, terziari o di servizi.
    - b) porzioni di fascia in cui è prevista la riconfigurazione pianoaltimetrica degli edifici esistenti ovvero la nuova edificazione di cortine edilizie su **3 piani fuori terra**, per un'altezza massima di m. 9,50, **con indice UF pari a 2,0 mq/mq**, con destinazione del piano terra ad usi commerciali, terziari o di servizi;
    - c) porzioni di fascia nelle quali le densità edilizie esistenti superano quelle previste sulla base di parametri cui alla precedente lettera a) da riportare, nel caso della ristrutturazione urbanistica, alla sagoma riportata dal piano; in tali porzioni è prevista la riconfigurazione pianoaltimetrica alle condizioni indicate alla precedente lettera a) con il riconoscimento, per le superfici utili esistenti ed eccedenti tali parametri, di un **credito edilizio** di analoga entità da realizzarsi sulle aree messe a disposizione dall'Amministrazione Comunale.
  - .....
  7. Le trasformazioni ammesse devono osservare nella misura minima i seguenti parametri urbanistici ed edili: 1 mq di **aree da destinare a servizi pubblici** di cui all'art. 21 del PRGC per ogni mq di SUL. Tali aree sono da reperire totalmente o parzialmente (con un minimo in questo secondo caso, per gli interventi relativi a SUL superiore a 1.000 mq, di 9 mq/abitante) entro l'isolato in cui la zona BR6 ricade ovvero da monetizzare, con vincolo di destinazione delle risorse ad interventi compresi entro l'Ambito di riqualificazione urbana di Via Torino. I valori di riferimento per la eventuale monetizzazione sono stabiliti con specifico riferimento all'ambito di Riqualificazione Urbana di Via Torino con delibera del Consiglio Comunale.



## VIA TORINO | LE POLITICHE PER LE AREE DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA

Art.5 NTA

2. La variante prevede che tutte le aree di trasformazione urbanistica partecipino al conseguimento dei seguenti obiettivi:

- supporto al processo di **valorizzazione dell'asse** di via Torino con il potenziamento delle funzioni commerciali e di servizio capaci di aumentarne l'attrattività e di aumentarne l'appetibilità anche residenziale,
- **riorganizzazione della sosta** tale da favorire una maggiore vivibilità e fruibilità di via Torino come strada commerciale e asse urbano centrale delle polarità urbane dei servizi, attrezzando opportunamente e in modo rispondente ad accessibilità pedonali elevate le aree laterali e retrostanti l'asse stradale principale anche in più efficienti strutture pluripiano,
- creazione di **spazi di verde** di adeguata consistenza e accessibilità e continuità con i servizi esistenti, provvedendo in genere alla riduzione del grado di attuale impermeabilizzazione dei suoli,
- razionalizzazione, concentrazione, riconfigurazione del complesso dei **servizi accessori** pertinenziali a edifici esistenti, che presentano un'alta incidenza sulla copertura dei suoli e sull'immagine di disordine urbano, orientando la progettazione, ove consentito dalle caratteristiche idrogeologiche, alla realizzazione di volumi interrati,
- realizzazione di architetture ad **alte prestazioni energetiche** e di qualità ecologica.

3. L'attuazione delle previsioni nelle aree di trasformazione urbanistica avviene con le seguenti modalità:

- piano particolareggiato esteso all'intera area di trasformazione compresa nell'Isolato;
- SUE estesi alle unità minime di intervento individuate dal Masterplan di Isolato. Per talune situazioni marginali il Masterplan potrà prevedere l'intervento diretto con permesso di costruire convenzionato.

4. **L'indice di utilizzazione territoriale** è di **0,8 mq** di SUL per mq di Superficie territoriale. Quota parte della capacità insediativa data dall'indice di utilizzazione territoriale può essere realizzata, tramite istituzione di crediti edilizi, nelle aree a riserva di cui all'art. 9 successivo. In tal caso la volumetria riconosciuta come credito edilizio è pari al 150% della volumetria da delocalizzare. Le dotazioni di aree per attrezzature pubbliche da assicurare sono di 1 mq di standard per ogni mq di SUL, da realizzare all'interno dell'area di trasformazione o comunque all'interno delle previsioni a servizi dell'ambito di riqualificazione urbana di Via Torino.

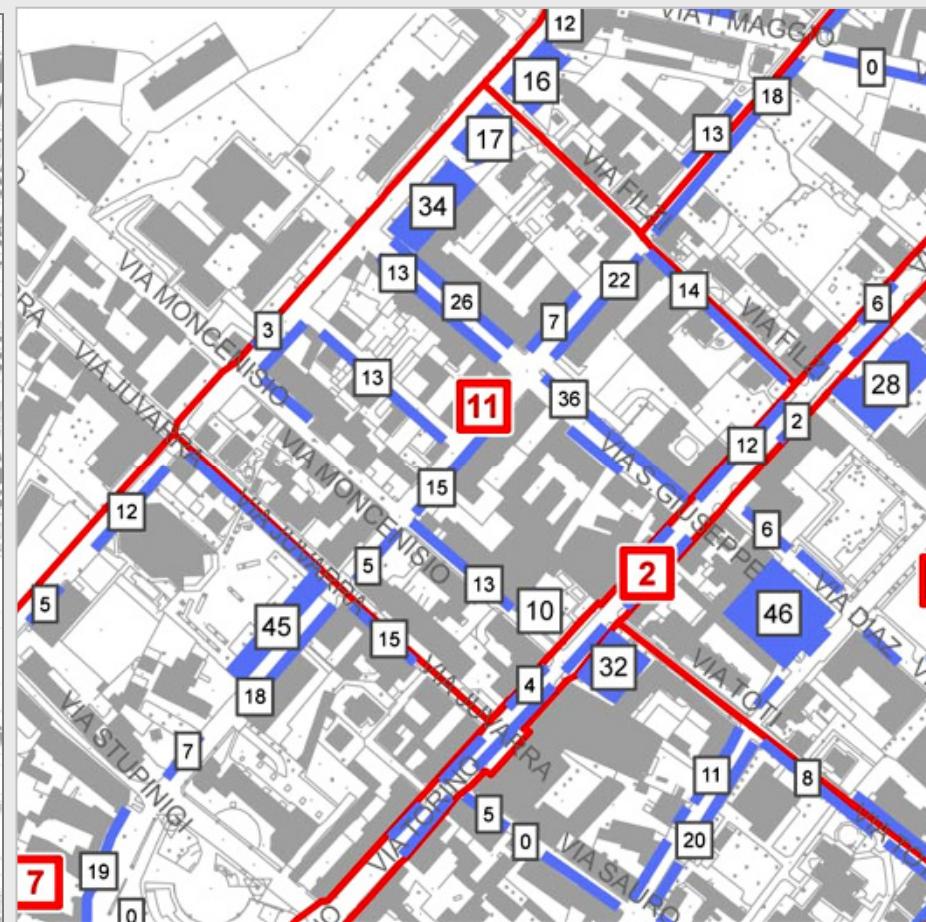


## VIA TORINO | I MASTERPLAN DI ISOLATO | Art.3 NTA

1. Le unità di studio e progettazione di dettaglio del sistema di interventi di riqualificazione dei tessuti urbani di via Torino, di norma configurati sulla matrice degli isolati, costituiscono entità territoriali per ciascuna delle quali il Comune predisponde in **sede di formazione del PPA** un atto tecnico contenente la definizione dell'assetto di progetto da assumere nella redazione degli strumenti attuativi inerenti le aree comprese nelle medesime unità.
2. Tali atti tecnici, denominati "**Masterplan di Isolato**" sono approvati dalla Giunta Comunale sentiti gli organi tecnico consultivi comunali e contengono i seguenti elementi minimi:
  - .....
3. I **Masterplan di Isolato** dell'ambito di riqualificazione dei tessuti urbani di via Torino, in quanto assumono senza modificarle le prescrizioni di PRG e definiscono alcuni elementi di progetto di contenuto tecnico discrezionale di competenza degli strumenti attuativi di cui rappresentano strumento guida e riferimento per l'Amministrazione ai fini della loro approvazione e sono volti ad assicurarne la complessiva coerenza ed efficacia, **non sono soggetti** alle procedure proprie degli strumenti urbanistici attuativi.
  - .....
6. Per sostenere gli oneri connessi alla formazione del Masterplan il Comune provvede ad istituire una apposita voce di tariffa dei **diritti di segreteria** per l'istruttoria delle manifestazioni di interesse per la partecipazione al PPA commisurata alla estensione ed al valore degli interventi di cui si propone l'inserimento nel PPA.
  - .....
8. In **deroga** a quanto previsto nella tabella di cui all'art. 10 bis delle norme di attuazione del PRG il Masterplan potrà prevedere la realizzazione di **tipologie distributive delle categorie MSAM 4 e MSE4**, assicurando comunque la compatibilità con gli Atti comunali di adeguamento alla L.R. 28/99 e con le disposizioni di cui all'art. 10bis delle norme del PRGC.
9. La formazione dei Masterplan è coordinata con il complesso degli interventi ed opere pubbliche relativo in particolare a via Torino ed alle sue aree circostanti.
  - .....

## SEZIONE 4. PIANO DELLA SOSTA AREE CENTRALI

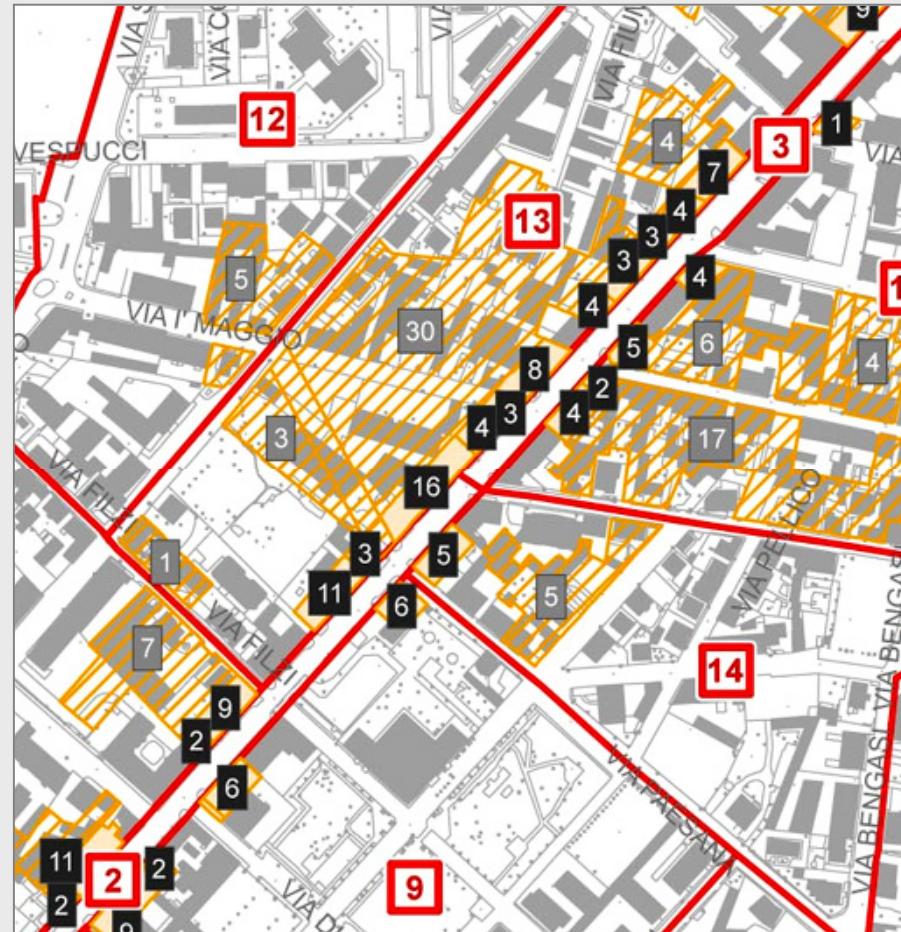
## VIA TORINO | LE POLITICHE PER LA SOSTA | RILIEVO



L'area centrale della Città di Nichelino che si sviluppa attorno agli isolati prospicienti la Via Torino presenta oggi una **situazione della sosta** abbastanza **critica**, determinata da un tasso di occupazione degli stalli mediamente elevato (in **10 dei 15 ambiti** considerati l'occupazione **superà la soglia critica dell'80%**) e in **7** degli stessi la percentuale di **soste in divieto** supera il **10% dell'offerta totale**.

Le riserve presenti sono quindi molto modeste e, ancorché il livello di regolamentazione/tariffazione sia decisamente contenuto si deve ritenere che la sosta su spazi pubblici supplisca un **deficit strutturale** di parcheggi pertinenziali nell'edificato.

## VIA TORINO | LE POLITICHE PER LA SOSTA | STIMA DELLA DOMANDA



Le politiche per la sosta nelle aree centrali dovranno inoltre tenere conto del **carico aggiuntivo** che verrà realizzato dalle politiche di densificazione della Variante di Riqualificazione urbana. Per le aree della cortina (ad uno standard di 5 mq per 90 mc, doppio del minimo di legge) il nuovo carico insediativo determinerà una domanda aggiuntiva massima di **290 posti auto** (da monetizzare per la maggior parte trovando così le risorse per gli investimenti da operare nei parcheggi in struttura).

Per le aree di Ristrutturazione Urbanistica (il cui carico è sostanzialmente corrispondente a quello già previsto dal vigente PRG e che dovrebbe pertanto trovare risposta nell'ambito dei singoli isolati, si è comunque **ipotizzato che un terzo della domanda** generata pari a 221 posti auto debba trovare allocazione all'esterno dei singoli compatti e rivolgersi quindi alla nuova offerta di sosta da realizzare nei parcheggi in struttura.

## VIA TORINO | LE POLITICHE PER LA SOSTA | BILANCIO (1)

## BILANCIO DOMANDA OFFERTA DELLA SOSTA NEL LUNGO PERIODO

	MACROZONA A	MACROZONA B	MACROZONA C	MACROZONA D	TOTALE
OFFERTA*	689	995	858	688	3230
OCCUPAZIONE	605	737	648	516	2506
DIVIETO	48	35	46	24	153
OCCUPAZIONE %	87.81%	74.07%	75.72%	75.00%	77.59%
TASSO ILLEGALITA'	7.93%	4.75%	7.98%	4.65%	6.11%
DEFICIT	-95	-35	-78	-19	-227
SOSTA CORTINA	-60	-68	-106	-56	-290
SOSTA TRASFORMAZIONI	-52	-30	-97	-32	-211
SOSTA ELIMINATA TORINO	-82	-85	-71	-60	-298
PARCHEGGI DI PROGETTO	+123	+391	+362	+178	+1054
<b>BILANCIO</b>	<b>-166</b>	<b>+173</b>	<b>+10</b>	<b>+11</b>	<b>+28</b>

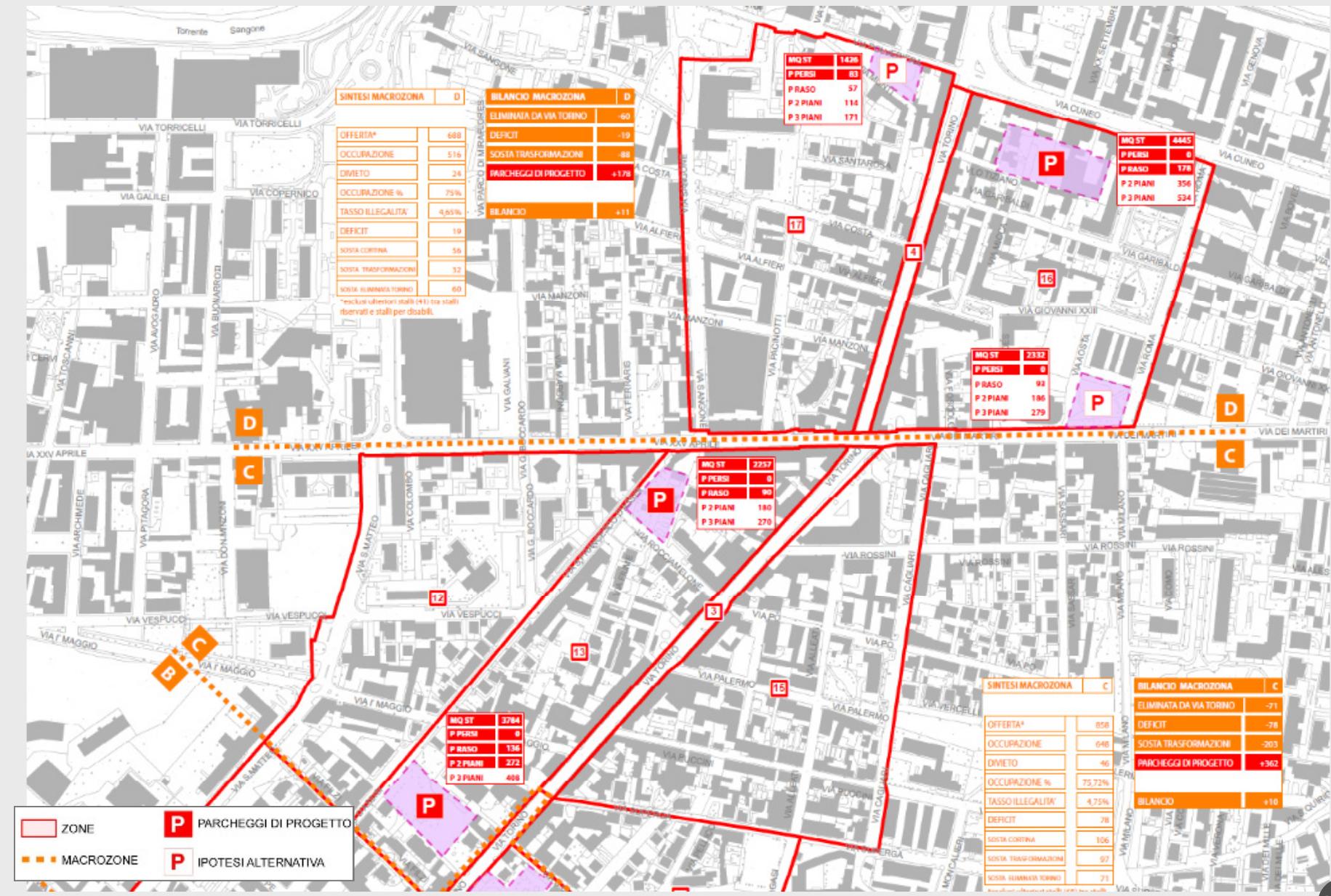
Il tema della riorganizzazione della sosta è centrale già nel **breve periodo** l'apertura del **cantiere per la riqualificazione di Via Torino** con i suoi stralci porrà il problema di sostituire la sosta lato strada.

Questa, nello scenario finale vedrà una riduzione dagli attuali **250 posti auto** lato strada, non tariffati e occupati con una bassissima rotazione, ad una trentina di stalli tariffati e a breve occupazione.

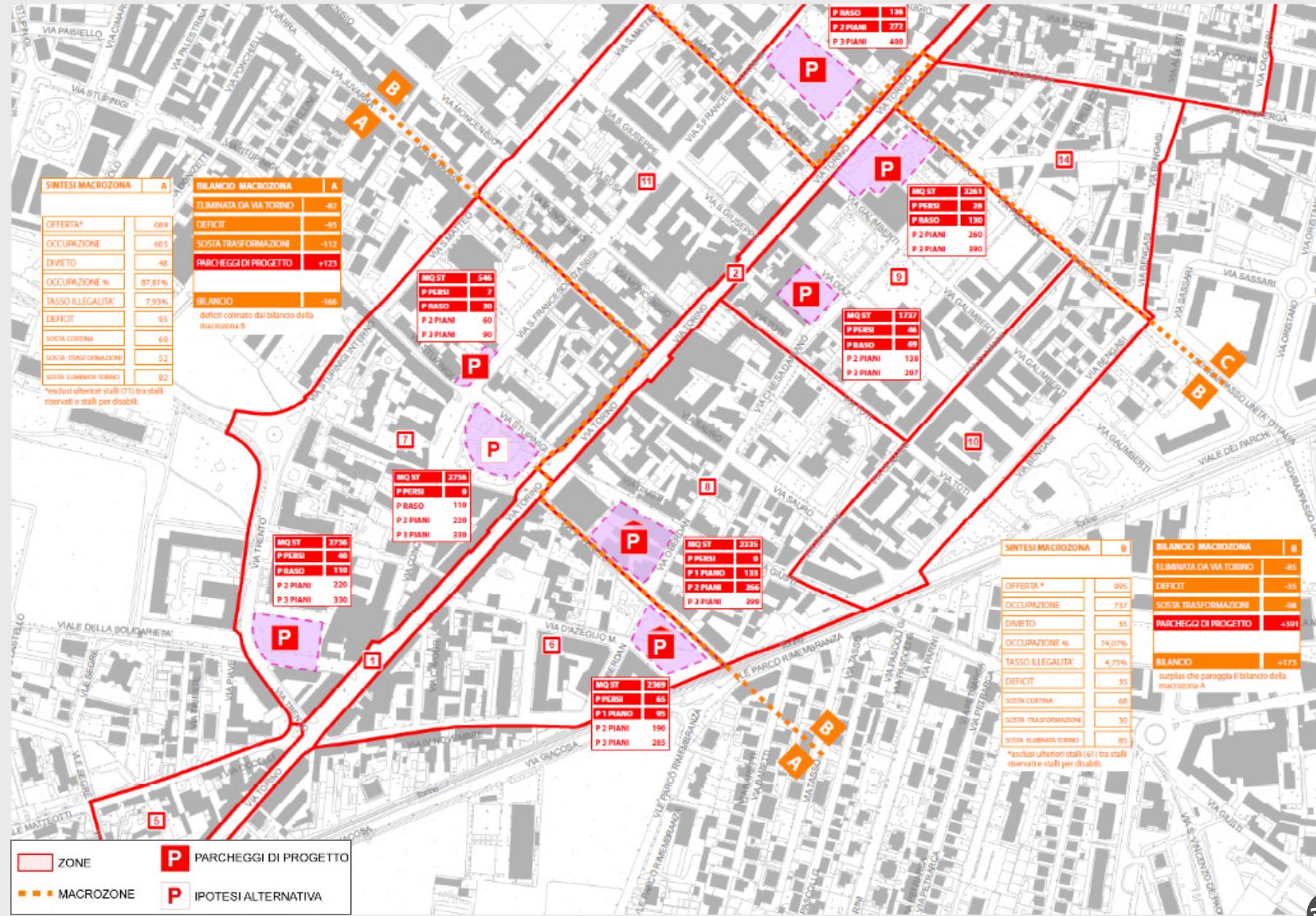
La soluzione temporanea a questa situazione deve essere proposta (Piano della Sosta) avendo bene a mente le soluzioni di lungo periodo ma potendo operare da subito senza dover prevedere importanti investimenti aggiuntivi. Ciò è possibile intervenendo sulle **aree pubbliche già acquisite** e destinate.

Nel **medio-lungo periodo**, considerate anche le nuove domande aggiuntive determinate dalla riqualificazione urbana si dovrà operare rendendo più intensa l'utilizzazione di aree pubbliche, con la realizzazione di **parcheggi pluripiano** e recuperando nuovi spazi per la sosta negli interventi di **ristrutturazione urbanistica** degli isolati di via Torino, anche attraverso la delocalizzazione premiata" di volumi verso le aree di riserva.

## VIA TORINO | LE POLITICHE PER LA SOSTA | BILANCIO (2)



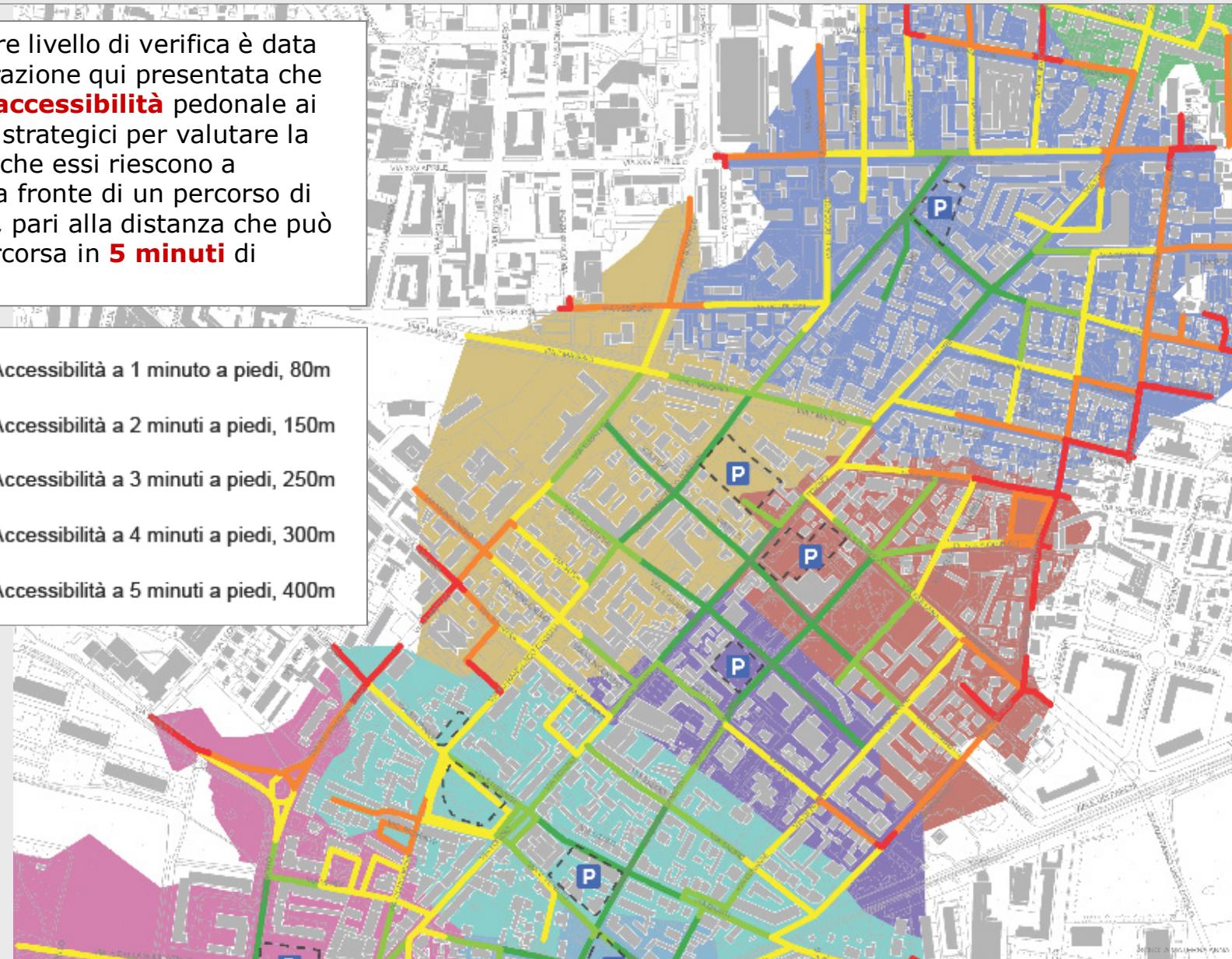
## VIA TORINO | LE POLITICHE PER LA SOSTA | BILANCIO (3)



## VIA TORINO | LE POLITICHE PER LA SOSTA | ACCESSIBILITA'(1)

Un ulteriore livello di verifica è data dall'elaborazione qui presentata che mostra **l'accessibilità** pedonale ai parcheggi strategici per valutare la copertura che essi riescono a garantire a fronte di un percorso di 400 metri, pari alla distanza che può essere percorsa in **5 minuti** di cammino.

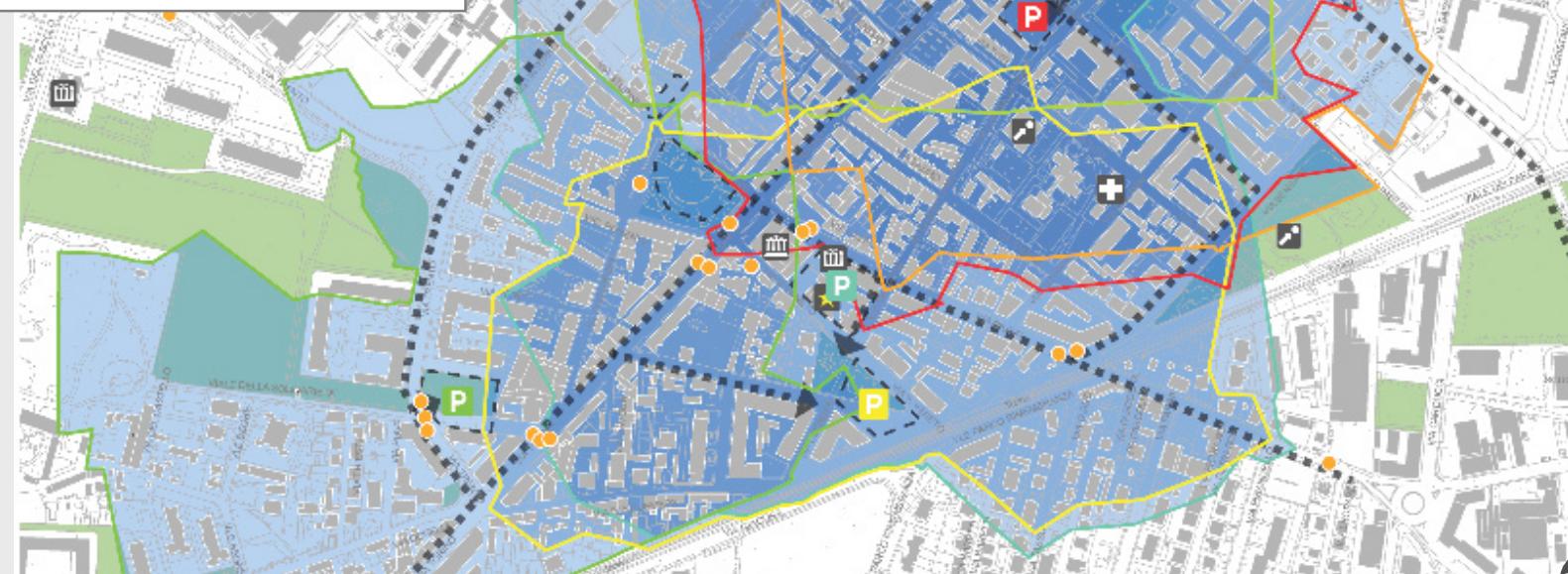
- Accessibilità a 1 minuto a piedi, 80m
- Accessibilità a 2 minuti a piedi, 150m
- Accessibilità a 3 minuti a piedi, 250m
- Accessibilità a 4 minuti a piedi, 300m
- Accessibilità a 5 minuti a piedi, 400m



## VIA TORINO | LE POLITICHE PER LA SOSTA | ACCESSIBILITA'(2)

Qui è mostrata la sovrapposizione delle **aree di servizio** relative ad ognuno dei parcheggi di progetto (400 metri percorsi sulla rete dei percorsi pedonali). L'area maggiormente coperta è la **porzione centrale** di via Torino, quella in cui si concentra la maggior parte delle attività commerciali della strada.

Area di servizio relativa  
ai parcheggi di progetto



## VIA TORINO | LE POLITICHE COMMERCIALI

L'obiettivo di allestire **Via Torino** come **Centro Commerciale Naturale** parte dalla riconfigurazione della sezione stradale di Via Torino per produrre una strada ricca di occasioni di vita urbana in corrispondenza dei fronti commerciali da valorizzare e potenziare per puntare alla riorganizzazione della circolazione e della sosta sino a configurare l'area centrale di Via Torino come **Zona 30**, introducendo anche una nuova **disciplina commerciale** per consentire/promuovere l'ingresso di medio-grandi strutture commerciali (con annesse dotazioni di sosta pertinenziali e di servizio pubblico) nelle aree centrali.

La **rivitalizzazione commerciale** del centro città dovrà assumere una strategia articolata che intervenga tanto nel **breve periodo** (nella configurazione urbanistica e infrastrutturale attuale, con interventi organizzativi e gestinali sulla sosta) che nel **medio periodo** (intervento di riqualificazione fisica del sedime stradale di Via Torino e connessa manovra di offerta alternativa di spazi di sosta) che nel lungo periodo (attuazione della Variante e realizzazione del piano della sosta con il potenziamento della offerta di posti auto in struttura).

Ciò richiede innanzitutto di promuovere la formazione di **un progetto di valorizzazione commerciale** (Programma di Qualificazione Urbana - PQU) da condividere con le Associazioni di categoria, da realizzare anche come misura compensativa dell'insediamento AUCHAN e da integrare con le politiche della circolazione e della sosta.

Nelle politiche per la valorizzazione del centro città va messa in campo anche una azione di riorganizzazione e potenziamento dei poli urbani rappresentati dalle **concentrazioni di spazi pubblici e servizi** nell'area della Piazza e del Municipio e nell'area del centro sociale; riorganizzazione da operare anche prevedendo processi di densificazione degli usi e da realizzare con progetti unitari che potranno proporre nuove soluzioni alla edificazione di spazi per le funzioni dell'Amministrazione (vicini alla nuova stazione) ovvero nuove funzioni urbane, dall'ostello della gioventù, ai servizi per la medicina di gruppo, agli atelier creativi, alle funzioni culturali, etc, valorizzando la strada parallela a via Torino che le connette.

## VIA TORINO | LE SOLUZIONI DEL BREVE TERMINE

L'attuazione di un programma di riorganizzazione della sosta ,complesso ed esteso, come quello illustrato, non può che porsi come orizzonte temporale di ultimazione il "lungo periodo". Nonostante ciò il punto di partenza della politica di riqualificazione deve necessariamente trovare principio nel cantiere di via Torino, e nell'eliminazione della sosta lato strada.

L'eliminazione dei circa 250 posti auto deve trovare forme di compensazione temporanee in grado di garantire un analoga offerta di sosta. Si propone pertanto per questa fase di:

- Anticipare gli interventi previsti per il **P1**, con un guadagno in termini di posti auto di **70 unità**.

→

<b>MQ ST</b>	<b>2756</b>
<b>P PERSI</b>	<b>40</b>
<b>P RASO</b>	<b>110</b>
<b>P 2 PIANI</b>	<b>220</b>
<b>P 3 PIANI</b>	<b>330</b>

**P1**

- Anticipare gli interventi previsti per il **P4**, con un guadagno in termini di posti auto di circa **25 unità**.

→

<b>MQ ST</b>	<b>546</b>
<b>P PERSI</b>	<b>7</b>
<b>P RASO</b>	<b>30</b>
<b>P 2 PIANI</b>	<b>60</b>
<b>P 3 PIANI</b>	<b>90</b>

**P4**

- Anticipare gli interventi previsti per il **P5**, con un guadagno in termini di posti auto di circa **25 unità**.

→

<b>MQ ST</b>	<b>1737</b>
<b>P PERSI</b>	<b>46</b>
<b>P RASO</b>	<b>69</b>
<b>P 2 PIANI</b>	<b>138</b>
<b>P 3 PIANI</b>	<b>207</b>

**P5**

- Allestire un parcheggio a raso temporaneo sull'area relativa al **P7**, in cui è prevista la realizzazione di un parcheggio multipiano, con un guadagno in termini di posti auto di circa **135 unità**.

→

<b>MQ ST</b>	<b>3784</b>
<b>P PERSI</b>	<b>0</b>
<b>P RASO</b>	<b>136</b>
<b>P 2 PIANI</b>	<b>272</b>
<b>P 3 PIANI</b>	<b>408</b>

**P7**

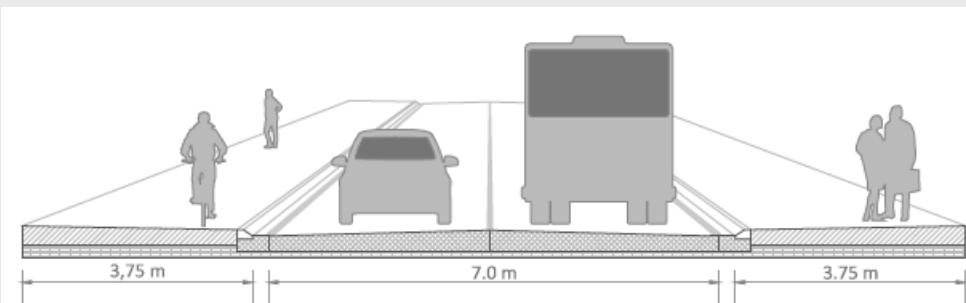
## SEZIONE 5. RIQUALIFICAZIONE DI VIA XXV APRILE

## VIALE XXV APRILE COME BOULEVARD METROPOLITANO

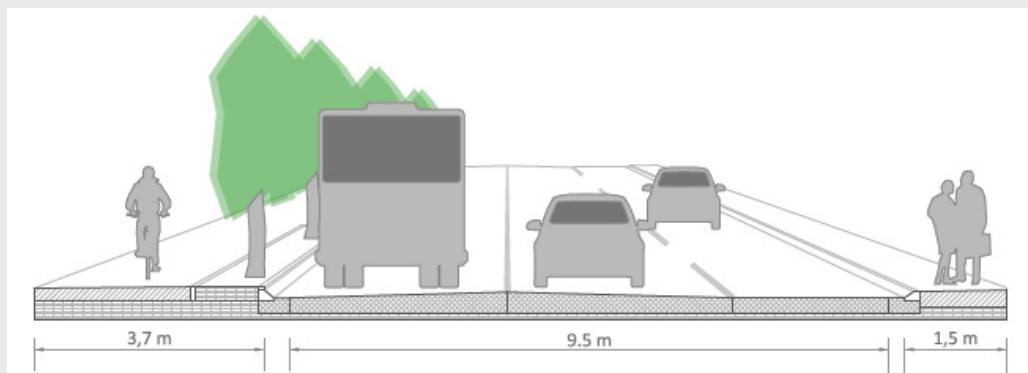


Occorre invece riconfigurare la **sezione stradale** di Viale XXV Aprile come Boulevard metropolitano per produrre una connessione ciclabile territoriale e un viale alberato che abbia anche la valenza di connessione ecologica (Progetto di Opere). Un Boulevard che colleghi il Castello di Moncalieri con la Reggia di Stupinigi, migliorando l'integrazione del Viale con il **Parco del Sangone** e ripristinando la **continuità della "via di caccia"** come itinerario ciclo pedonale sotto la tangenziale verso Stupinigi, incrociando il percorso (da riattivare) da Stupinigi al Boschetto, sino al nuovo ponte pedonale sul Sangone.

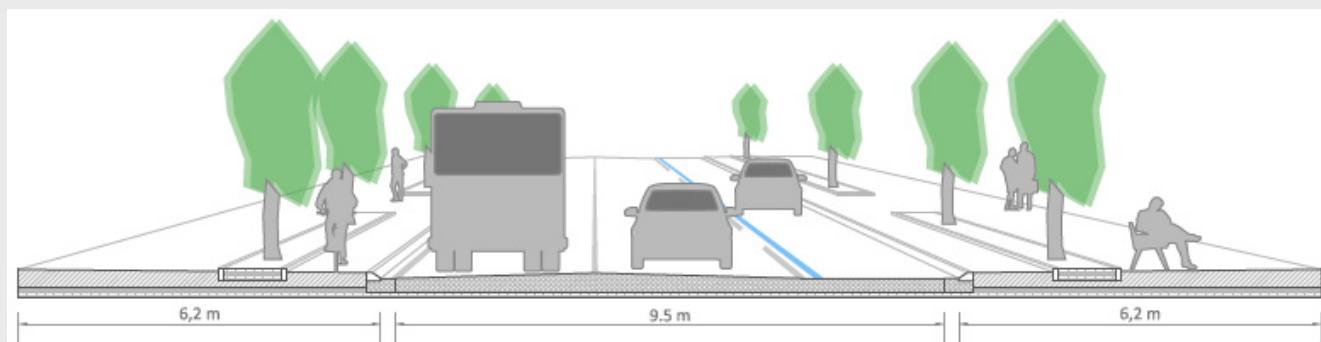
## VIALE XXV APRILE COME BOULEVARD METROPOLITANO



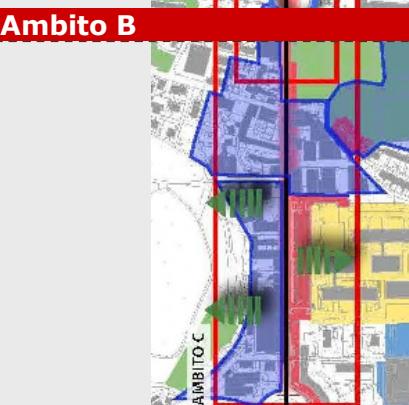
Sezione 15 mt. di Via XXV Aprile



Sezione 15,5 mt. di Via XXV Aprile



Sezione 22,5 mt. di Via XXV Aprile

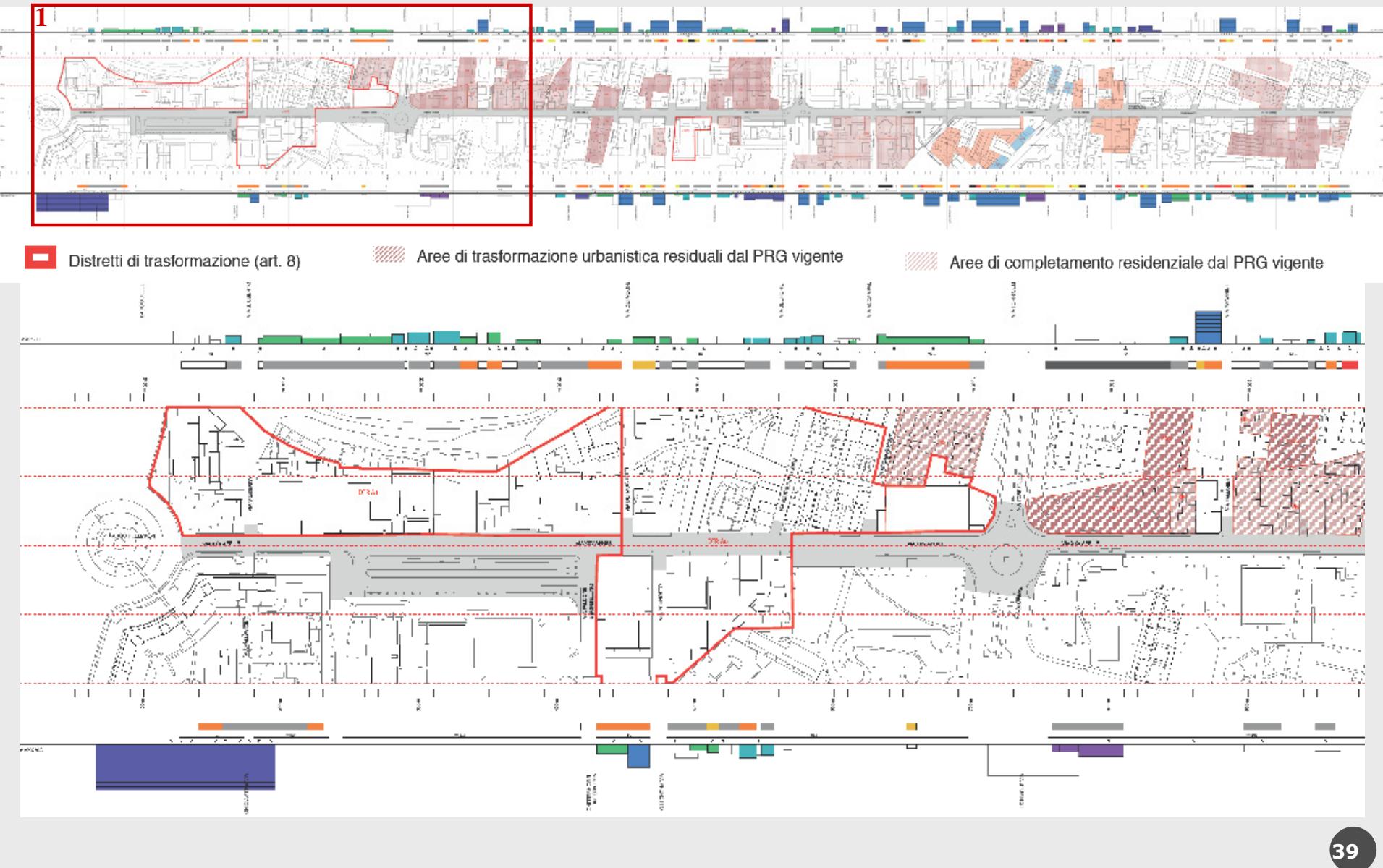


**...un viale a sezione variabile**

OLTRE, VERSO STUPINIGI

## LE POLITICHE URBANISTICHE PER VIA XXV APRILE

Via XXV Aprile: fronti stradali e prospetti (stato di fatto) ed elementi progettuali della variante



## LE POLITICHE URBANISTICHE PER VIA XXV APRILE

Via XXV Aprile: fronti stradali e prospetti (stato di fatto) ed elementi progettuali della variante



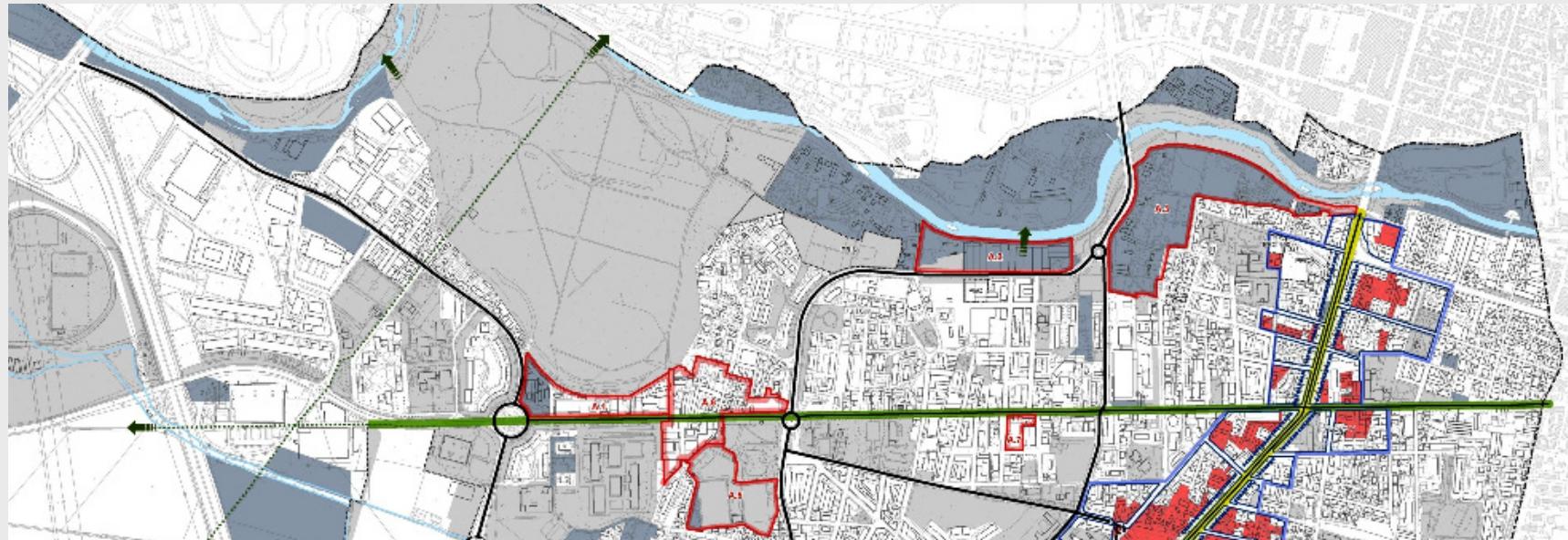
## LE POLITICHE URBANISTICHE PER VIA XXV APRILE

Via XXV Aprile: fronti stradali e prospetti (stato di fatto) ed elementi progettuali della variante



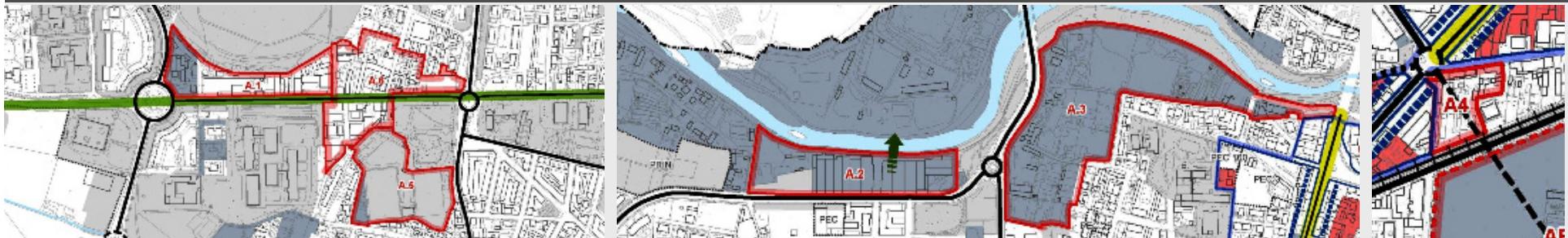
## LE POLITICHE PER VIA XXV APRILE (E IL SANGONE)

### I DISTRETTI DI TRASFORMAZIONE



Su via **XXV Aprile** la manovra di riqualificazione è nel frattempo rafforzata investendo le aree del **Sangone**, liberate da insediamenti dimessi e obsoleti, per garantire l'accesso al fiume della Città e realizzando **edifici alti** come modello insediativo nel verde, di buon valore commerciale e di apprezzabilità metropolitana.

I Distretti di Trasformazione previsti dalla Variante realizzano gli obiettivi di dare spazio e configurare il tratto iniziale del viale (in provenienza dalla tangenziale) come un grande **Boulevard** che faccia da porta alla città e allo stesso Parco Fluviale, di rendere accessibili le scuole superiori al Parco Fluviale di realizzare una vera e propria "**spiaggia del Sangone**" nelle aree a servizi non attuate.



## VIA XXV APRILE | LE POLITICHE PER I DISTRETTI | Art.8 NTA

1. La variante strutturale di Riqualificazione Urbana individua 7 nuovi Distretti di Trasformazione attraverso la cui attuazione perequata assicurare il conseguimento di importanti obiettivi di costruzione, rafforzamento e riqualificazione della Città Pubblica. [...]
2. L'attuazione di ciascuno Distretto è subordinata alla predisposizione di un Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica esteso all'intero Distretto [...]
3. Gli **indici di utilizzazione territoriale massimi** da prevedere in sede attuativa sono rispettivamente:
  - 1,2 Mq/mq per il distretto A1
  - 0,8 Mq/mq per il distretto A2
  - 0,25 Mq/mq per il distretto A3
  - 1 Mq/mq per il distretto A4
  - 0,3 Mq/mq per il distretto A5
  - 1,2 Mq/mq per il distretto A6
  - 1 Mq/mq per il distretto A7
 ...
5. Gli interventi attuativi dovranno rendere disponibili attraverso la loro cessione gratuita all'Amministrazione Comunale **aree da destinare a servizi in misura non inferiore a 1 mq/mq di SUL**; per il Distretto A3 lo standard è innalzato a 3,5 mq di aree di cessione per mq di SUL. La monetizzazione delle aree di cessione può essere effettuata nella misura massima del 50% nel distretto A1, del 90% nei distretti A4, A6 e A7. I valori di riferimento per la monetizzazione sono stabiliti con delibera del Consiglio Comunale.
 ...
7. Nell'ambito dei Distretti di trasformazione una quota pari al **10% della SUL residenziale deve essere destinata alla offerta di soluzioni abitative sociali**, prevalentemente orientate alla locazione permanente, attraverso la cessione di dette superfici a prezzi convenzionati alla Amministrazione Comunale o a soggetti terzi da questa individuati attraverso le procedure di legge.

## VIALE XXV APRILE E IL SANGONE | I DISTRETTI DI TRASFORMAZIONE E LE ECOTORRI

### IPOTESI PROGETTUALI (DTR A1 e A6)



Distretto di Trasformazione A1

22 247 mq	Superficie territoriale
1,2 mq/mq	Indice
1 mq/mq	Standard (min 50% da reperire nell'area)
28 696 mq	SUL
240	Alloggi
12 980 mq	2 edifici a torre di 20 piani (18 m x 18 m di base)
6 144 mq	2 edifici a torre di 12 piani (18 m x 16 m di base)
7 592 mq	2 edifici in linea di 5 piani (63 m x 12 m di base)
2 672 mq	Impronta a terra
9 611 mq	Area a parcheggi pertinenziali da realizzare in 2 edifici in linea di 4 piani (75 m x 16 m)
5 072 mq	Impronta a terra totale



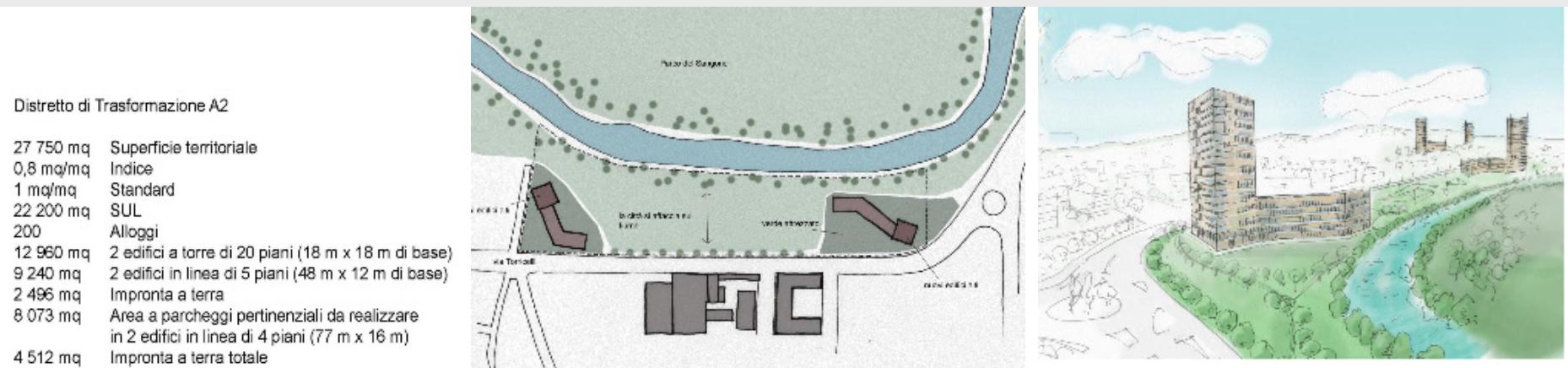
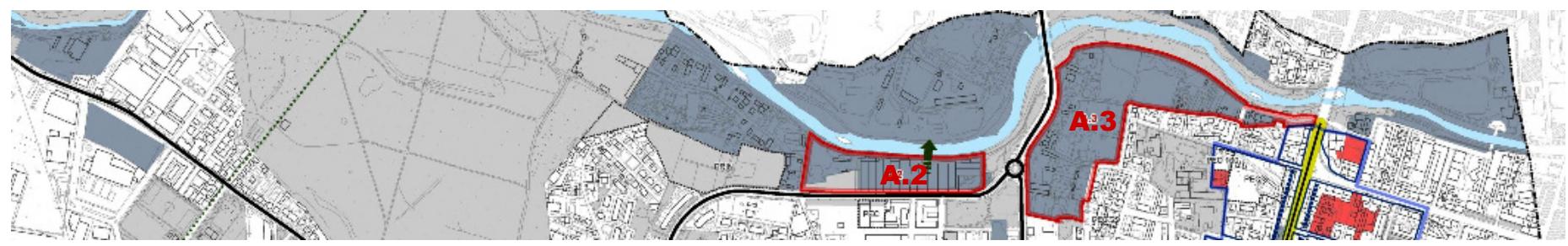
Distretto di Trasformazione A6

31 707 mq	Superficie territoriale
1,2 mq/mq	Indice
1 mq/mq	Standard (min. 10% da reperire nell'area)
38 048 mq	SUL
345	Alloggi
10 125 mq	3 edifici a torre di 15 piani (15 m x 15 m di base)
27 923 mq	10 edifici in linea di 4 piani (58 m x 12 m di base)
7 185 mq	Impronta a terra
13 697 mq	Area a parcheggi pertinenziali da realizzare in 4 edifici in linea di 4 piani (54 m x 16 m)
10 641 mq	Impronta a terra totale



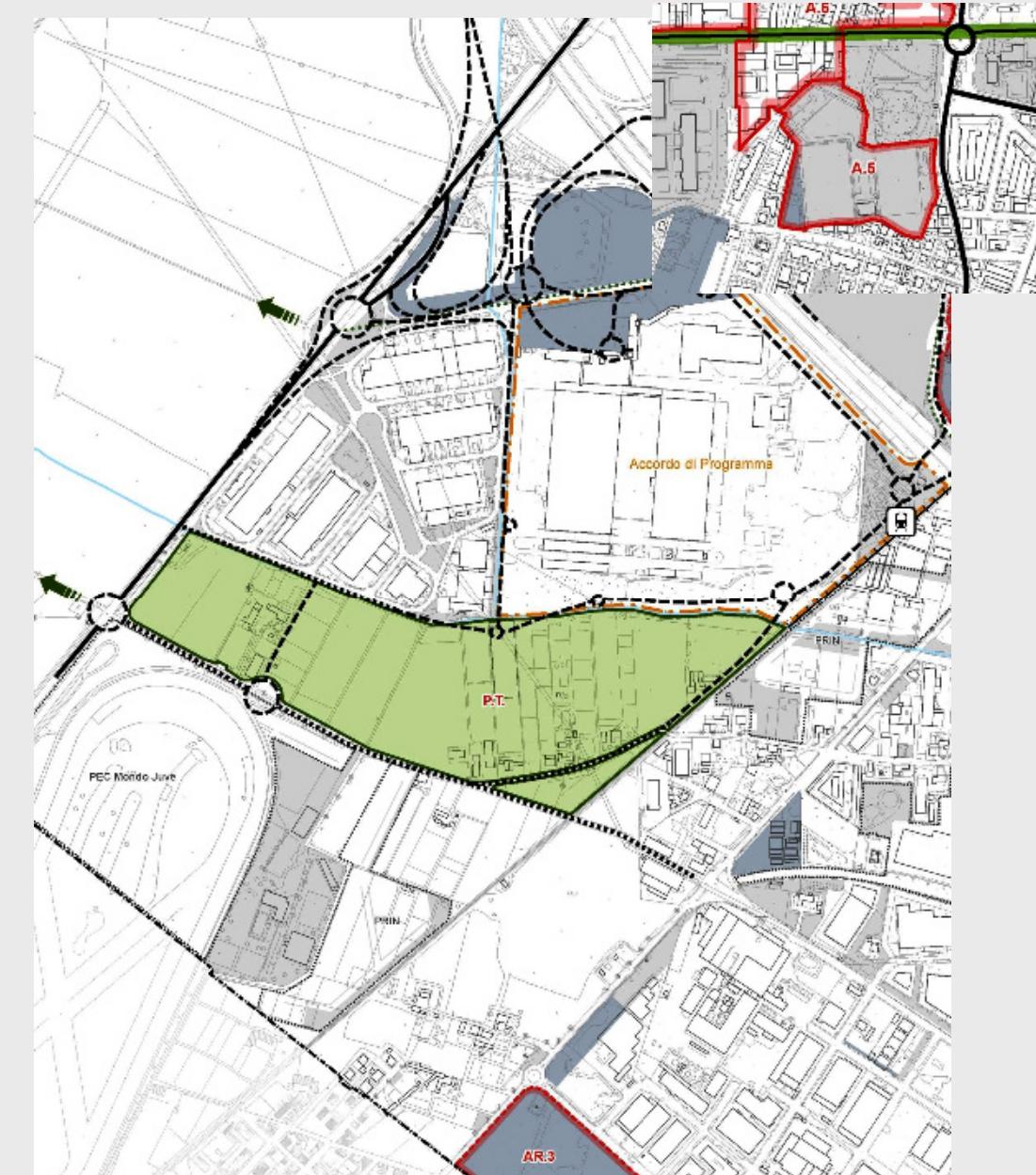
## VIALE XXV APRILE E IL SANGONE | I DISTRETTI DI TRASFORMAZIONE E LE ECOTORRI

### IPOTESI PROGETTUALI (DTR A2 e A3)



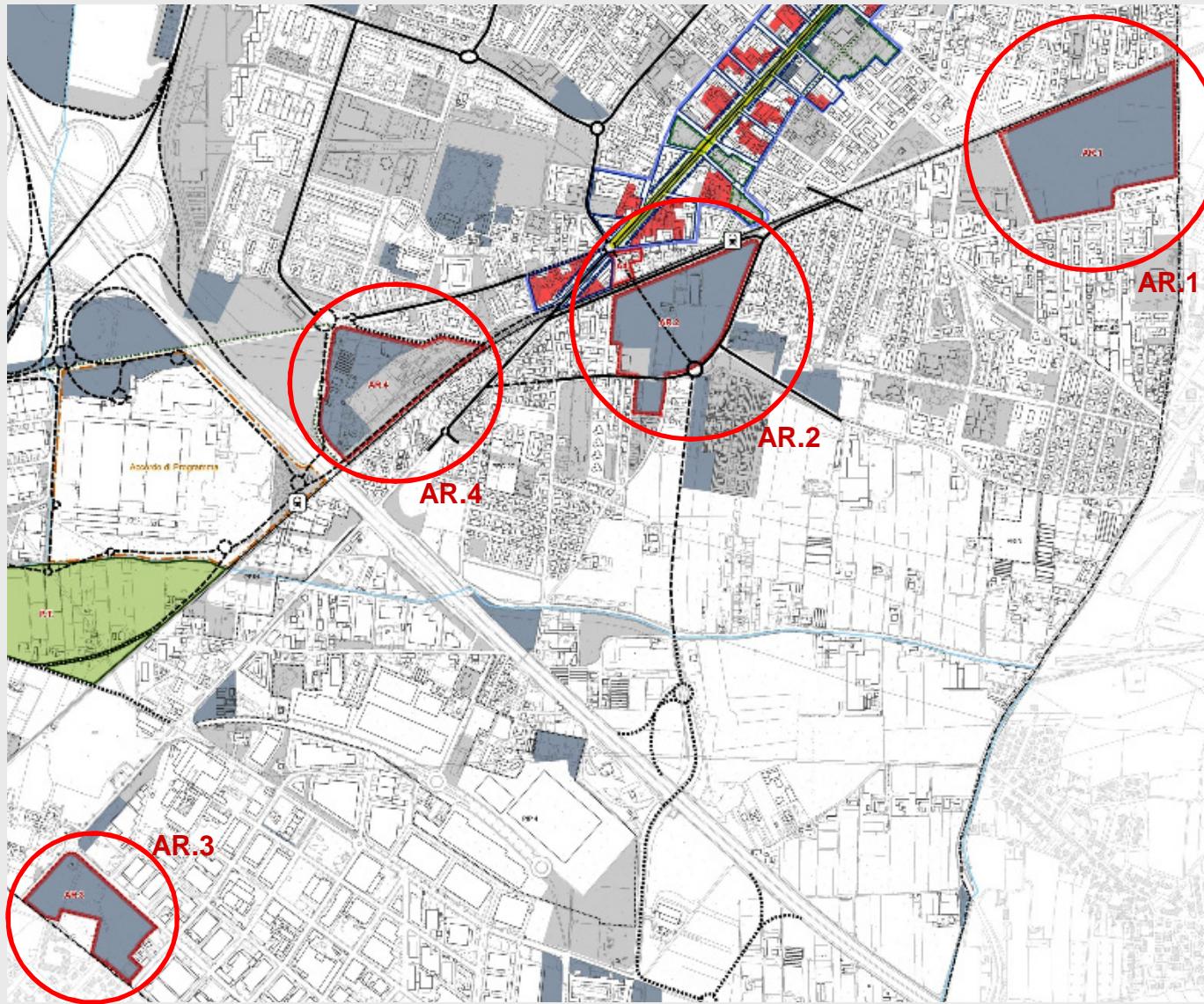
## SEZIONE 6. LA MANOVRA DELLA CITTA' PUBBLICA

## LE MANOVRE DELLA CITTA' PUBBLICA | IL PARCO SPORTIVO



La previsione del **Distretto di Trasformazione dei Campi Sportivi** (A.5) mette in campo una manovra perequativa per produrre una nuova area a servizi di rilievo metropolitano (verde attrezzato) nel **Parco Territoriale** in corrispondenza della connessione ecologica posta tra ex Viberti, Mondo Juve e Stupinigi, puntando nello stesso tempo a migliorare la fruibilità per il quartiere delle aree a verde contigue ai campi sportivi, collegandole con le nuove previsioni a verde attrezzato e parco che si potranno realizzare con l'attuazione dei Distretti di Trasformazione.

## LE MANOVRE DELLA CITTA' PUBBLICA | LE AREE DI RISERVA E GLI ECOVILLAGGI



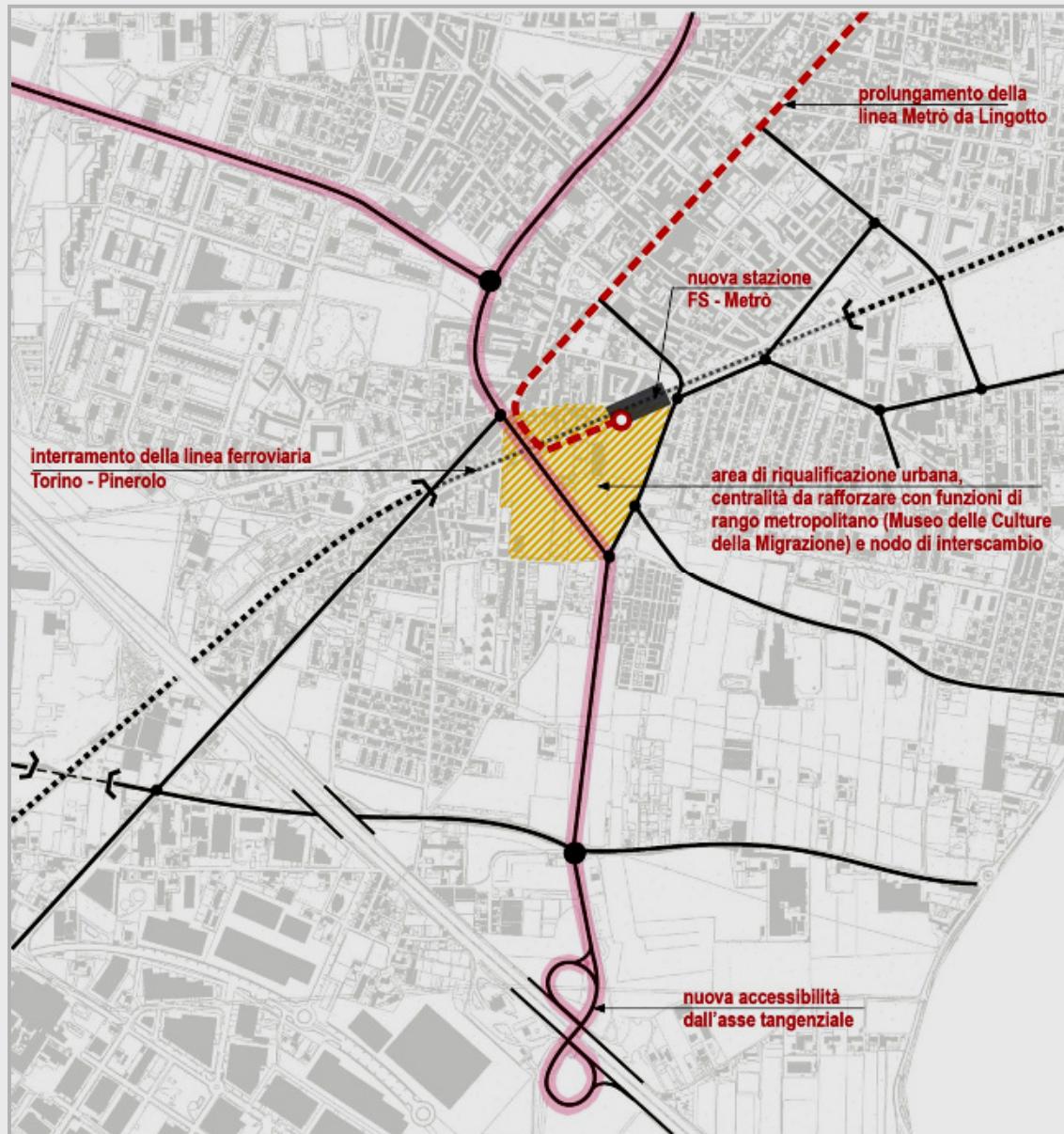
Le **aree di riserva** (oltre la ferrovia, in attesa del suo interramento) serviranno la prospettiva di delocalizzazione dei volumi incoerenti da Via Torino, producendo degli **eco-villaggi** utili a servire le manovre del social housing ma graditi anche da una domanda di qualità.



**CITTA' PUBBLICA | LE POLITICHE PER LE AREE DI RISERVA | Art.9 NTA**

1. La Variante Strutturale di Riqualificazione Urbana individua come **Aree di Riserva** che accompagnino future trasformazioni alcune previsioni a servizi correlate alla attrezzatura ferroviaria ed ai suoi destini.
2. Alle aree di riserva, quando si determinino le condizioni per la loro integrazione nell'assetto urbano conseguentemente alla nuova organizzazione della linea ferroviaria ed alla adozione di Variante parziale (art. 17, comma 7, LR 56/77 e smi), si applica la seguente disciplina perequativa:
  - a) **due quarti** della superficie territoriale sono **destinati a servizi**;
  - b) **un quarto** della superficie territoriale è destinato a interventi di **housing sociale ovvero ad ospitare crediti edilizi** generati da altre manovre di riqualificazione urbana, in ogni caso in applicazione di un indice di utilizzazione territoriale di 0,4 mq/mq;
  - c) **un quarto** della superficie territoriale è **destinato ad edificazione prevalentemente residenziale** in applicazione di un indice di utilizzazione territoriale di 0,4 mq/mq;
  - d) l'Amministrazione Comunale individua le zone all'interno delle aree di riserva sulle quali intervenire unitariamente;
  - e) i diritti edificatori di cui alla precedente lett. c) sono subordinati alla cessione gratuita al Comune delle aree di cui ai punti a) e b);
  - f) gli interventi edificatori di cui alle lettere b) e c) sono soggetti alla predisposizione di un SUE e al reperimento ed alla attrezzatura di aree per servizi nella misura minima di 0,35 mq/mq di SUL.
3. Gli interventi edilizi da realizzarsi nelle aree di cui al comma 2 dovranno assicurare **prestazioni energetiche ed ambientali di particolare qualità**, tanto da configurarsi come **ecovillaggi** assumendo caratteristiche idonee al loro inserimento in classe energetica A ovvero alla certificazione ambientale secondo il protocollo "GBC home".
4. Fino alla approvazione delle Varianti parziali di cui al precedente secondo comma, nelle aree di riserva sono consentiti interventi manutentivi sugli edifici esistenti e la realizzazione di opere pubbliche.

## LE MANOVRE DELLA CITTA' PUBBLICA | NICHELINO PORTA SUD

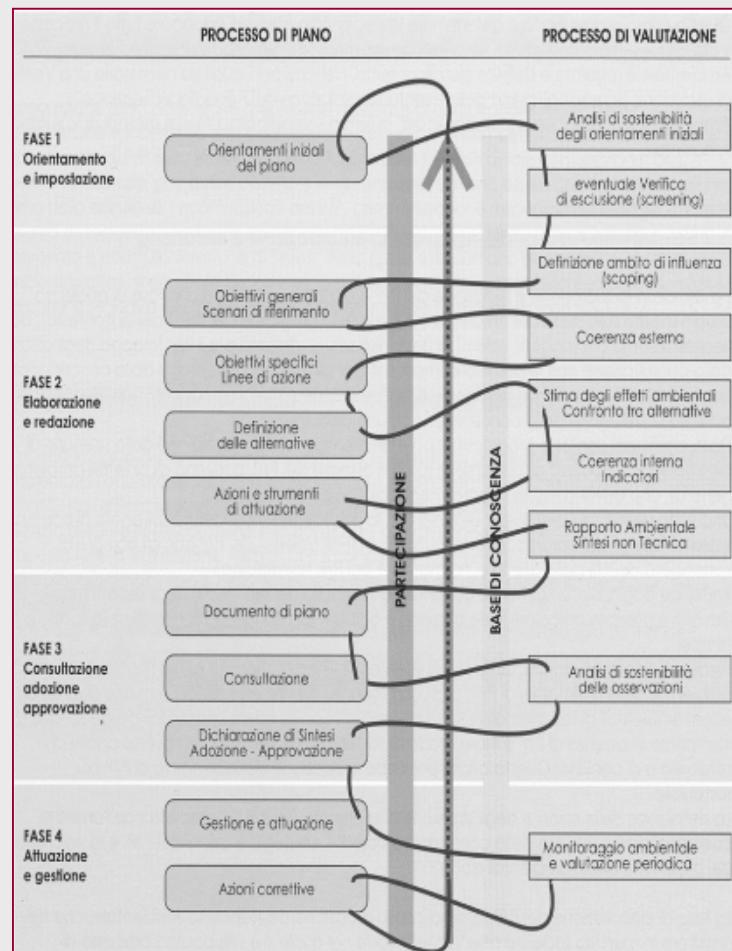


Museo | ELLIS ISLAND, NEW YORK

## SEZIONE 7. LE POLITICHE DI SOSTENIBILITA' DELLA VARIANTE

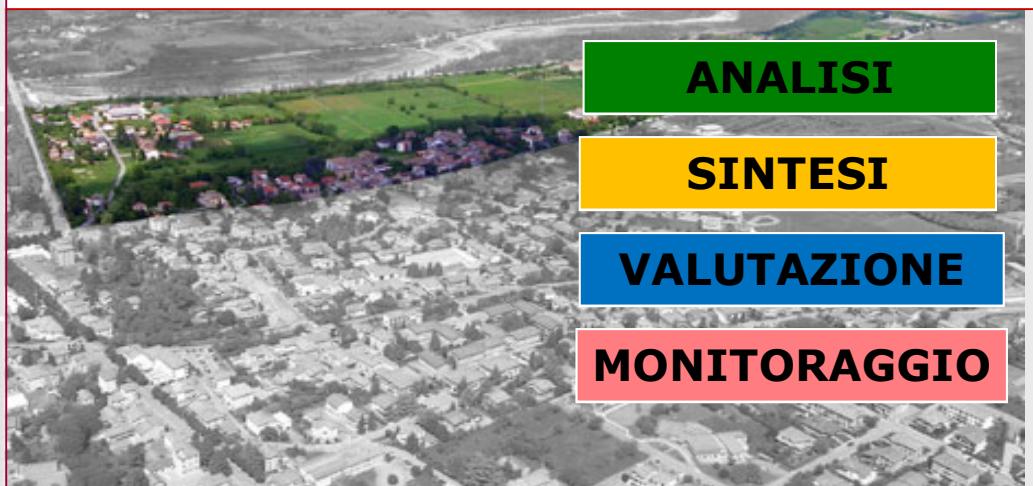
# LE POLITICHE DI SOSTENIBILITA' DELLA VARIANTE | IL MODELLO CONCETTUALE

- ACCERTAMENTO DELLE CRITICITA'
- AUMENTO DELLA CONSAPEVOLEZZA
- VERIFICA DELLA CAPACITA' DEL PIANO DI RIDURRE LE CRITICITA' ACCERTATE



## PROCEDIMENTO INTEGRATO TRA VARIANTE E VAS

Le fasi che permettono alla VAS di aiutare il processo di pianificazione a svilupparsi in maniera coerente, trasparente ed efficace, al fine di arrivare ad approvare un piano auto - sostenibile sono:



## LE POLITICHE DI SOSTENIBILITA' DELLA VARIANTE | LE PRESTAZIONI ENERGETICHE

La Variante di Riqualificazione Urbana:

- introduce **target energetici e ambientali** elevati da realizzare nelle nuove costruzioni con la previsione della **Classe B** generalizzata in **tutte le nuove costruzioni** e demolizioni e ricostruzioni e della **Classe A** nei nuovi insediamenti degli **eco-villaggi** e delle **eco-torri** nei Distretti di Trasformazione e nelle Aree di Riserva;
- propone la sperimentazione del protocollo **GBC home** perché alla manovra energetica si accompagni un più generale **miglioramento delle prestazioni ambientali degli edifici**;
- prevede infine il sostegno dei più elevati target energetici con misure di premialità fiscale. (Regolamento Edilizio da integrare, PAES da verificare/attuare).



PIANO D'AZIONE PER L'ENERGIA SOSTENIBILE  
(PAES)

COMUNE DI NICHELINO



Marzo 2011



PAES NICHELINO

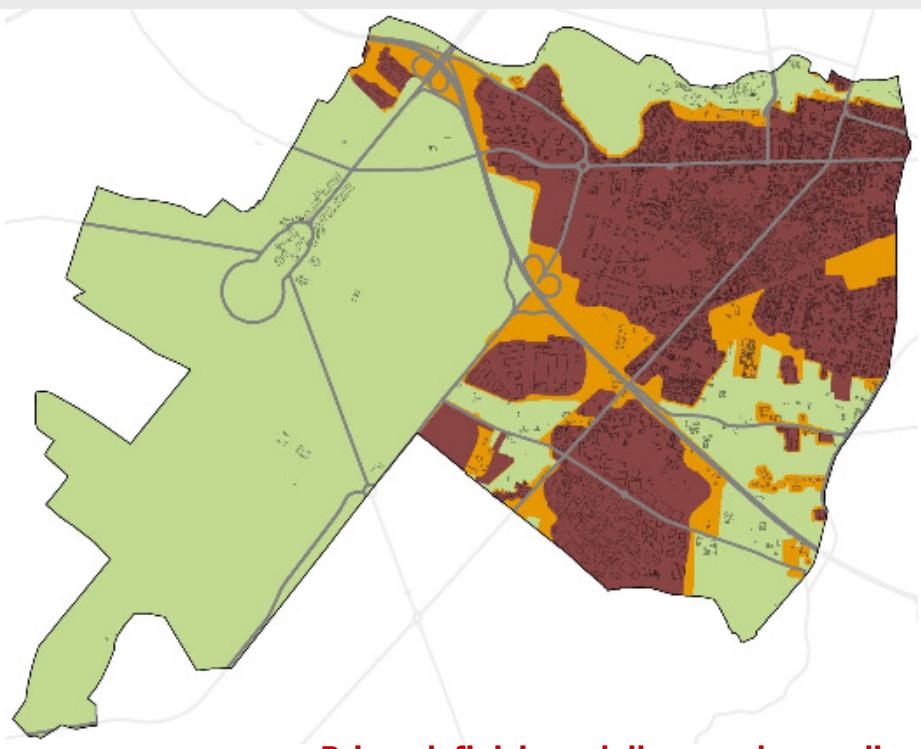
PAGINA 1 DI 60

## LE POLITICHE DI SOSTENIBILITA' DELLA VARIANTE | IL BILANCIO DEL CONSUMO DI SUOLO

La manovra della Variante di Riqualificazione Urbana, che si propone di **"costruire sul costruito"**, consente di non incrementare di un solo metro quadro l'estensione delle aree urbanizzate e urbanizzabili, e propone invece un incremento delle aree di valenza naturalistica, sottratte ad una urbanizzazione artigianale ormai obsoleta nell'ambiente fluviale del Sangone e restituite alla natura e alla fruizione sotto forma di parco urbano, per circa **2,1 ettari** di estensione. A queste si sommano altri **15 ettari** circa di aree destinate a parco urbano nelle quattro aree di riserva previste a ridosso della ferrovia.

L'estensione del territorio urbanizzato e urbanizzabile si riduce dagli attuali 9.557mila mq previsti dal vigente PRG sino a 9.386mila mq. Il contributo della variante è dunque quello di **ridurre le previsioni di urbanizzazione** di quasi un **2 per cento**.

La previsione di Parco Territoriale Attrezzato non modifica il rapporto quantitativo tra aree agro-naturali ed aree urbane ma dà maggiore concretezza e solidità alla realizzazione in quel territorio interstiziale di una connessione importante della **rete ecologica** dell'area metropolitana.



Prima definizione delle aree dense, di transizione e libere (art.16 del PTC2)

Territorio Comune	20,6 kmq	100%
Aree Dense	6,5 kmq	32 %
Aree di Transizione	2,0 kmq	9 %
Aree Libere	12,1 kmq	59 %

## LE POLITICHE DI SOSTENIBILITA' DELLA VARIANTE | LA CARTA DEL CONSUMO DI SUOLO

Nei **distretti di trasformazione** sul **Sangone** (A1, A2 e A3) si realizzano un totale di aree a **parco urbano** **pari a quasi 10 ha**, aumentando nel contempo la probabilità di attuazione di aree destinate oggi a verde territoriale. Il distretto A3 interessa in parte aree libere "perifluivali" ma non ne intacca, negli sviluppi insediativi, le dotazioni di naturalità.

Naturalità ulteriormente garantita a sud dalla previsione a **parco urbano** **di circa 15 ettari** nelle **Arene di Riserva** e dalla previsione di un **Parco Territoriale di quasi 20 ha** collocato tra l'area ex Viberti, Mondo Juve e Stupinigi.

Tutti gli altri interventi previsti dalla variante interessano solo aree di transizione o dense (in cui sono congruenti processi di trasformazione secondo logiche di compattezza e densificazione)

- AREE DENSE
- AREE DI TRANSIZIONE
- AREE LIBERE
- DISTRETTI DI TRASFORMAZIONE
- AREE DI RISERVA
- AREA DI RIQUALIFICAZIONE DI VIA TORINO
- NUOVO PARCO TERRITORIALE

