



CITTÀ DI VENARIA REALE

Provincia di Torino

**PIANO PARTICOLAREGGIATO
DI INIZIATIVA PUBBLICA DELLE AREE
DELLA VARIANTE n. 15 DEL P.R.G.C. VIGENTE**

ai sensi della L.U.R. 56/1977 - artt. 38-39-40

IL SINDACO: dott. Giuseppe Catania
IL SEGRETARIO GENERALE: dott.ssa Iris Imbimbo
IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: arch. Claudio Delponte

PROGETTO: **STUDIO MELLANO ASSOCIATI**
ARCHITETTURA URBANISTICA
C.so Moncalieri, 56 - 10133 TORINO

ing. Irene Auddino
via G. Parini, 25 - Nichelino

VERSIONE	DATA	OGGETTO
1	26/06/2012	Progetto Piano particolareggiato - Bozza
2	08/10/2012	Progetto Piano particolareggiato - Adozione D.G.C. n. 172 del 08/10/2012
3	15/01/2013	Progetto Piano particolareggiato - Approvazione D.G.C. n. 13 del 24/01/2013
TITOLO ELABORATO:		NUMERO ELABORATO:
RELAZIONE ILLUSTRATIVA		1
		SCALA -

INDICE

1. PREMESSA	3
2. LA DESCRIZIONE E LA LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO	4
2.1 La localizzazione dell'area di intervento	4
2.2 I riferimenti storici	6
2.3 L'inquadramento territoriale della mobilità	11
2.3.1 La mobilità su gomma	11
2.3.2 La mobilità sostenibile	13
3. LA VARIANTE 15 AL P.R.G.C.	16
3.1 Il processo di pianificazione comunale di P.R.G.C.	16
3.2 Gli obiettivi e la metodologia sviluppati	18
3.3 Le finalità del progetto urbanistico individuate dalla Variante n. 15	20
3.3.1 La sostenibilità	20
3.3.2 L'integrazione	20
3.3.3 Un nuovo modello di trasformazione territoriale	21
3.4 Le funzioni del progetto urbanistico indicate nelle Variante n. 15	22
3.4.1 L'Edilizia Residenziale Pubblica	22
3.4.2 La fattibilità dell'intervento	23
3.4.3 Le macro distribuzioni delle funzioni	24
3.4.4 I rapporti gerarchici tra le funzioni e la viabilità	24
3.5 La descrizione del progetto indicato dalla Variante n. 15	26
4. LA SOLUZIONE PROGETTUALE	30
4.1 Gli indirizzi prescrittivi di riferimento e le scelte operative della Città di Venaria Reale per la redazione del Piano Particolareggiato	30
4.2 Le attuazioni territoriali in prossimità del Piano Particolareggiato	32
4.2.1 L'asse di via Don Sapino	35
4.3 Le soluzioni progettuali di impianto	40
4.3.1 Il sistema della viabilità	41
4.3.2 La città pubblica	42
4.3.3 I lotti fondiari	45
4.3.4 L'edilizia residenziale pubblica e di competenza del Comune di Venaria Reale	46
4.3.5 Le attività non residenziali	47
4.4 Proposte per un quartiere "smart": gli aspetti energetici e ambientali del progetto	49
4.5 Gli aspetti geologici, sismici, geotecnici ed idraulici	57
4.5.1 Le interferenze con i canali	58
4.5.2 La gestione delle acque meteoriche	59
4.5.3 La gestione delle terre e rocce da scavo	65
4.6 Una mobilità a misura d'uomo	66
4.6.1 La viabilità di quartiere	66
4.6.2 La viabilità "dolce"	73
4.7 L'attuazione del Piano Particolareggiato mediante convenzionamento	74
4.8 Il coordinamento degli interventi strutturali ed infrastrutturali (OO.UU. I e OO.UU. II)	75

5. VERIFICA DELLA RISPONDENZA DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO ALLE PRESCRIZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE	77
6. IL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO	84
6.1 La capacità edificatoria	84
6.1.1 Ripartizione delle capacità edificatorie tra proprietà pubbliche e private	84
6.1.2 L'Edilizia Residenziale Pubblica e l'affitto concordato	85
6.2 Le quantità complessive del Piano Particolareggiato	88
6.3 Gli aspetti dimensionali nel dettaglio	89
6.4 Il bilancio della Domanda-Offerta dei servizi all'interno del Piano Particolareggiato	92
7. GLI ELABORATI COSTITUENTI IL PIANO PARTICOLAREGGIATO	95
BIBLIOGRAFIA	96

ALLEGATI

1. D.G.C. n. 49 del 23/03/2012
2. D.G.C. n. 71 del 03/05/2012

1. PREMESSA

Il presente Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica, avente per oggetto le aree comprese tra via Don Sapino, via Petrarca e corso Machiavelli, è stato redatto sulla base delle indicazioni contenute nella Variante n. 15 al P.R.G.C., il cui progetto definitivo è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 14 del 13/01/2010 e pubblicato sul B.U.R. n. 9 del 4/03/2010.

Tra i principali obiettivi della Variante 15 vi è quello di procedere verso la realizzazione di un nuovo modello, sperimentale ed innovativo di insediamento, che possa rappresentare un quartiere della città autonomo, dotato dei servizi e delle infrastrutture necessarie, qualificato dalla presenza significativa di mobilità pubblica tradizionale e mobilità privata sostenibile.

La Variante 15 è intervenuta sui contenuti del P.R.G.C. ridefinendone le previsioni, riconducendosi anche alle differenti prospettive scaturite dal forte sostegno alla creazione di una filiera legata ai beni storico/culturali e turistici che necessariamente deve essere sostenuta da un miglioramento delle infrastrutture e dei servizi presenti nella zona. Sono infatti necessari in questi termini interventi sulla viabilità di accesso alla Reggia, intesa anche come viabilità sostenibile, quindi come percorsi ciclopeditoni e come aree a destinazione pubblica che qualificano l'area limitrofa al Parco della Mandria.

Parallelamente la Variante si è confrontata con le mutate esigenze di un'ampia fascia di popolazione venariense, che ha visto ridursi notevolmente le proprie possibilità di inserirsi in un mercato di edilizia libera e per cui è costretta a rivolgere la propria attenzione verso altre tipologie di offerta. In questo senso la Variante 15, prima, e il redigendo Piano Particolareggiato, ora, contribuiscono ad inserire sul mercato nuove tipologie edilizie che consentiranno alla popolazione una più ampia scelta di soluzioni, rivolte sia a chi è interessato alla vendita/acquisto di abitazioni sia a chi si orienta verso l'affitto.

Sulla base di tali principi ispiratori, il presente Piano Particolareggiato ha trovato sviluppo.

2. LA DESCRIZIONE E LA LOCALIZZAZIONE DELL'AREA DI INTERVENTO

2.1 La localizzazione dell'area di intervento

Come visibile nella Figura 1, l'area oggetto del Piano Particolareggiato è localizzata nei pressi del confine sud del territorio del Comune di Venaria Reale, delimitata dalle vie Don Giovanni Sapino a ovest, via Petrarca ad est, corso Machiavelli a nord e dall'edificato posto lungo la strada di Druento a sud.

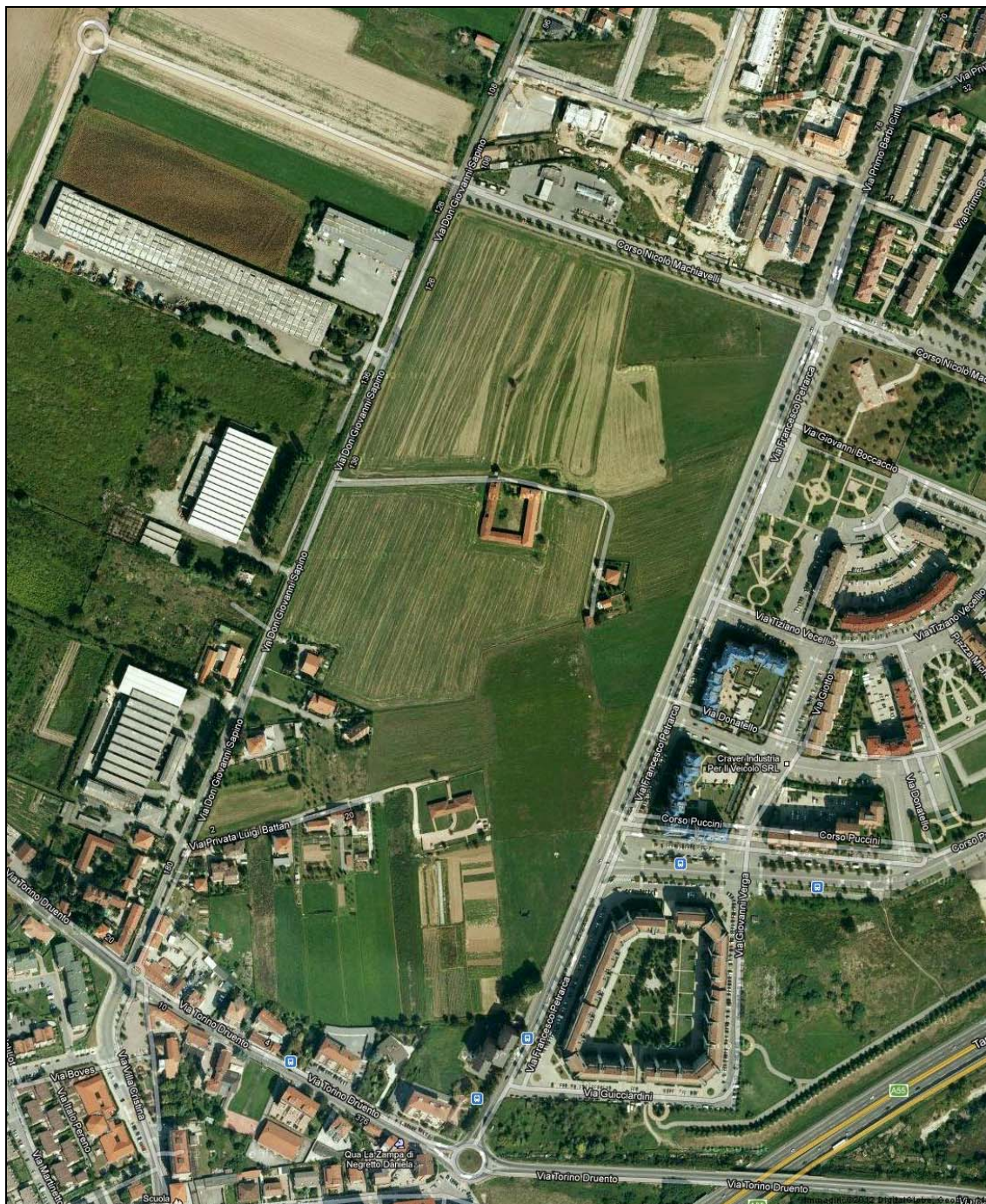


Figura 1 - Fotografia aerea dell'area oggetto del Piano Particolareggiato

Ad oggi, l'area risulta inedificata, ad eccezione della presenza della cascina Luchina che, per motivi di vetustà e qualità della struttura, la Variante n. 15 ha deciso di non recuperare. Per la sua ubicazione, interclusa nell'abitato, l'area esprime un'evidente vocazione urbana. Essa rappresenta un'area ad uso agricolo che si trova a confrontarsi con realtà residenziali consolidate e caratterizzate da una notevole capacità insediativa.



Figura 2 – Fotografia panoramica dell'area oggetto del Piano Particolareggiato

2.2 I riferimenti storici

“La più antica configurazione urbana di Torino e la modellazione del suo paesaggio arcaico si compenetrano per singolari correlazioni tra la forma della campagna. Nel territorio di Augusta Taurinorum, ai confini tra la centuriazione eporediese e quella astigiana, sono tuttora leggibili tracce di successive e differenziate centuriazioni romane, costituite da testimonianze di tecniche agrarie ripetutamente utilizzanti la geometria di tracciati di strade, fossi, canali irrigui, fors’anco risalenti a quell’età antica.”¹

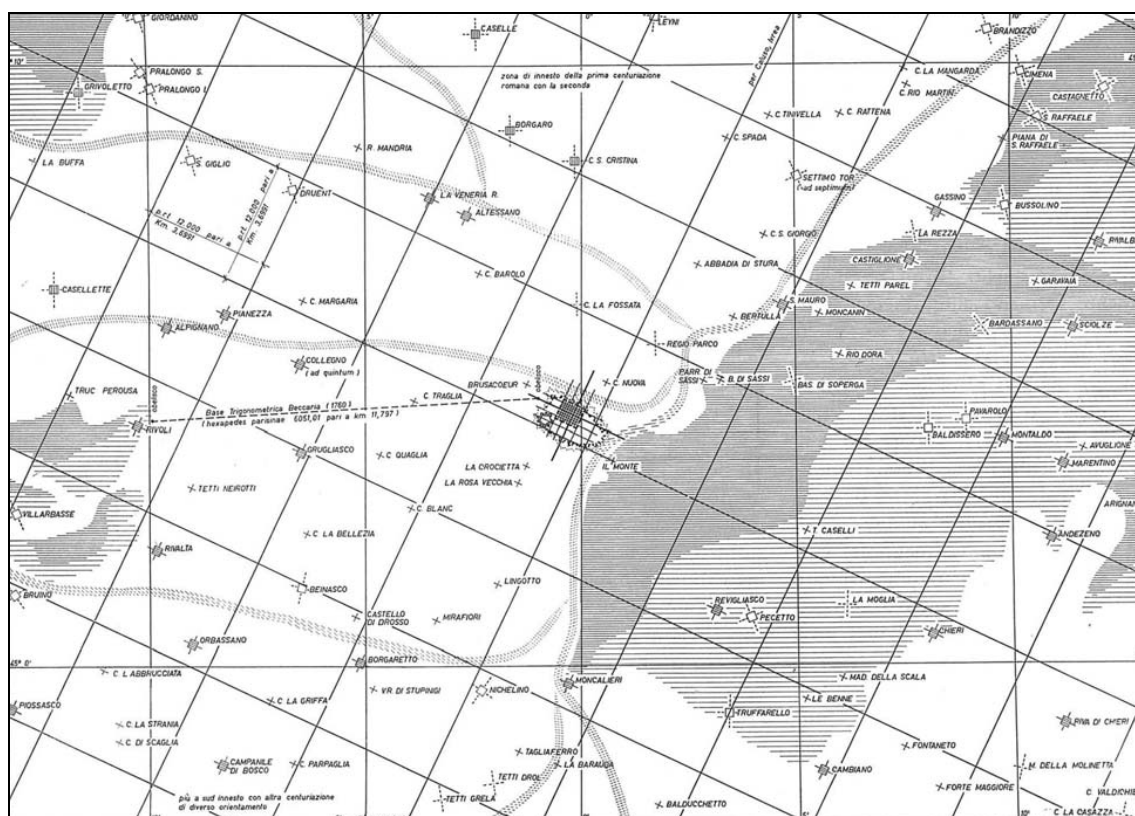


Figura 3 - L'impianto della città quindi secondo le ricerche effettuate da Cavallari Murat

“La centuriatio romana era organizzata con maglie quadrate di dimensione costante. Se si analizzano una carta topografica del territorio di Torino... oppure delle fotografie aeree attuali, si può notare... quanti andamenti di strade, sentieri, “bealere” e fossaletti, allineamenti di corpi di cascinali e anche linee di sviluppo di comunità ecologiche, dislocati nella pianura torinese, diano, in prima approssimazione, una quadrettatura teorica orientata, o come l’attuale via Garibaldi di Torino (che già fu un asse principale della Torino romana) e l’ortogonale via Porta Palatina (che fu l’altro asse principale della Torino romana, ortogonale a quello della già citata via Garibaldi); oppure con i

¹ Augusto Cavallari Murat, *Forma urbana ed architettura nella Torino Barocca*, vol I, Unione tipografico-editrice torinese, Torino, pag. 301

due assi principali di sviluppo dei paesi di Borgaro e Caselle. Le coincidenze con l'uno o l'altro di questi due orientamenti...sono veramente numerosissime".²

*"Ipotesi elementi e tracciati, incisi nel tavoliere torinese, di ascendenza romana. Nella figura è battuto un reticolo a maglie quadrate di km 3,6991 (pari a 12.000 piedi romani tolemaici) parallelo agli assi della città romana. Il kardo maximus agrario potrebbe coincidere con la via ad andamento Nord-Est, Sud-Ovest, distante circa m 739,82 cioè circa 2.400 piedi romani tolemaici dalla via cittadina (corrispondente alla via Porta Palatina, o Kardo Urbis) ed alla strada verso il Canavese, tuttora esistente a Nord dell' Abazia di Stura. Il decumanus maximus agrario forse potrebbe coincidere con l'asse Sud-Est, Nord-Ovest, distante circa m 739,82, cioè circa 2.400 piedi romani tolemaici, dalla strada cittadina corrispondente all'attuale via Garibaldi (decumanus urbis); esso passerebbe circa per la vetta dell'oggi detto Monte dei Cappuccini, ove forse sorse una torre romana. Le maglie del reticolo potrebbero forse corrispondere agli ipotetici quintarii agrari del tavoliere torinese, racchiudenti le centurie a cinque per cinque, ognuna di dimensioni pari a m 739,82 per 739,82, cioè pari a 2.400 piedi romani tolemaici di lato".*³

Nella Figura 3, le croci a cavallo di un quadrato tratteggiato indicano i centri più importanti, tra i quali figura Venaria Reale. L'impianto della città quindi secondo le ricerche effettuate da Cavallari Murat risulta seguire quello dettato dalla centuriazione romana.

Nella Figura 4, invece, è possibile notare come già a metà dell'Ottocento sull'area oggetto della presente Variante vi era la presenza di un insediamento. Data la denominazione presente sulla mappa riportata da Cavallari Murat: "*C.na della Prevoso sia la Luchina*", si deduce la destinazione agricola dell'area.

² Augusto Cavallari Murat, *Forma urbana ed architettura nella Torino Barocca*, vol I, Unione tipografico-editrice torinese, Torino, pag. 303

³ Augusto Cavallari Murat, *Forma urbana ed architettura nella Torino Barocca*, vol I, Unione tipografico-editrice torinese, Torino, pag. 305



Figura 4 - Carta topografica della caccia e indicazione del tracciato del *Kardo maximus* agrario

Sovrapponendo lo studio sulla *centuriatio* e la *Carta topografica della caccia* (Figura 4) con una certa approssimazione è possibile affermare che l'area oggetto della Variante, prima, e del Piano Particolareggiato, oggi, segue le tracce delle suddivisioni storiche dei terreni agricoli e che l'orientamento della manica della cascina Luchina, già presente in questa cartografia storica, segue il tracciato del *kardo maximus* agrario, descritto in precedenza.

Sulla base di queste considerazioni la Variante 15 ha operato cercando di rispettare e riproporre nel proprio progetto gli orientamenti e le proporzioni riscontrabili nel disegno della città storica e consolidata.



Figura 5 – Schema con evidenziazione del modulo di riferimento progettuale e le proporzioni degli isolati storici della città di Venaria Reale

Analogamente a quanto descritto in precedenza per la cascina Luchina, anche i tracciati delle tre viabilità delimitanti l'area in oggetto, ovvero via Don Sapino, via Petrarca e corso Machiavelli, seguono nel loro percorso l'andamento del tracciato della centuriazione romana. Ritenendo questo un aspetto importante legato all'orientamento dell'area, il progetto della Variante 15 si è ispirata all'andamento del cardo e del decumano, riproponendo nel suo disegno un orientamento delle viabilità in progetto parallelo a quello esistente.

Anche in merito alle proporzioni del progetto il riferimento è alla città storica. È stato individuato come modulo riconoscibile di riferimento quello evidenziato da un segno giallo sulla cartografia (Figura 5), ovvero il tratto di viabilità che si estende dall'ingresso della Reggia a piazza dell'Annunziata per il centro storico, riproposto nel progetto della Variante con il tratto tra la piazza in

progetto e corso Machiavelli. Pertanto, il progetto della Variante riprende le proporzioni degli isolati storici della città di Venaria Reale.

La Variante ha previsto inoltre, in corrispondenza del cannocchiale di connessione tra il futuro ospedale della città situato ad ovest dell'area ed il giardino pubblico esistente su via Petrarca collocato ad est (rappresentato nello schema da un tratteggio verde), la creazione di uno spazio per la realizzazione di una struttura pubblica. Tale edificio nell'ottica del progetto rappresenta un luogo di aggregazione e, insieme alla piazza nata come riproposizione di piazza dell'Annunziata, è destinato ad essere il fulcro dell'area di Variante attorno al quale si distribuiscono i diversi isolati residenziali. Oltre a ciò va sottolineato come l'edificio pubblico viene collocato nei pressi dell'area attualmente occupata dalla cascina Luchina, che per motivi di vetustà e qualità della struttura la Variante ha deciso di non recuperare.

2.3 L'inquadramento territoriale della mobilità

Il Comune di Venaria Reale, data la sua vicinanza con Torino, è interessato da diversi livelli di mobilità urbano ed extraurbano, su gomma, su ferro, pubblico urbano, ciclopedonale e metropolitano. Questi sistemi sovrapposti di viabilità generano - nel caso di mobilità esistenti - o genereranno - nel caso di opere in progetto - flussi di traffico che, evidentemente, influenzano le previsioni sul territorio.

Nel seguito, pertanto, si riporta una descrizione dei diversi livelli di mobilità che interessano la Città di Venaria e delle influenze che questi hanno comportato sulla progettazione della Variante 15 e del Piano Particolareggiato in oggetto.

2.3.1 La mobilità su gomma

In riferimento a quanto rappresentato in Figura 6, il Comune di Venaria risulta essere attraversato da un sistema di viabilità tangenziale connesso in più punti ad un sistema di viabilità principale di connessione di livello urbano.

Nello specifico, la città è interessata dal tracciato di uno dei principali assi di comunicazione viaria della Provincia torinese: il sistema tangenziale di Torino. Questa, lambendo il territorio comunale da sud-ovest a est ed essendo la connessione privilegiata con la rete autostradale, rappresenta la prima via di comunicazione della Città e dei cittadini con il territorio circostante.

In particolare, l'influenza che la tangenziale esercita sulla Città si manifesta nei punti in cui la stessa si connette con la viabilità urbana di Venaria (svincoli tangenziali) che sono tre: due esistenti ed un terzo in progetto (lo svincolo di Venaria, quello di Savonera e quello di corso Marche).

Il primo è lo svincolo principale di collegamento con il centro storico, in quanto connette la tangenziale con corso Garibaldi, che percorrendo il centro abitato da sud a nord conduce a via Mensa, principale accesso alla Reggia. Il suddetto svincolo in un prossimo futuro subirà alcune modifiche volte al miglioramento della connessione della tangenziale con la rete viaria urbana in ordine all'intervento di nuova costruzione dello stadio e dello svincolo di Venaria Reale e della tangenziale nord di Torino, che prevede la connessione della tangenziale anche con corso Machiavelli.

Il secondo rappresenta la connessione del sistema tangenziale con la porzione sud del Comune di Venaria, collegando la tangenziale a via Don Sapino e quindi all'ingresso sud della Reggia, mediante la viabilità provinciale da poco realizzata tra Savonera e Venaria. È da sottolineare il fatto che quest'ultima viabilità provinciale rappresenterà l'ingresso principale dell'ospedale in previsione a ovest di via Don Sapino.

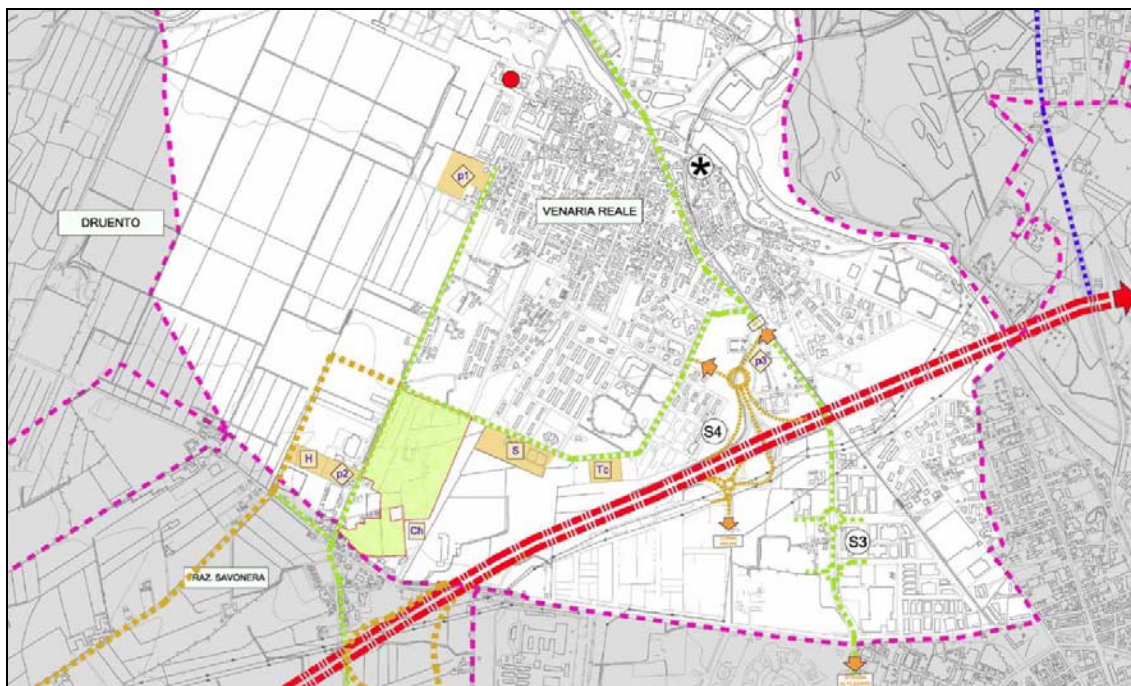


Figura 6 – La mobilità su gomma. Principali viabilità. Configurazione a medio-lungo periodo: integrazione del sistema esistente con opere in progetto

La Mobilità su gomma. Principali viabilità.
Configurazione a medio/lungo periodo: integrazione del
sistema esistente con opere in progetto

LEGENDA



CONFINI COMUNALI



REGGIA DI VENARIA



TANGENZIALE



SVINCOLI E VIABILITA' DI CONNESSIONE
CON IL SISTEMA TANGENZIALE



TANGENZIALE DI BORGARO



VIABILITA' PRINCIPALE DI CONNESSIONE
DI TIPO URBANO



PERIMETRO DI INTERVENTO DELLA
VARIANTE 15



STAZIONE FERROVIARIA
VENARIA REALE



S1 = SVINCOLO DI SAVONERA, S2 = SVINCOLO DI CORSO MARCHE,
S3 = SVINCOLO ROTONDE GARIBOLDI,
S4 = SVINCOLO JUVENTUS



CORSO MARCHE



NUOVO OSPEDALE



CHIESA



TEATRO DELLA CONCORDIA



SCUOLE



PARCHEGGI
P1 = PARCHEGGIO DELLA REGGIA
P2 = PARCHEGGIO DELL'OSPEDALE
P3 = PARCHEGGIO PREVISTO DALLA VARIANTE DEI BORDI

Infine, vi è lo svincolo in progetto di collegamento della tangenziale con Corso Marche e quindi con la città porzione nord della Città di Torino. Questo progetto di riqualificazione dell'asse di corso Marche, anche se per ora ancora non definito nel dettaglio, consentirà alla città di Venaria un'ulteriore connessione con il sistema tangenziale da un lato e con il sistema metropolitano dall'altro, permettendo una più agevole comunicazione tra i due Comuni, superando la barriera rappresentata dal tracciato della tangenziale.

Certamente di minore importanza rispetto alla tangenziale di Torino ma pur sempre di livello intercomunale, la presenza sul territorio di Venaria della tangenziale di Borgaro, collocata a cavallo tra i due comuni, nella zona nord del Comune di Venaria, rappresenta il principale accesso nord alla Città ed alla Reggia, in quanto connessa con corso Garibaldi.

A questo primo sistema di viabilità di livello metropolitano si sovrappone un sistema di viabilità principale di connessione di livello urbano, rappresentato principalmente dalle via Don Sapino, corso Machiavelli e via Garibaldi, che costituiscono la principale modalità di attraversamento del centro urbano mediante l'utilizzo dell'automobile, oltre a costituire la principale via di accesso al centro storico di Venaria ed ai servizi, sia di livello locale, sia di livello sovracomunale (ospedale in progetto, Reggia di Venaria Reale, teatro della Concordia). In particolare, via Don Sapino e corso Machiavelli lambiscono i confini nord e ovest dell'area di Piano Particolareggiato, inserendo dunque l'area in oggetto in una condizione di particolare privilegio dal punto di vista delle connessioni viabilistiche, sia per quanto riguarda i flussi di traffico derivanti da trasferimenti interni al Comune, sia in merito ai flussi di traffico diretti verso l'esterno del territorio comunale.

2.3.2 La mobilità sostenibile

Il Comune di Venaria è interessato anche dalla presenza del tracciato della linea ferroviaria che percorre il Comune da sud a ovest e che quindi collega la Città al sistema ferroviario torinese. La stazione attualmente esistente è collocata in via Roma, costituendo per i torinesi un nodo privilegiato di accesso alla Reggia che, arrivando in stazione e percorrendo a piedi via Mensa, possono accedere all'ingresso principale della medesima.

Il sistema della mobilità sostenibile è altresì costituito dalla presenza di una fitta rete di autobus che caratterizzano il trasporto pubblico urbano. Come si evince infatti dal Piano Urbano del Traffico (approvato con D.C.C. n. 25 del 2007) più linee percorrono attualmente il centro urbano di Venaria: la linea 11, la linea 72 e la linea 72 barrato. Per alcune di esse vi è la previsione di un'estensione del tracciato fino a via Petrarca, nel tratto che va da corso Machiavelli fino al confine Comunale con Savonera, costituente uno dei margini dell'area oggetto della Variante 15 (Figura 7). Se ne deduce pertanto che ancor prima della realizzazione della nuova chiesa in progetto lungo via Petrarca nell'area Sr6 e della realizzazione dell'ospedale nell'area Bp7, questa porzione di città costituisce oggetto di attenzione da parte dell'Amministrazione Comunale, avendo cura di prevedere l'idoneo sviluppo del servizio di trasporto pubblico urbano, tenuto conto del notevole bacino di utenza rappresentato dalla grande quantità di popolazione residente. In quest'ottica nella Variante 15 è stata avanzata la proposta di estendere ulteriormente il tratto viario percorso dai

mezzi pubblici alla porzione di città interessata dalla Variante, fino alla connessione con via Don Sapino e quindi con il futuro ospedale.

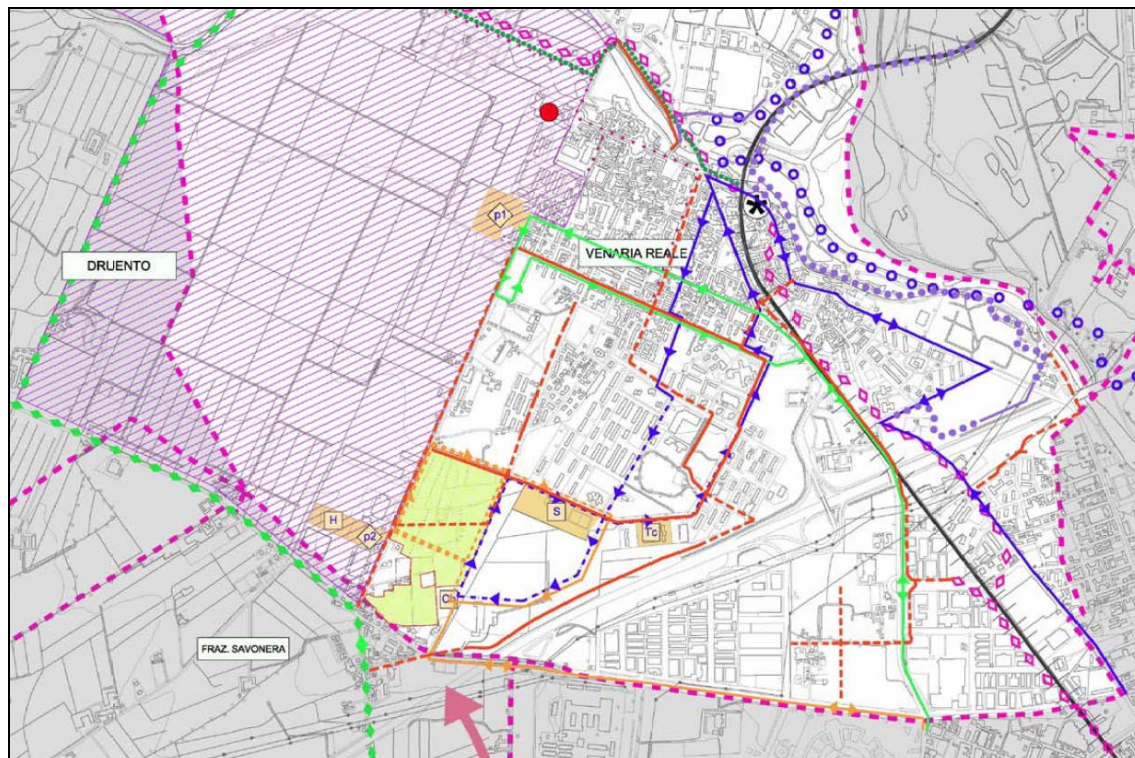


Figura 7 - La mobilità sostenibile pubblica e privata. Configurazione a medio-lungo periodo: potenziamento dei servizi e delle infrastrutture esistenti

La Mobilità sostenibile pubblica e privata.
Configurazione a medio/lungo periodo: potenziamento
dei servizi e delle infrastrutture esistenti

LEGENDA

- CONFINI COMUNALI
- PARCO REGIONALE DELLA MANDRIA
- REGGIA DI VENARIA
- PERIMETRO DELLA VARIANTE 15
- PISTE CICLABILI ALLA SCALA TERRITORIALE**
(CON RIFERIMENTO AL P.U.T. DI VENARIA)
- SPINA REALE
- VALLI DI LANZO
- MANDRIA - ZONA OVEST
- PISTE CICLABILI ALLA SCALA URBANA**
(CON RIFERIMENTO AL P.U.T. DI VENARIA)
- PERCORSI CICLOPEDONALI IN PROGETTO
- PERCORSI CICLOPEDONALI ESISTENTI
- PERCORSI E SCENARI STORICI E DI PREGIO AMBIENTALE

TRASPORTO PUBBLICO URBANO

(CON RIFERIMENTO AL P.U.T. DI VENARIA)

- LINEA 11 (A BREVE E A LUNGO TERMINE)
- LINEA 72 (A BREVE E A LUNGO TERMINE)
- LINEA 72 BARRATO (A BREVE E A LUNGO TERMINE)
- BUS NAVETTA REGGIA - MOVICENTRO
- IPOTESI DI PROLUNGAMENTO LINEA 72 BARRATO
- IPOTESI DI MODIFICA DEL PROLUNGAMENTO LINEA 72 BARRATO
- SERVIZI**
- TRACCIATO FERROVIARIO GTT E STAZIONE FERROVIARIA DI VENARIA
- NUOVO OSPEDALE
- CHIESA
- TEATRO DELLA CONCORDIA
- SCUOLE
- PARCHEGGI
P1 = PARCOGGIO DELLA REGGIA
P2 = PARCOGGIO DELL'OSPEDALE
P3 = PARCOGGIO PREVISTO DALLA VARIANTE DEI BORDI

Nell'ambito della mobilità sostenibile vanno considerate sia l'ipotesi, avanzata in seguito ad incontri intercorsi tra le due amministrazioni di Collegno e di Venaria Reale, di un possibile prolungamento fino a Savonera della esistente linea 87 che attualmente collega la Stazione Fermi della linea

metropolitana con l'area commerciale/industriale di Collegno (in modo da rafforzare il collegamento tra i due Comuni limitrofi ed agevolare gli spostamenti della popolazione), sia l'ipotesi di creazione di un parcheggio di attestamento lungo corso Garibaldi nei pressi dello svincolo tangenziale, previsto dalla Variante ai *Bordi della Città*, con la conseguente introduzione di una nuova linea di connessione diretta con la Reggia, al fine di snellire il traffico derivante dai mezzi in arrivo da comuni limitrofi diretti verso la Reggia.

Sempre in merito alla mobilità pubblica si sottolinea l'impegno del Comune di Venaria espresso in sede del Piano Territoriale Integrato (approvato con D.G.C. n. 128 del 24/06/2008), avanzando la proposta di dedicare buona parte degli stanziamenti previsti all'acquisto di quattro navette elettriche a gestione flessibile, da destinare al trasporto dei turisti nei giorni festivi e al trasporto della popolazione residente in giorni feriali. Questi bus ibridi consentiranno un più agevole accesso oltre che alla Reggia anche al Parco della Mandria.

Oltre a ciò si precisa come la Città di Venaria sia interessata da una fitta rete di viabilità ciclopedonale sia di livello territoriale sia di livello urbano. In merito alla prima bisogna considerare come il Parco della Mandria e la Reggia di Venaria Reale siano due elementi di forte attrazione per una fruizione di livello ciclopedonale. Esistono, infatti, diversi percorsi che consentono la connessione della città con Torino e con le valli di Lanzo. Parallelamente, si sottolinea come, anche a livello comunale, vi sia una notevole presenza di viabilità attrezzate per una fruizione di questo tipo e, in particolare, per l'area limitrofa al Piano Particolareggiato si segnala la presenza di una pista ciclabile riservata sia lungo via Barbi Cinti, sia lungo la nuova viabilità provinciale. In questo contesto la Variante 15 ha proposto il prolungamento di queste due piste ciclabili, con lo scopo di realizzare una connessione della rete attuale con la nuova chiesa e con l'ospedale in progetto, nonché con le aree a parco ed urbane previste dalla stessa Variante.

In ultimo, si richiama il progetto strategico di Corso Marche. La conclusione del suo tracciato, nei pressi dell'intervento qui proposto, e la forte infrastrutturazione che ne caratterizza i contenuti progettuali consentirà di programmare l'inserimento di una linea di metropolitana leggera, ad ulteriore rafforzamento del livello di servizio della mobilità pubblica oggi offerta.

3. LA VARIANTE 15 AL P.R.G.C.

3.1 Il processo di pianificazione comunale di P.R.G.C.

La Variante 15 è stata redatta secondo la logica sperimentale della L.R.1/07, quale Variante strutturale ai sensi del comma 4 dell'art. 17 della L.R. 56/77. Pertanto, si è proceduto all'attivazione delle procedure richieste dalla legge al fine di assicurare il processo di pianificazione concertata, secondo il concetto di "copianificazione" tra gli enti territoriali coinvolti nell'approvazione dei piani regolatori.

In conseguenza a ciò, il Comune di Venaria Reale ha provveduto ad attivare e completare le fasi relative al Documento Programmatico, prima, e della Variante Strutturale n. 15, dopo. Nel seguito, sono sintetizzate tutte le fasi di tali processi:

1. Con D.C.C. n. 93 del 20/10/2008 è stato approvato il Documento Programmatico della Variante n. 15 redatto dal professionista incaricato, Ing. Desideri;
2. In data 1/12/2008 si è svolta la prima seduta della I Conferenza di Pianificazione (Documento Programmatico), mentre in data 19/1/2009 si è svolta la 2° seduta della I Conferenza di Pianificazione prevista dall' art. 31 bis della L.R. 56/77. Durante tali sedute unitamente alla Regione Piemonte e alla Provincia di Torino, è stato stabilito che la Variante n. 15 rientra a tutti gli effetti nella casistica di varianti di cui all'art. 17 comma 4 della L.R. 56/77 per le quali è prevista la procedura di cui agli artt. 31 bis e 31 ter della L.R. 56/77 (nuove procedure per la formazione e l'approvazione delle varianti strutturali ai piani regolatori). Durante tali sedute è stato inoltre stabilito l'assoggettamento della presente Variante alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) di cui all'art. 20 della L.R. 40/1998;
3. Sulla base degli elementi acquisiti durante le sopracitate Conferenze di Pianificazione, sulla base del Documento Programmatico e delle indicazioni dell'Amministrazione, sono stati redatti gli elaborati del Progetto Preliminare, della Valutazione Ambientale Strategica e dello studio geologico. Su tali documenti l'Arpa Piemonte ha espresso con nota prot. n. 27257 del 17/6/2009 parere favorevole ai sensi di quanto previsto dal comma 9 dell'art. 31 ter della L.R. 56/77;
4. Il Progetto Preliminare della Variante, con la relativa V.A.S. e studio geologico, è stato adottato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n. 80 del 29/06/2009, ai sensi di quanto previsto dalla procedura di cui

all'art. 31 ter della L.R. 56/77, controdeducendo inoltre alle osservazioni pervenute sul Documento Programmatico;

5. Il Progetto Preliminare con la relativa V.A.S. e studio geologico sono stati successivamente depositati e pubblicati nei modi previsti dalla legge. Con D.C.C. n. 106 del 7/10/2009 sono state approvate le controdeduzioni alle osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione del Progetto Preliminare ed è stato conseguentemente ridefinito il progetto stesso;
6. In data 6/11/2009 si è svolta la prima seduta della II Conferenza di Pianificazione (Progetto Preliminare, Rapporto Ambientale e V.A.S. - D.Lgs. 4/08 e D.G.R. 9/6/2008 n. 12-8931); in data 18/11/2009 si è svolta la seduta del tavolo tecnico per l'esame degli aspetti ambientali, il giorno 26/11/2009 si è svolta la seconda seduta della II Conferenza di Pianificazione e il giorno 21/12/2009 si è svolta la 3° seduta, conclusiva, della II Conferenza di Pianificazione, ai sensi di quanto previsto dal comma II dell'art. 31 ter della L.R. 56/77. Durante tale seduta conclusiva, la Regione Piemonte con nota prot. n. 52245 del 22/12/2009 e la Provincia di Torino con nota prot. n. 51410 del 17/12/2009 hanno fatto pervenire i propri pareri favorevoli all'approvazione del Progetto Preliminare della Variante condizionati al recepimento delle proprie osservazioni. L'Organo Tecnico regionale di V.A.S. ha comunicato il proprio parere favorevole condizionato, il cui documento è stato successivamente inviato al Comune con nota prot. n. 53165 del 31/12/2009. La II Conferenza di Pianificazione nella 3° Seduta conclusiva del 21/12/2009 ha espresso il proprio parere favorevole all'approvazione del Progetto Preliminare della Variante, condizionato al recepimento delle osservazioni presentate dagli Enti partecipanti;
7. In base a quanto sopra, sono stati modificati gli elaborati della Variante con l'integrale recepimento delle osservazioni emerse in sede di Conferenza di Pianificazione e di Tavolo Tecnico V.A.S., ai sensi di quanto previsto dal comma 12 dell'art. 31 ter della L.R. 56/77.
8. Con D.C.C. n. 14 del 13/01/2010 è stato approvato il Progetto Definitivo della Variante, pubblicato per estratto sul B.U.R. n. 9 del 4/03/2010;

3.2 Gli obiettivi e la metodologia sviluppati

La Delibera programmatica ha individuato quale obiettivo della Variante quello di definire soluzioni urbanistiche volte ad una riqualificazione delle aree libere già costituenti la “Cascina Luchina” che, per la loro ubicazione interclusa nell’abitato, esprimono ad oggi una evidente vocazione urbana, così da assumere il ruolo di “Porta di ingresso” Sud-Ovest alla città Venaria. Tale vocazione è assunta dall’area in oggetto e assieme ad essa, dall’ambito urbano in cui si inserisce, tenendo conto del recente collegamento viario tra il sistema tangenziale metropolitano e l’accesso alla città ed alla Reggia, tramite il Corso Machiavelli e la via Don Sapino.

Tale zona diventa “Porta della città” e fornisce, pertanto, la prima immagine del territorio urbano venariense giungendo da sud. Il completamento della riqualificazione di questo accesso (che porta all’impianto storico della Reggia di Venaria Reale) deve poter consentire di apprezzare, appena entrati nella città, le proprie caratteristiche peculiari. La Delibera Programmatica ha previsto che si inducessero con la Variante *“gli interventi di qualificazione necessari a migliorare ulteriormente l’esistente e pone vincoli eventuali per l’acquisizione delle aree necessarie alla loro valorizzazione: favorisce cioè gli interventi che permettono di recuperare le aree per lo più inutilizzate che tuttora esistono in questo scacchiere lungo l’asse principale d’ingresso al centro urbano, costituito da via Don Sapino”*.

Un altro intendimento, palesato nella Delibera Programmatica, era quello di prevedere nella Variante le possibilità edificatorie per soddisfare il fabbisogno di fondiaria da destinare alla concentrazione di edilizia pubblica. In tale modo, la trasformazione ha assunto un aspetto dimensionale e qualitativo significativo. Oltre a ciò, l’ambito coinvolge anche aree comunali, operando nella più classica e piena logica della “perequazione di comparto”.

Il Piano deve altresì essere uno strumento per sperimentare una via nuova che concili le esigenze pubbliche con i legittimi interessi dei privati e consenta di reperire gratuitamente le aree su cui edificare gli interventi di edilizia pubblica sovvenzionata e le relative capacità.

Per tutto quanto premesso, la Variante è stata predisposta cercando di applicare, e quindi dare risposta tecnica e politica a esigenze prioritarie già riconosciute dall’Amministrazione e riconducibili sostanzialmente ai seguenti principi:

- perequazione e cessione compensativa, per garantire equità di trattamento e distribuzione dei diritti edificatori ai proprietari dei suoli;
- riqualificazione delle aree urbane marginali, per qualificarle e trasformarle in “porta di accesso alla città”;

- edilizia sostenibile, per realizzare opere edilizie che siano in grado di garantire uno sviluppo sostenibile.

L'intervento proposto dalla Variante 15 persegue questi principi, secondo i contenuti del P.R.G.C. vigente, attribuendo una forma urbana allo spazio in progetto con interventi strutturali, infrastrutturali e con una adeguata dotazione di servizi. Si cerca, così, di garantire la trasformazione dell'area in modo tale che non sia più considerata marginale, ma assuma la funzione di porta sud-ovest della città, collocata nei pressi della Reggia di Venaria Reale e del Parco della Mandria.

3.3 Le finalità del progetto urbanistico individuate dalla Variante n. 15

3.3.1 La sostenibilità

La Variante 15 si è formata con l'intento di qualificare la porzione di città nella quale si trova ad essere inserita (area a sud del territorio comunale, a confine con il quartiere Savonera) e tramite questa promuovere l'immagine dell'intero Comune, mediante la proposizione di un modello sperimentale innovativo auto equilibrato.

La progettazione e la realizzazione dell'intero ambito sono volte a salvaguardare la qualità edilizia delle diverse tipologie esistenti ed alla sostenibilità ambientale, ponendo attenzione all'inserimento paesaggistico degli edifici in progetto.

Le azioni di qualificazione sono per lo più di ordine ambientale e riguardano temi quali l'ampliamento dei percorsi ciclopeditoni esistenti, la realizzazione di aree verdi ad uso pubblico caratterizzate dalla piantumazione di essenze ad alto fusto, ma anche la creazione di un sistema di innovazioni tecnologiche rivolte al risparmio energetico.

3.3.2 L'integrazione

La Variante punta all'integrazione del progetto con l'edificato esistente, anche in considerazione del fatto che l'area in oggetto è un episodio urbano rimasto isolato nel contesto attuale. Essa rappresenta un' area ad uso agricolo che si trova a confrontarsi con realtà residenziali consolidate e caratterizzate da una notevole capacità insediativa, come il limitrofo quartiere denominato Salvo D'Acquisto da un lato e dall'altro con un nuovo complesso in fase di realizzazione che sarà attrattore di utenze diverse sottoforma di lavoratori ed utilizzatori, ovvero il nuovo Ospedale.

Questa integrazione avviene mediante la lettura del tessuto e delle funzioni ivi collocate e la proposizione di azioni che puntino al loro completamento e perfezionamento. Una tra tutte è la progettazione di un asse di servizi che collega, non solo visivamente, ma anche fisicamente il bosco urbano a est di via Petrarca con l'area, a ovest di via Don Sapino, che in un prossimo futuro ospiterà il Nuovo Ospedale. Quest'asse oltre ad essere linea di congiunzione di due momenti importanti per il quartiere è anche un tracciato lungo il quale la Variante prevede diversi momenti di attenzione: percorrendolo da est a ovest, quindi da via Petrarca a via Don Giovanni Sapino, si incontrano dapprima il bosco urbano, aree a servizi costruiti e la piazza attrezzata, il tutto considerando il fatto che lungo l'asse corre una pista ciclopeditona che conetterà le piste esistenti ed in progetto che collegheranno il quartiere con il centro storico, con il Parco della Mandria e con il Centro di Torino.

3.3.3 Un nuovo modello di trasformazione territoriale

Altro obiettivo della Variante è stato quello di creare un modello sperimentale innovativo, un nuovo quartiere autoequilibrato, dotato di una forma urbana riconoscibile che al contempo sia funzionalmente connesso con i quartieri limitrofi. Un'operazione di connessione del modello con la rete viaria esistente è stata portata avanti mediante il progetto della prosecuzione di via Donatello e via Battan e mediante la previsione di un controviale lungo corso Machiavelli che, in accordo con le specifiche dettate dalla conferenza di pianificazione, consentirà alla viabilità centrale dell'area oggetto dell'intervento di essere percorsa da veicoli per lo più lenti e con destinazione interna al quartiere, concentrando quindi il traffico veloce sulle due vie Petrarca e Don Sapino e creando una zona caratterizzata da una limitazione della velocità all'interno del nuovo quartiere (zone 30).

La Variante ha previsto, inoltre, che il quartiere venga circondato da una corona verde, consentendo la realizzazione di una sorta di filtro in grado di distanziare le aree fondiarie che ospiteranno le abitazioni residenziali dal traffico urbano. Questa corona verde, rappresentata talvolta da un'area a destinazione servizi e talvolta da aree fondiarie a destinazione verde privato, sarà accompagnata da piste ciclopedonale, collegandosi a quelle già esistenti nel Comune.

3.4 Le funzioni del progetto urbanistico indicate nelle Variante n. 15

3.4.1 L'Edilizia Residenziale Pubblica

La Variante 15, interessando porzioni di territorio sia pubblico che privato, conferisce un diritto edificatorio derivante dall'applicazione dell'indice territoriale all'area oggetto di variante, in parte ai privati ed in parte al Comune di Venaria (in misura di circa il 6%).

La Variante 15 rimanda alla fase di attuazione del Piano Particolareggiato la definizione delle quantità e delle modalità per la realizzazione delle quote e delle funzioni dell'edilizia pubblica,

Il progetto urbanistico di dettaglio per l'attuazione delle previsioni di trasformazione del P.R.G. richiede l'individuazione di specifici lotti fondiari organicamente inseriti nel progetto di impianto complessivo preordinati all'accoglimento delle capacità edificatorie destinate all'edilizia residenziale pubblica.

Per volontà dell'Amministrazione Comunale l'edilizia convenzionata sarà destinata sia all'affitto che alla vendita, invece la ERP sarà da suddivisa tra ATC COMUNE, cooperative indivise ed altre tipologie di edilizia pubblica.

Oltre alla quota percentuale stabilita da destinarsi ad ERP, la Variante 15 stabilisce che una quota pari al 10% dell'edilizia libera complessiva realizzabile sia posta sul mercato dell'affitto concordato previsto dalla legge L. 431 del 9/12/1998 art. 2 comma 3.

La distribuzione dell'Edilizia Residenziale Pubblica sulle Unità Minime di Intervento sarà progettata seguendo criteri di equità ed interesse pubblica. Innanzi tutto la ERP è stata prevista su ogni U.M.I. in quantità proporzionali alle dimensioni dei loro perimetri, in modo tale da non favorire un comparto piuttosto che l'altro. Questo modo di progettare ha lo scopo di evitare la concentrazione dell'edilizia residenziale pubblica.

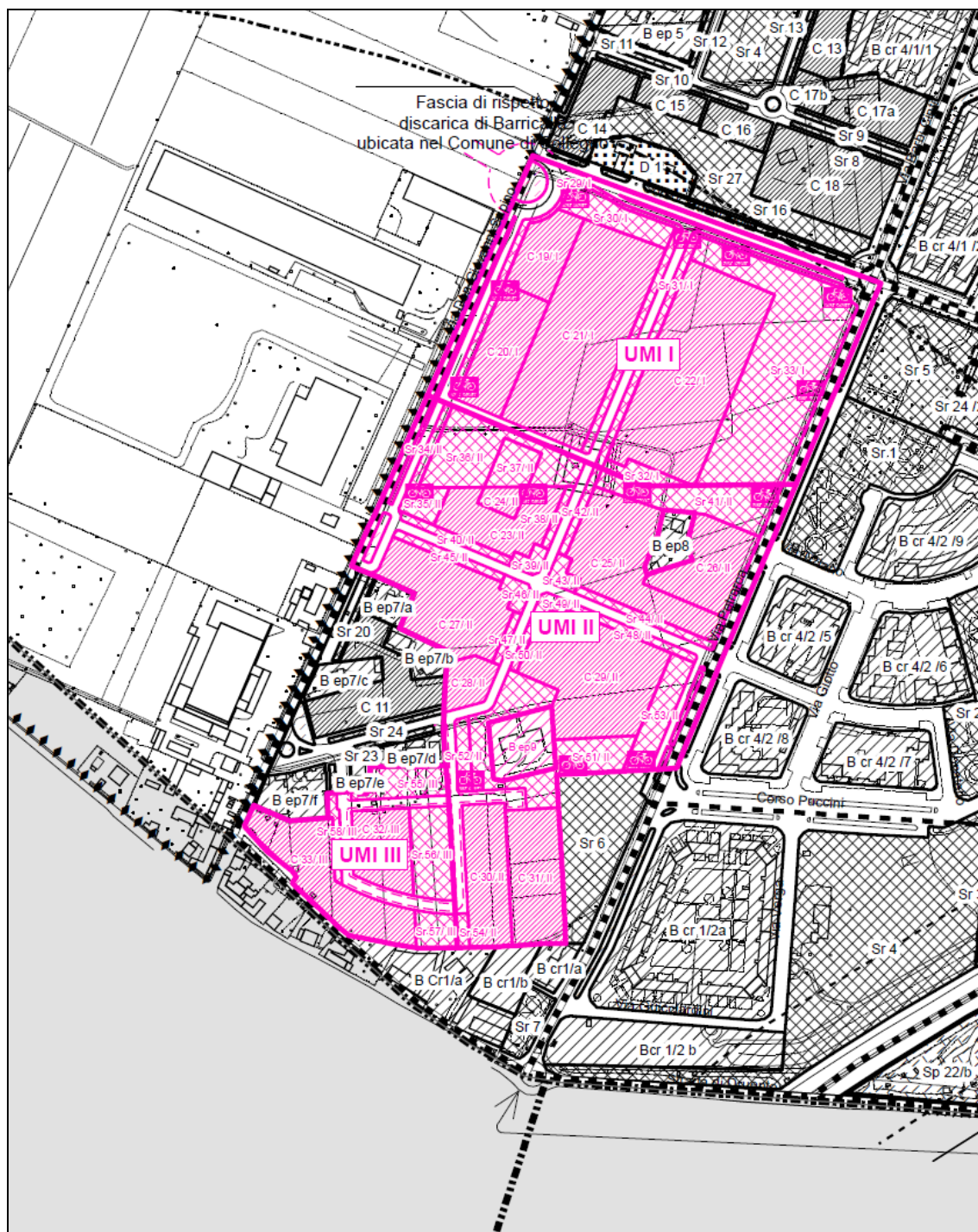


Figura 8 – Zonizzazione urbanistica del P.R.G.C. vigente , Tav 3.2.3 Progetto (settore Nord-Ovest del territorio urbanizzato)

3.4.2 La fattibilità dell'intervento

L'indice territoriale di 0,4 mq/mq da applicarsi all'area coinvolta dal Piano Particolareggiato è stato dimensionato in funzione della necessità di garantire la fattibilità dell'intervento, affinché gli operatori siano incentivati non solo ad operare nell'area ma anche a realizzare l'edilizia residenziale pubblica prevista.

In questo modo si cerca di fornire alla città di Venaria una serie di opportunità diverse per i propri cittadini. La quantità di edilizia prevista dalla Variante trova giustificazione nel fatto che a seguito di questa operazione potranno essere messi sul mercato molti alloggi a canone concordato (ai sensi della L. 431/1998), da considerarsi come elemento positivo in un periodo storico come quello attuale, caratterizzato da una profonda crisi economica generale che si manifesta anche nel settore immobiliare. Si prevede, pertanto, che l'inserimento sul mercato di questa tipologia di alloggi contribuirà a calmierare i prezzi del mercato immobiliare.

3.4.3 Le macro distribuzioni delle funzioni

Per quanto concerne la distribuzione delle funzioni all'interno dell'area, ed in particolare per quanto concerne le aree da destinare a servizi art. 21 L.R. 56/77, si è optato per una soluzione che prevede macro distribuzioni, ovvero nella concentrazione di aree servizi con la medesima destinazione su ampie zone di territorio. Se ne ha un esempio nella U.M.I. I con l'area urbanistica Sr33/I (si veda la Figura 8) con la quale la Variante ha previsto la localizzazione di una sorta di bosco urbano, un polmone verde per l'area oggetto e per i quartieri limitrofi.

Questo approccio ha lo scopo di favorire non solo la realizzazione delle opere, ma anche la gestione futura delle medesime. Essendo, infatti, la manutenzione a carico del Comune si otterrebbe in tal modo una facilitazione della gestione pubblica dei servizi ed al contempo un miglior servizio per i cittadini che usufruiranno delle opere.

3.4.4 I rapporti gerarchici tra le funzioni e la viabilità

Strettamente legato al concetto di macro distribuzione delle funzioni è quello dei rapporti gerarchici esistenti tra le diverse funzioni pubbliche e private. È importante sottolineare la forte attenzione che la Variante ha rivolto a questo tema. Ne è un esempio la previsione del cannocchiale di connessione tra il parco pubblico prospiciente via Petrarca ed il futuro ospedale che avrà accesso da via Don Giovanni Sapino.

Questa asta di connessione è rappresentata materialmente da una "piastra" di servizi, su cui la Variante prevede – a titolo di esempio - la collocazione di un edificio polifunzionale e di rappresentare un filtro tra i diversi isolati residenziali che ivi si collocheranno. Inoltre, come specificato nel Piano Urbano del Traffico: *“Per la sua collocazione territoriale e per l'assenza di varianti esterne alla provinciale per Lanzo l'abitato di Venaria è interessato da flussi veicolari di attraversamento eccessivi, ... l'amministrazione comunale intende attuare un piano organico a scala cittadina con l'obiettivo di ridurre i flussi di traffico e rallentare la velocità dei veicoli sull'intera rete urbana,*

rapportata alla categoria gerarchica di riferimento". Con questo obiettivo sono state istituite le aree denominate "aree ambientali a traffico limitato" caratterizzate dalla *"limitazione della velocità massima a 30km/ora, divieto assoluto per i mezzi pesanti ed eventuale limitazione oraria e per categorie di veicoli della circolazione veicolare per il contenimento dell'inquinamento atmosferico"*. Questo tipo di aree sono già previste dal Piano Urbano del Traffico nei quartieri: Centro Storico, Gallo Praile, Salvo D'Aquisto e Altessano.

La Variante 15 ha proposto l'applicazione delle zone 30 anche all'area del redigendo Piano Particolareggiato, rafforzando il concetto di nuovo quartiere, di qualificare il medesimo dal punto di vista ambientale e di dividere i livelli di viabilità, concentrando il traffico sulle strade che delimitano l'area di intervento.

3.5 La descrizione del progetto indicato dalla Variante n. 15

La Variante 15 ha individuato 3 Unità Minime di Intervento (U.M.I.). Nel disegno urbanistico, è possibile osservare (Figura 9) come vi sia un disegno unitario, caratterizzato dalla realizzazione di una viabilità baricentrica attorno alla quale si distribuiscono le aree a destinazione servizi e le aree fondiarie a destinazione prevalentemente residenziale.

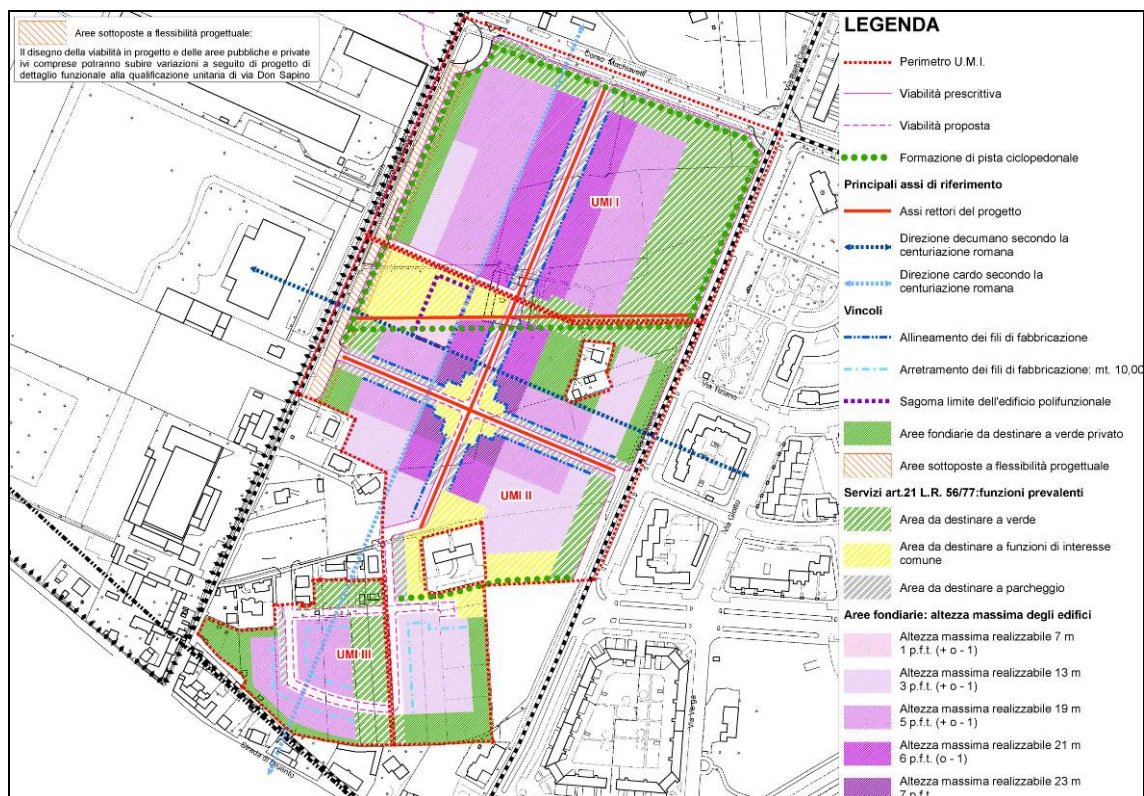


Figura 9 – Estratto dell'elaborato 7 della Variante 15, Regole urbanistiche ed edilizie (U.M.I. I, II, III)

La Variante ha proposto una distribuzione delle capacità insediative tale per cui lungo la viabilità in progetto è prevista la realizzazione di edifici caratterizzati da una maggior altezza, rispetto a quelli rivolti verso i confini del perimetro della Variante stessa e, inoltre, caratterizzati dalla destinazione commerciale al piano terra. Una seconda viabilità, trasversale alla prima è prevista all'interno della U.M.I. II. All'incrocio di questi due assi stradali, lungo i quali è prevista la realizzazione di una serie di aree a servizi attrezzati (art. 21 L.R. 56/77), è prevista una concentrazione di capacità edificatoria, di destinazioni commerciali e di aree attrezzate a servizio per attrezzature di interesse comune. Queste aree sono destinate al servizio delle attività residenziali che ivi troveranno collocazione e funzionali alla nuova sede dell'Ospedale, cui si accederà da Via Don Sapino.

Altri due grossi poli di concentrazione di area a servizi sono rappresentati dalle aree denominate Sr 34/I (si veda la Figura 8) sul lato di via Petrarca (U.M.I. I) e Sr 36/II e Sr 37/II sul lato di via Don Sapino (U.M.I. II) a destinazione aree per spazi pubblici a parco, con l'intento di realizzare ivi un'area diffusamente piantumata, la prima, ed aree per attrezzature di interesse comune le seconde.

In merito alla porzione sud della U.M.I. II e la U.M.I. III, la Variante prevede la continuazione della viabilità esistente in congiunzione con quella sopra descritta in progetto e la realizzazione di una viabilità proposta, il cui disegno quindi è da considerarsi non vincolante ai fini della progettazione del S.U.E.



Figura 10 - La simulazione planivolumetrica proposta dalla Variante 15

La Variante, inoltre, si fa carico della sistemazione delle viabilità limitrofe, ovvero di Via Don Sapino, via Petrarca e corso Machiavelli, in particolare si prevede l'allargamento di via Don Sapino con la creazione di uno spartitraffico che si collocherà in asse alla strada e, in corso Machiavelli, la realizzazione di un controviale che costituisce l'unico accesso alla viabilità in progetto che corre parallela alle vie Don Sapino e Petrarca (Figura 10). In particolare la modifica legata a corso Machiavelli ha lo scopo di rallentare l'ingresso all'interno dell'area oggetto di Variante.

Inoltre, la Variante, in un'ottica di attenzione nei confronti della viabilità sostenibile, prevede la realizzazione di nuovi percorsi ciclopeditoni che si collegheranno a quelli già esistenti o previsti dal Piano Urbano del Traffico.

Nello specifico i tracciati in progetto corrono lungo via Don Sapino, via Petrarca e corso Machiavelli (percorsi già previsti dal P.U.T.) e lungo gli assi composti da aree a servizi che corrono attraverso l'area di Variante da Est a

Ovest. Inoltre, così come proposto dalla tavola P16 del P.U.T. la Variante auspica la modifica del tracciato della Rete di Trasporto Pubblico Urbano in modo tale che la nuova popolazione che verrà ad insediarsi in questo ambito possa usufruire di un'agevole connessione con il centro storico della città.

Il nuovo progetto prospetta soluzioni alle problematiche evidenziate assumendo quale dato di partenza la ricerca di una nuova forma urbana riconoscibile, in grado di armonizzarsi con le parti già realizzate, ma rispondendo anche a principi di maggiore fattibilità operativa, ovvero: da un lato la necessità di concludere l'episodio urbano rimasto incompiuto, con l'obiettivo di trovare soluzioni in grado di adattarsi alle aree circostanti come parte di un disegno a più scala vasta; dall'altro di definire un nuovo equilibrio tra superfici fondiarie ed aree a servizi assumendo come base di partenza l'intenzione di procedere alla formazione di un tessuto edilizio compatibile con quello esistente, considerando come limite progettuale il non superamento di un indice territoriale pari a 0,4 mq/mq.

Ciò premesso, la soluzione urbanistica proposta dalla Variante intende procedere attribuendo ad un forte segno geometrico il compito di caratterizzare l'intervento, o meglio il nuovo quartiere, nel panorama urbano venariense.

Per il raggiungimento dei necessari obiettivi di operatività, la Variante individua tre U.M.I. per un intervento frazionato, in grado però di definire nel loro insieme una cornice progettuale unitaria e, nella loro pluralità, l'adeguata flessibilità nei processi di attuazione.

All'interno delle aree U.M.I. I, II e III, la Variante definisce le aree fondiarie su cui concentrare la capacità edificatoria, le aree per la viabilità e quelle a standard, prevedendo il soddisfacimento in loco delle quote di verde e parcheggio pubblici. Ognuna delle tre porzioni di territorio risulta autoequilibrata in merito al rapporto tra volume edificabile e standard pubblici. La SLP complessivamente realizzabile sulle aree fondiarie individuate è di circa 94.000 mq, corrispondente ad un It max. 0,4 mq/mq.

Gli standard individuati in cartografia dalla Variante 15 risultano eccedenti le quantità minime previste dalla L.R. 56 ex art. 21 di circa 4.000mq. Il quartiere in progetto può diventare così un quartiere di riferimento dove iniziare a introdurre una maggiore attenzione alle tematiche di compatibilità ambientale. L'eccedenza di standard disegnati e le prescrizioni per la sistemazione degli spazi fondiari pertinentziali, costituiscono una prima applicazione del tema della compensazione ambientale.

Oltre alla destinazione d'uso residenziale è consentito l'insediamento di funzioni diverse, così come stabilito dalle schede relative alle U.M.I. I, II e III riportate nelle Tabelle delle Aree Normative.

In relazione alle nuove disposizioni regionali circa il commercio al dettaglio in sede fissa (DCR n. 59-10831 del 24/03/2006), la norma di Variante in merito alla destinazione d'uso commerciale prevede la destinazione dc3, compatibile con i criteri commerciali vigenti, non escludendo a priori modifiche conseguenti a successive variazioni dei criteri commerciali comunali.

4. LA SOLUZIONE PROGETTUALE

4.1 *Gli indirizzi prescrittivi di riferimento e le scelte operative della Città di Venaria Reale per la redazione del Piano Particolareggiato*

Concluso l'iter procedurale della Variante n. 15, illustrato nella sezione *Il processo di pianificazione comunale di P.R.G.C.*, è stata attivata la procedura per la redazione del presente Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica, conferendo l'incarico di progettazione.

Successivamente, con Delibera di Giunta Comunale n. 49 del 23/03/2012 (e successiva, n. 71 del 03/05/2012), sono stati forniti gli indirizzi di ulteriore dettaglio ai professionisti incaricati della progettazione, utili ai fini della predisposizione del Piano Particolareggiato.

Pertanto, sulla base delle indicazioni contenute nel Progetto Definitivo della Variante n. 15 e degli indirizzi forniti dall'Amministrazione Comunale, sono stati predisposti gli elaborati del Piano Particolareggiato, così come descritti nei capitoli seguenti.

Con la D.G.C. n. 49 del 23/3/2012 il Comune ha fornito ai progettisti alcuni indirizzi progettuali, integrativi delle disposizioni normative, ma considerando che il Piano Triennale delle Opere Pubbliche - di cui alla D.G.C. n. 264 del 22/12/2011 - non prevede nell'immediato la realizzazione della rete del teleriscaldamento, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto opportuno rettificare le proprie indicazioni con la predetta D.G.C. n. 71, escludendo tra le opere di urbanizzazione primaria la realizzazione della rete di teleriscaldamento, che sarà realizzata contestualmente alla successiva dotazione di tale servizio sul territorio della città.

Nel seguito si richiamano gli indirizzi progettuali forniti dalle due Delibere di Giunta Comunale sopra richiamate e allegate alla presente Relazione:

- 1) *“previsione di realizzare la parte di alloggi di ERP (16% della SUL totale) nel seguente modo:*
 - *il 4% della SUL, pari a circa 40 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia sovvenzionata sui mille previsti in totale nella Var 15;*
 - *il 3% della SUL, pari a circa 30 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia agevolata sui mille previsti;*
 - *il 9% della SUL, pari a circa 90 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia convenzionata sui mille previsti”;*
- 2) *“indicazione della localizzazione dell'edilizia sovvenzionata e convenzionata in maniera diffusa su tutta l'area per evitare concentrazioni e favorire il mix sociale”;*

- 3) *“previsione di opere di urbanizzazione secondarie da realizzare all'interno del piano particolareggiato: centro di quartiere, scuole elementare, materna, medie, struttura di accoglienza temporanea di nuclei familiari in difficoltà”;*
- 4) *“eventuale previsione in concerto con il Comune di Collegno di un passaggio pedonale e ciclabile verso il centro di Savonera per poter collegare più rapidamente il centro di Savonera con la nuova chiesa e con il centro dell'intervento della Variante 15. Attualmente il percorso pedonale può avvenire solo da via Petrarca e da via don Sapino con notevole allungamento dei percorsi. Le eventuali aree in cui effettuare un collegamento pedonale sono tuttavia private e fuori dalla Variante 15. In parte ricadono sotto Collegno ed in parte sotto Venaria”;*
- 5) *“previsione di un'area a servizi in adiacenza alla nuova chiesa da poter destinare a impianti sportivi e ricreativi da gestire in regime di convenzione con la parrocchia”;*
- 6) *“previsione di isole ecologiche interraste”;*
- 7) *“realizzazione di impianti di riscaldamento privati in quanto non disponibile al momento il teleriscaldamento”.*

A seguito della consegna di una prima bozza in data 11 maggio 2012, si sono svolti confronti tecnici con gli Uffici Tecnici e con l'Amministrazione Comunale.

Nella riunione di Giunta del 4 giugno 2012, in una forma di coprogettazione del Piano Particolareggiato con il Comune, intendendo tale processo come strumento di chiarezza per un progetto di iniziativa pubblica, i progettisti hanno posto all'attenzione della Giunta Comunale alcune questioni rilevanti ai fini della redazione del progetto.

Sulla base di una prima risposta verbale, si sono, pertanto, predisposti gli elaborati di Piano Particolareggiato.

In data 26 giugno 2012 tali elaborati, costituenti quindi un'ulteriore stesura dei documenti di Piano Particolareggiato e rappresentativi della prima conclusione della prima fase progettuale, sono stati trasmessi ufficialmente agli uffici competenti per le proprie valutazioni.

Successivamente, il giorno 26 settembre 2012, si sono svolti ulteriori confronti con gli Uffici Tecnici, a seguito dei quali sono stati integrati e aggiornati gli elaborati costituenti il Piano Particolareggiato, in relazione a:

- la concessione n.1979 del 20/11/1998 (PE n. 4149/97), tenuto conto della quale la capacità edificatoria della UMI II ricavata applicando l'i.t. alla

relativa St, è stata ridotta della capacità edificatoria rilasciata precedentemente e vincolata ai sensi dell'art. 25 della L.R. 56/1977;

- l'inserimento di un'area destinata a servizi costruiti (Sc-03), in corrispondenza delle aree a parco pubblico poste lungo la via Petrarca, con la conseguente ridelimitazione dell'area a verde (Sv-07) nella UMI II (elaborato 3.2).

Con D.G.C. n. 172 del 08/10/2012 è stato adottato il Piano Particolareggiato, a seguito di tale adozione detto Strumento attuativo è stato pubblicato dal giorno 22 ottobre 2012 al giorno 21 novembre 2012. A seguito di tale pubblicazione sono pervenute al protocollo del Comune di Venaria Reale le osservazioni cui si è controdedotto .

4.2 Le attuazioni territoriali in prossimità del Piano Particolareggiato

Come illustrato al capitolo *La descrizione e la localizzazione dell'area di intervento*, l'area oggetto del Piano Particolareggiato è localizzata nella porzione a sud del territorio comunale di Venaria Reale, a confine con la frazione Savonera del comune di Collegno e ad oggi, l'area è adibita all'uso agricolo.

All'intorno, si estendono per lo più aree residenziali di recente realizzazione, come il quartiere Salvo D'Acquisto localizzato lungo via Petrarca. Tale intervento è caratterizzato da edifici di 7-8 piani, disposti lungo gli ampi spazi pubblici. All'incrocio tra via Petrarca e corso Machiavelli sono ubicati aree a servizi per il verde e l'istruzione, mentre in corso Puccini trova spazio il nuovo Teatro della Concordia.



Figura 11 – Immagine del quartiere D'Acquisto tra via Petrarca e via Tiziano (fonte: *maps.google.it*)

A nord dell'area di intervento, tra corso Machiavelli, via Don Sapino e via Barbi Cinti, si estende invece un intervento di più recente realizzazione, avente un numero di piani fuori terra ridotto rispetto al quartiere D'Acquisto.



Figura 12 – Immagine del nuovo quartiere localizzato a nord dell'area di intervento (fonte: *maps.google.it*)

Il Piano Particolareggiato, inoltre, individua idoneo accesso veicolare ai lotti interclusi, denominati Bep8 e Bep9 nel P.R.G.C.

La facoltà ammessa dal PRG vigente per le aree denominate Bep9 di trasferire le proprie capacità edificatorie residue all'interno delle aree del presente P.P., nel pieno rispetto delle modalità previste dalle singole Tabelle Normative del PRG, avviene integralmente sulla UMI II. Le quote relative all'edilizia agevolata e sovvenzionata dovranno essere aggregate ai rispettivi lotti individuati nella medesima UMI preordinati alla loro edificazione, mentre la quota rimanente è nominalmente attribuita alle particelle catastali n.73 e n. 301 del Fg. 31 insistenti sul lotto individuato con sigla "F(C)-II" sulla tavola 3.2 "Azzonamento urbanistico". In sede di stipula della Convenzione attuativa saranno definite le effettive distribuzioni delle capacità edificatorie nell'ambito dei lotti edificabili dell'UMI II. In tal caso il trasferimento della capacità edificatoria avviene sulle UMI I, UMI II, UMI III in uno o più lotti di intervento, in aggiunta alle quantità massime indicate nell'elaborato 3.3. L'eccedenza di dismissioni di aree per servizi, ai sensi dell'art. 21 della L.R. 56/1977 individuate dal progetto del Piano Particolareggiato soddisfa il reperimento di standard eventualmente richiesto dalle volumetrie edificabili trasferite e, pertanto, non comporta il reperimento di aree a standard aggiuntive.

Il progetto del Piano Particolareggiato si inserisce nel contesto esistente e si coordina con le previsioni di alcuni strumenti urbanistici attuativi, la cui procedura risulta ad oggi avviata, riguardanti parti di territorio contigue a quelle dell'area in oggetto.

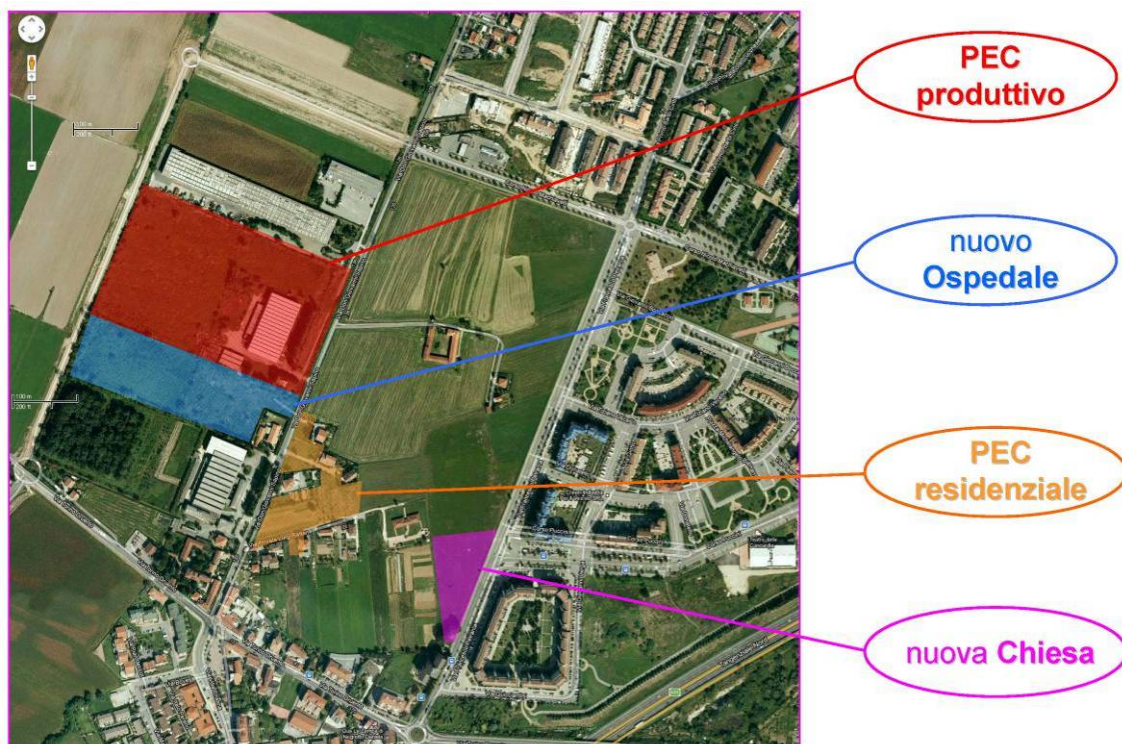


Figura 13 – Individuazione degli strumenti urbanistici attuativi già avviati, adiacenti l'area del Piano Particolareggiato

Ne sono un esempio:

- il P.E.C. a preminente carattere produttivo (prot. di presentazione n. 41307 del 23/07/2008), localizzato tra via Don Sapino ad est e la nuova provinciale ad ovest;
- l'area per l'insediamento del nuovo ospedale, localizzata tra via Don Sapino e la nuova provinciale ad ovest;
- il P.E.C. a carattere residenziale (approvato con D.C.C. n. 83 del 13/09/2010), da realizzarsi lungo via Don Sapino e in allargamento della strada privata Battan;
- l'area per la realizzazione della nuova Chiesa, posta lungo via Petrarca.

Dall'analisi di tali strumenti, risultano fondamentali, la progettazione dell'intersezione su via Don Sapino dell'accesso dedicato agli utenti del nuovo ospedale e i collegamenti spazio-funzionali con la nuova Chiesa. Tali aspetti sono esaminati meglio nel seguito, nella sezione *Gli aspetti urbanistici*. Inoltre, ai fini dell'impostazione della viabilità, emerge come determinante la proposta di allargamento dell'attuale via privata Battan, interessata dal citato P.E.C. residenziale.

Come già illustrato al capitolo *La Variante 15 al P.R.G.C.*, la Delibera programmatica, prima, e la Variante 15, poi, hanno individuato quale obiettivo del P.R.G.C. la definizione di soluzioni urbanistiche volte ad una riqualificazione

delle aree libere che, per la loro ubicazione interclusa nell'abitato e il recente collegamento viario tra il sistema tangenziale metropolitano e l'accesso alla città ed alla Reggia, tramite corso Machiavelli e via Don Sapino esprimono ad oggi una evidente vocazione urbana, così da assumere il ruolo di "porta di ingresso" alla città Venaria da sud-ovest.

Avendo la funzione di "porta della città", tale zona fornisce la prima immagine del territorio urbano venariense per chi sopraggiunge da sud, pertanto il completamento della riqualificazione di questo ingresso deve poter consentire di apprezzare le eccellenti caratteristiche territoriali, essendo peraltro di collegamento con l'impianto storico della Reggia di Venaria.

Così come previsto dalle Schede d'Area delle U.M.I. I e U.M.I. II, si è provveduto ad elaborare uno studio di massima dell'intero asse di via Don Sapino, che si sviluppa per oltre 2 km dal confine territoriale comunale con Savonera sino alla Reggia Reale e al centro storico.

4.2.1 L'asse di via Don Sapino

Le previsioni urbanistiche contenute nella Variante 15, propongono la realizzazione di una zona a 30 km su via Don Sapino e l'ampliamento del sedime stradale esistente (si veda in proposito l'Allegato M alla Relazione Illustrativa della Variante n. 15), organizzando una viabilità a doppio senso di marcia che dovrà integrarsi con l'esistente fosso irriguo. In corrispondenza della viabilità secondaria di accesso all'ospedale in progetto, il progetto propone un sistema rotatorio allungato nel quale far confluire la viabilità est-ovest a supporto del nuovo quartiere.

Tale soluzione progettuale rappresenta il riconosciuto valore di via Don Sapino quale elemento urbano da riqualificare integralmente.

Nelle schede d'area della Variante n. 15, si prevede in sede di redazione del Piano Particolareggiato la predisposizione di uno studio di massima per la valorizzazione dell'intero asse di via Don Sapino, quale via di accesso al complesso della Reggia.

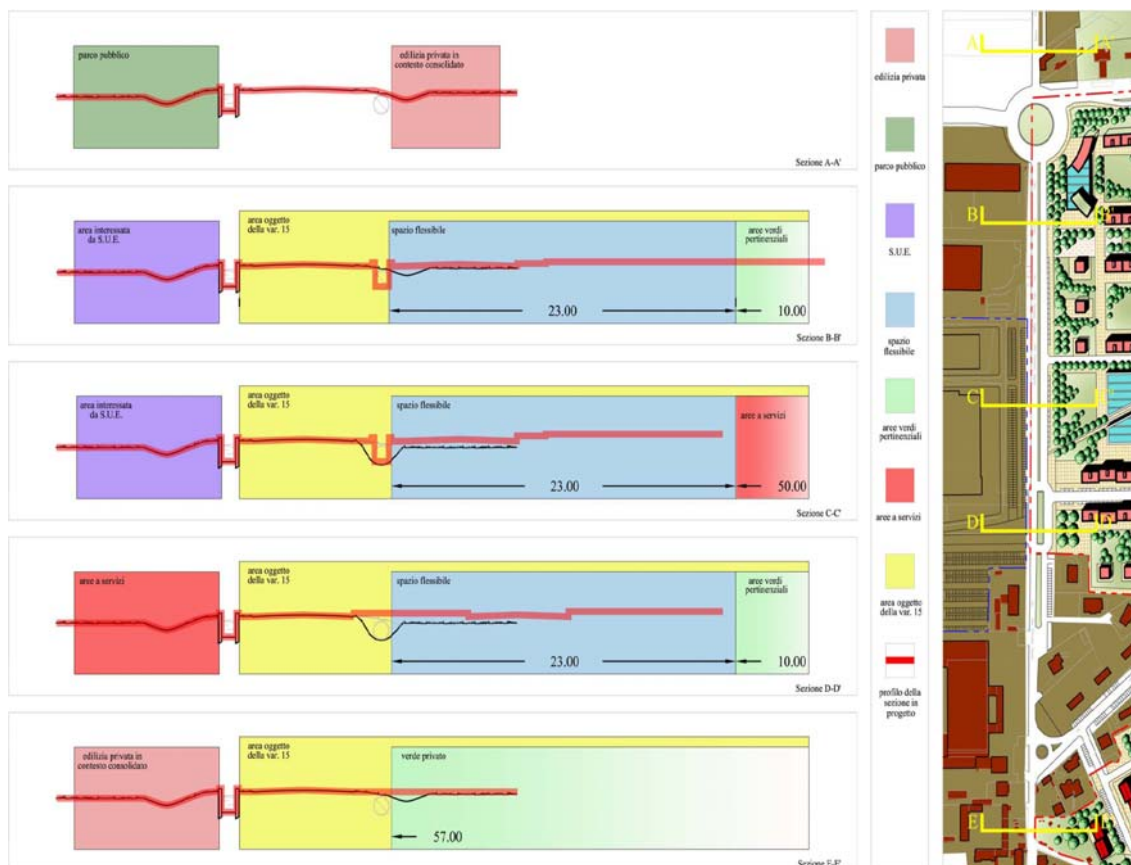


Figura 14 – Via Don Sapino: sezioni viarie esistenti ed in progetto – settori di potenziale flessibilità progettuale (estratto dell'Allegato M alla Relazione Illustrativa della Variante 15)

Nello studio progettuale proposto dal Piano Particolareggiato, secondo i disposti delle tabelle normative della Variante 15, l'intero asse viario è stato idealmente suddiviso in 5 diverse sezioni viarie, identificate da 5 diversi colori e sigle, così come evidenziato nella tavola grafica Elab 9 *Studio di sistemazione dell'asse di via Don Sapino*.



Figura 15 – L'asse viario di via Don Sapino con indicazione delle diverse sezioni di progetto (estratto dell'Elab 9 *Studio di sistemazione dell'asse di via Don Sapino*)

Il tratto A-A' (figura 17) comprende la porzione dell'asse stradale interessante il Piano Particolareggiato. Per esso si prevede il ripristino del fosso irriguo "a cielo aperto", ad oggi intubato, e la contestuale rinaturalizzazione. Il letto del fosso potrà essere realizzato in calcestruzzo armato e potrà essere rivestito in pietra nella parte inferiore, mentre la porzione superiore delle sponde, inclinate a circa 45°, si prevede una vegetazione non densa, realizzabile con manto di copertura in erba e cespugli disposti in maniera

continua. Per un migliore inserimento paesaggistico, i margini del canale saranno protetti con barriere stradali di sicurezza rivestite di legno.



Figura 16 – Esempio di barriera stradale di sicurezza rivestita di legno

Ai lati del fosso irriguo è prevista la realizzazione della viabilità a doppio senso di marcia: una corsia per ogni lato del canale. Su entrambi i lati esterni della viabilità si è ipotizzata la realizzazione di un marciapiede, mentre da un lato è prevista una pista ciclabile a doppio senso di marcia e alcune aree a parcheggio.

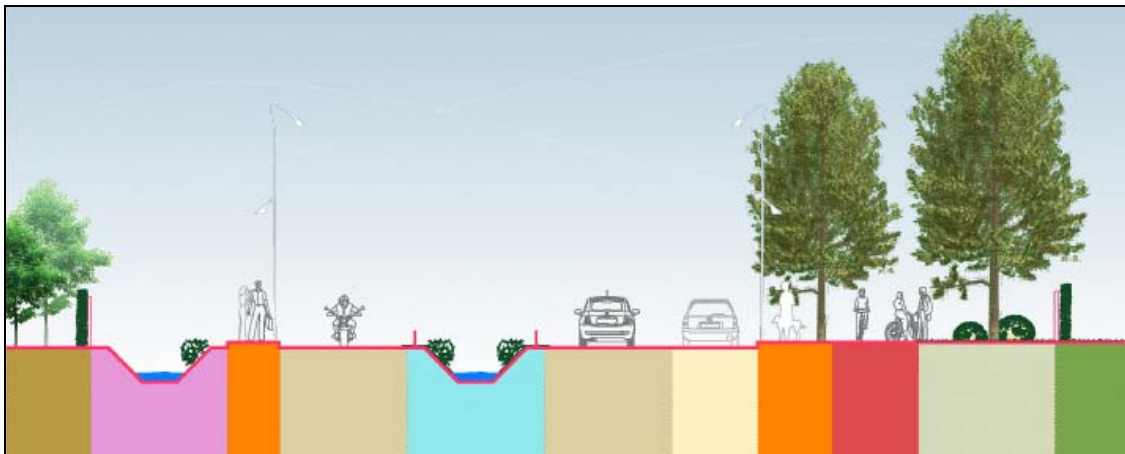


Figura 17 – Schema grafico della sezione di progetto A-A' (estratto dall'Elab 9 *Studio di sistemazione dell'asse di via Don Sapino*)

Il tratto B-B' (figura 18) prevede, invece, il ridimensionamento della sede stradale, rendendo la viabilità a unico senso di marcia verso nord, ovvero verso la Reggia, e la realizzazione sul lato sinistro della pista ciclopedonale, in ideale continuità con quella realizzata lungo la nuova viabilità provinciale e di innesto con quella prevista dal Piano Particolareggiato. Si prevede, inoltre, il rifacimento dell'illuminazione pubblica ad imitazione di quella già realizzata per la viabilità provinciale.

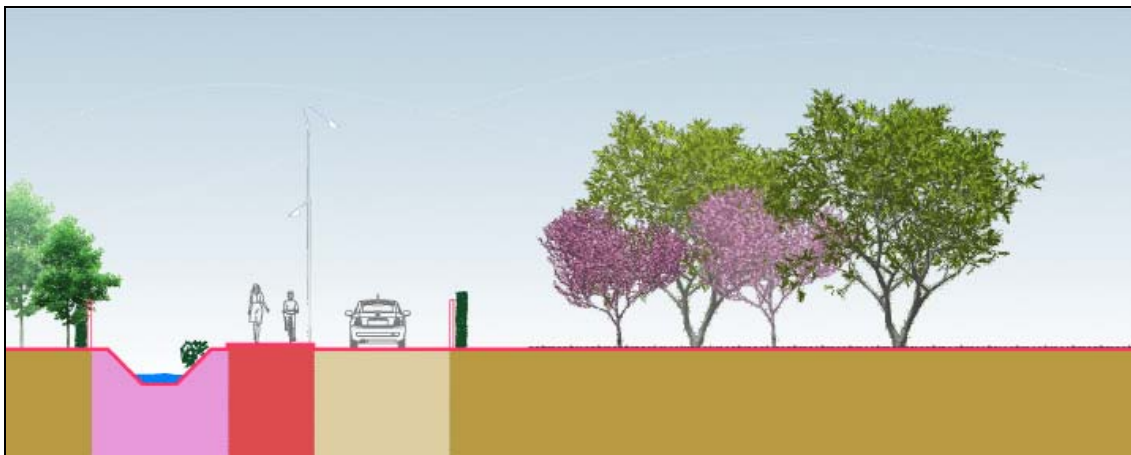


Figura 18 - Schema grafico della sezione di progetto B-B' (estratto dell'Elab 9 *Studio di sistemazione dell'asse di via Don Sapino*)

Così come per il tratto B-B', nel tratto C-C' (figura 19), delimitato all'area antistante il cimitero comunale e caratterizzato dalla presenza di un'aiuola a verde piantumato, si prevede la realizzazione del senso unico di marcia verso il centro cittadino, con laterale pista ciclopedonale a doppio senso di marcia e rifacimento dell'illuminazione pubblica.

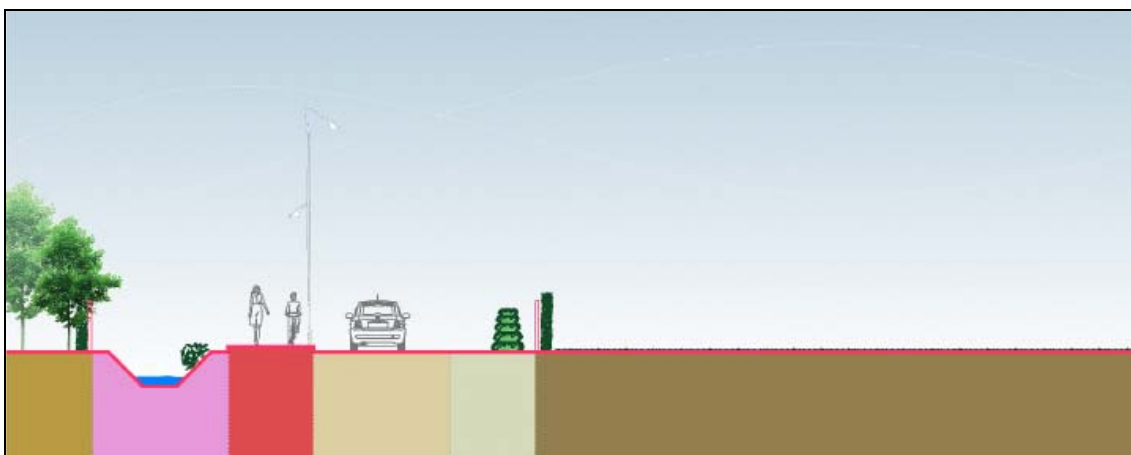


Figura 19 – Schema grafico della sezione di progetto C-C' (estratto dell'Elab 9 *Studio di sistemazione dell'asse di via Don Sapino*)

Il tratto D-D' (figura 20), interessa una porzione di strada antistante uno spazio pubblico destinato a giardino pubblico, localizzato lungo via Don Sapino oltre l'area cimiteriale, alberato e già dotato di un percorso pedonale. In questo caso, è prevista la realizzazione della pista ciclopedonale in continuità con i tratti illustrati precedentemente, con conseguente riduzione della sezione stradale da destinare a senso unico. Oltre a ciò, anche in questa porzione di viabilità è previsto il rifacimento dell'illuminazione pubblica.

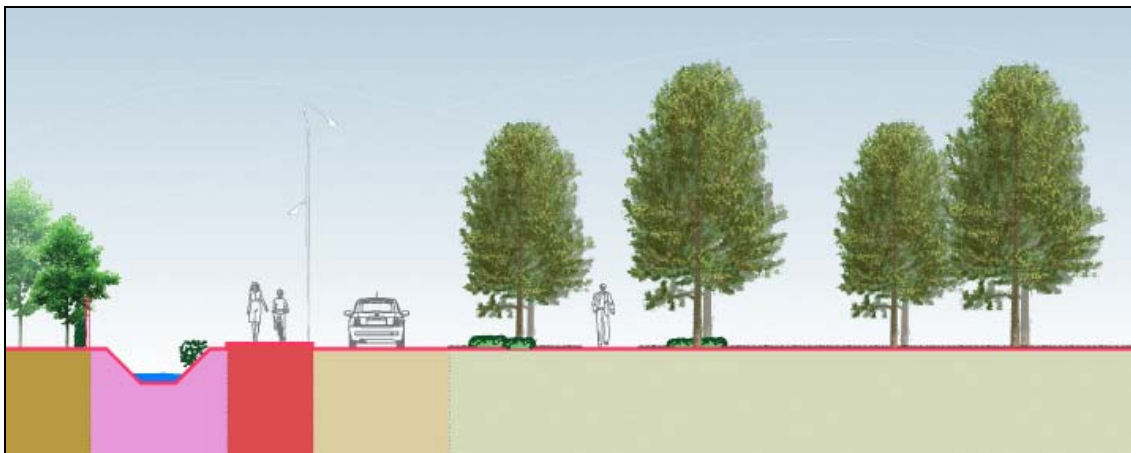


Figura 20 – Schema grafico della sezione di progetto D-D' (estratto dell'Elab 9 *Studio di sistemazione dell'asse di via Don Sapino*)

L'ultimo tratto di via Don Sapino, denominato E-E' (figura 21), è caratterizzato su entrambi i margini stradali dalla presenza di edifici, perlopiù a destinazione residenziale. Su entrambi i lati esistono due filari di alberature e spazi riservati ai pedoni e alla sosta dei veicoli. In questo caso, l'attuale viabilità a doppio senso potrà essere adeguata come quelle precedenti a unico senso di marcia verso la Reggia. È prevista la realizzazione della pista ciclopeditonale in continuità con i tratti precedenti e, in corrispondenza, il conseguente arretramento dell'area a parcheggio gli autoveicoli.

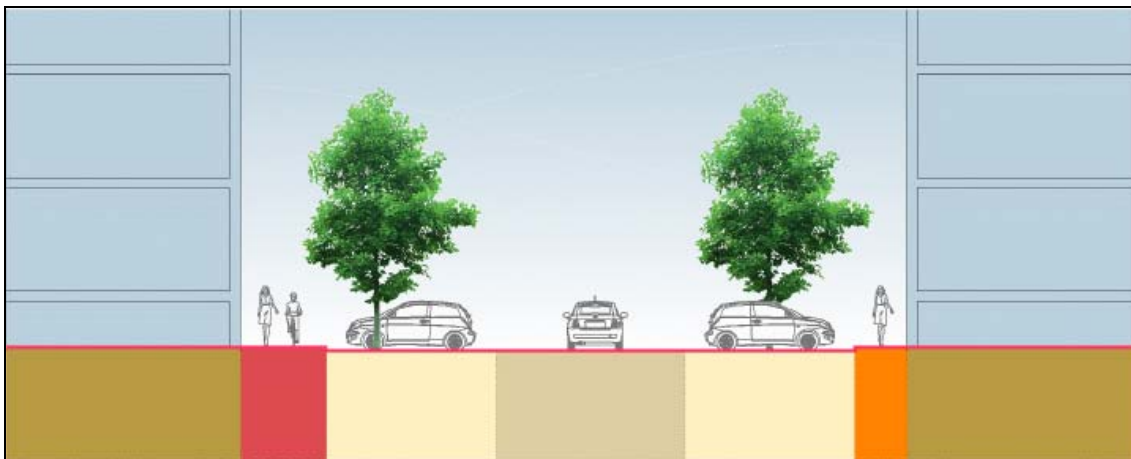


Figura 21 – Schema grafico della sezione di progetto E-E' (estratto dell'Elab 9 *Studio di sistemazione dell'asse di via Don Sapino*)

4.3 Le soluzioni progettuali di impianto

Per la redazione del presente progetto di Piano Particolareggiato si è partiti dalla soluzione progettuale proposta dalla Variante n. 15, rispettando rigorosamente le invarianti di impianto e approfondimento o integrando alcuni aspetti progettuali, al fine di migliorare e valorizzare l'originaria proposta del planivolumetrico allegato alla Variante n. 15.

Con riferimento a quanto previsto dalla Variante n. 15, ad esempio, si sono innanzitutto rispettati i parametri progettuali, quali I_t , V_p e P_p .

Il Piano Particolareggiato coinvolge una porzione di territorio, pari a circa 235.000 mq, che il P.R.G.C. vigente (Variante n. 15) individua come tre differenti Unità Minime di Intervento (U.M.I.): U.M.I. I, U.M.I. II e U.M.I. III, contraddistinte da un disegno unitario con il quale è stata individuata una viabilità baricentrica attorno alla quale si distribuiscono le aree a servizi e le aree fondiarie, a destinazione prevalentemente residenziale.

Ciascuna delle tre diverse U.M.I. è normata da una specifica scheda d'area in cui sono riassunte le prescrizioni e le previsioni specifiche. Tali schede contengono le disposizioni dettagliate in merito alle modalità di intervento, ai servizi pubblici, alla viabilità, al reperimento della capacità insediativa da destinarsi all'edilizia residenziale pubblica e le specificazioni in merito al verde privato.

Il Piano Particolareggiato, nel confermare le previsioni del P.R.G.C., propone una distribuzione delle capacità insediative, secondo cui lungo le viabilità principali in progetto (rispetto delle indicazioni degli assi rettori) si articola la realizzazione di edifici caratterizzati da una maggior altezza, rispetto a quelli rivolti verso l'esterno (rispetto delle indicazioni di altezza massima degli edifici). Una seconda viabilità, trasversale alla prima, è prevista all'interno della U.M.I. II. Tale asse assolverà la funzione di collegare oltre il nuovo quartiere quello già esistente denominato Salvo D'Acquisto e mettere tali aree residenziali in collegamento con il nuovo ospedale.

In merito alla porzione più a sud del Piano Particolareggiato si è provveduto invece a rielaborare gli spazi relativi alla città pubblica, in funzione delle previsioni di realizzazione della nuova chiesa e del nuovo ospedale.

Il progetto presenta soluzioni alle problematiche evidenziate, assumendo quale dato di partenza la ricerca di una nuova forma urbana riconoscibile in grado di armonizzarsi con le parti di territorio già realizzate, ma rispondendo a principi di fattibilità operativa, quali la necessità di concludere l'episodio urbano rimasto incompiuto con l'obiettivo di trovare soluzioni in grado di adattarsi alle aree circostanti come parte di un disegno a più vasta scala e definire un nuovo equilibrio tra le superfici fondiarie ed le aree a servizi pubblici.

Tutto ciò premesso, la soluzione urbanistica proposta intende procedere attribuendo ad un forte segno geometrico il compito di caratterizzare l'intervento, o meglio il nuovo quartiere, nel panorama urbano venariense.

Vista la complessità dell'intervento, il Piano Particolareggiato ripropone le tre U.M.I. per un intervento frazionato, in grado però di definire nel loro insieme una cornice progettuale unitaria e, nella loro pluralità, l'adeguata flessibilità nei processi di attuazione.

4.3.1 Il sistema della viabilità

A conferma della Variante, il Piano Particolareggiato si fa carico della sistemazione delle viabilità al contorno che delimitano il perimetro del Piano Particolareggiato: via Don Sapino, via Petrarca e corso Machiavelli.

In particolare si prevede l'allargamento di via Don Sapino e la realizzazione di un tratto a doppio senso di marcia con realizzazione di un innesto a rotonda allungata in corrispondenza dell'area destinata ad ospitare il nuovo ospedale, come illustrato nella sezione *L'asse di via Don Sapino*. In corso Machiavelli, invece, si prevede la realizzazione di un controviale costituente l'unico accesso alla viabilità in progetto interna al nuovo quartiere, parallela a via Don Sapino e via Petrarca. Tale proposta ha lo scopo di rallentare la velocità di accesso all'interno del nuovo quartiere. Il controviale sarà realizzato da una banchina di dimensioni ridotte che consentirà di mantenere in parte l'illuminazione pubblica e il filare di tigli esistenti. Sulle tre viabilità al contorno, così come per quelle interne, si prevede inoltre la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati, in modo da avere come duplice effetto quello di rallentare i veicoli in transito e di mettere in sicurezza i pedoni.

In un'ottica di attenzione nei confronti della viabilità sostenibile e rispetto del Piano Urbano del Traffico, si prevede la realizzazione di nuovi percorsi ciclopedonali lungo le viabilità al contorno del Piano (via Petrarca, corso Machiavelli e via Don Sapino) che andranno ad integrarsi con quelli esistenti (come la nuova viabilità provinciale) e quelli in progetto previsti dal P.U.T.

Oltre a ciò, la previsione di caratterizzare il nuovo quartiere come una "zona 30" consentirà di conciliare le diverse funzioni che le strade locali degli ambiti residenziali possono ospitare, consentendo agli "utenti deboli" di condividere lo spazio con i veicoli motorizzati. Per un approfondimento al tema, si rimanda alla sezione *Una mobilità a misura d'uomo*.

Dalla viabilità interna principale si dirama poi una viabilità secondaria di servizio al raggiungimento alle aree pubbliche e private, che possa garantire anche l'accesso ai mezzi di sicurezza e di servizio.

Inoltre, così come proposto dalla tavola P16 del P.U.T., la Variante n. 15, prima, e, ora, il redigendo Piano Particolareggiato auspicano il prolungamento su via Petrarca del tracciato della Rete di Trasporto Pubblico Urbano, in modo tale che la nuova popolazione di questo ambito possa usufruire di un'agevole connessione con il centro storico della città. In Figura 22, sono indicate le previsioni di prolungamento delle linee di due linee bus.

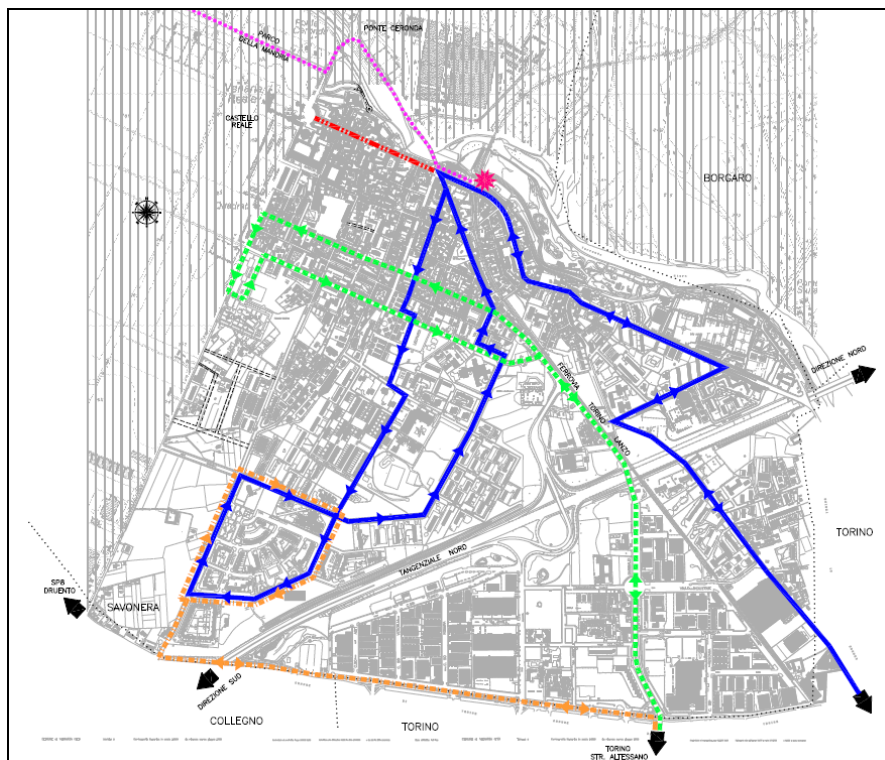


Figura 22 – Estratto tavola P16 - *Piano Urbano del Traffico Proposta modifica trasporto pubblico a lungo termine* (in colore blu è evidenziato il tragitto della linea 11 mentre con il colore arancione il tragitto del 72 barrato)

Il disegno della viabilità interna rispetta le indicazioni di P.R.G.C. in merito agli assi rettori.

Tale viabilità, per soddisfare le indicazioni di realizzazione delle “zone 30” è intervallata da minioratorie, incroci e passaggi pedonali rialzati.

In corrispondenza dell'incrocio tra i due assi principali si prevede la creazione di una piazza sopraelevata, in cui gli spazi viabili si riducono a favore di quelli pedonali.

4.3.2 La città pubblica

All'interno delle aree U.M.I. I, II e III, il Piano Particolareggiato definisce le aree fondiarie F su cui concentrare la capacità edificatoria, le aree per la viabilità e le aree a servizi pubblici, suddivisi in 4 differenti tipologie:

- verde e gioco (Sv);

- parcheggio (Sp);
- interesse comune/spazi pubblici attrezzati di aggregazione (Si);
- interesse comune costruiti (Sc).

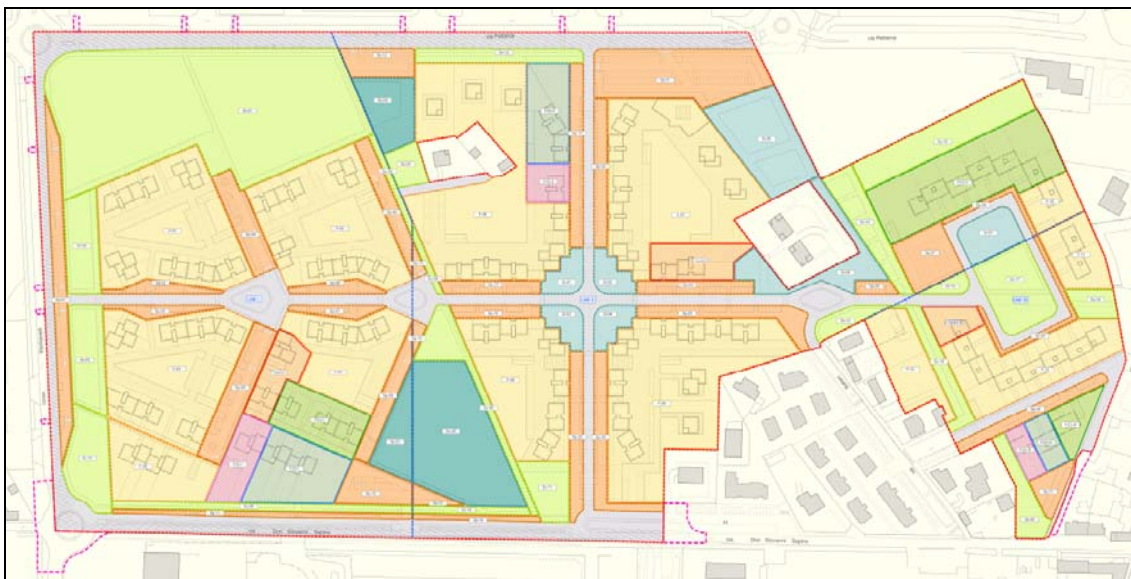


Figura 23 – Azzonamento urbanistico (estratto elaborato 3.2 *Azzonamento urbanistico su rilievo*)

Il progetto prevede il soddisfacimento in loco delle quote di verde e parcheggio pubblici, garantendo un auto-equilibrio in merito al rapporto tra volume edificabile e standard pubblici.

Il disegno urbanistico prevede tre grandi poli di aree a servizi:

- uno localizzato nella U.M.I. I, tra via Petrarca e corso Machiavelli, da destinarsi a bosco urbano. Esso consentirà di qualificare dal punto di vista paesaggistico l'intera area del Piano Particolareggiato, divenendo un vero polmone verde per l'intera area e per i quartieri limitrofi. Inoltre, è stata prevista un'area destinata a servizi costruiti in corrispondenza delle aree a parco pubblico poste lungo la via Petrarca. Per un maggior dettaglio si rimanda agli elaborati 10.1 e 10.2;
- uno destinato a servizi costruiti, localizzato a ridosso delle U.M.I. I e U.M.I. II, la cui possibile destinazione, individuabile tra quelle fornite con la D.G.C. n. 49 del 23/03/2012 e poi confermata con D.G.C. n. 71 del 03/05/2012, prevede la realizzazione di un centro di quartiere o di una scuola (elementare, materna o media) o di una struttura di accoglienza temporanea di nuclei familiari in difficoltà;
- uno individuato tra le U.M.I. II e la U.M.I. III, verso il confine comunale con la frazione Savonera, da destinarsi in parte a verde e in parte a piazza o spazio polifunzionale in cui ospitare un'eventuale mercato o possibili iniziative all'aperto.

Per quanto concerne la porzione a sud dell'area di intervento, ovvero la U.M.I. III e parte della U.M.I. II, la Variante prevede il proseguimento della viabilità esistente in continuità con via Battan e indica la realizzazione di una viabilità proposta, il cui disegno è da considerarsi non vincolante ai fini della progettazione del redigendo S.U.E.



Figura 24 - Ipotesi progettuale con proposta di ampliamento delle aree pedonali verso l'area della nuova Chiesa

In funzione di questa flessibilità, la U.M.I. III e la porzione adiacente di U.M.I. II sono state completamente ridisegnate, ipotizzando un'edificazione a cornice degli spazi a servizi pubblici centrali (da destinarsi in parte a verde e in parte a spazi polifunzionali attrezzati) e la realizzazione di una fascia a servizi a ridosso dell'area in cui è attesa l'attuazione della nuova Chiesa, in modo da poter convenzionare con la Parrocchia l'uso di tali spazi. Sempre in funzione della nuova Chiesa, è stato previsto un viale alberato quale ideale congiungimento degli spazi della Chiesa stessa con via Don Sapino. Si propone, inoltre, di ampliare, così come indicato nella Figura 24 gli spazi pedonali in prossimità del perimetro esterno del Piano Particolareggiato.

I parcheggi pubblici sono disposti in parte lungo le viabilità interne e il nuovo controviale su corso Machiavelli (da destinarsi eventualmente anche per i bus turistici diretti alla Reggia), in parte concentrati lungo le viabilità perimetrali, quali via Don Sapino e via Petrarca e in prossimità della U.M.I. III, quali parcheggi di interscambio.

Quello a maggiore estensione su via Petrarca potrà in parte soddisfare le esigenze della nuova chiesa di quartiere e in parte quelli dell'eventuale concentrazione commerciale individuata nel planivolumetrico, elaborato 5.1.

L'area a parcheggio su via Don Sapino, invece, potrà essere di supporto al nuovo servizio costruito, localizzato nelle aree "Sc", individuate dall'azzonamento urbanistico, la cui destinazione sarà da definire dall'Amministrazione comunale in una fase successiva.

Per le aree a parcheggio, si propone la realizzazione di stalli ineriti, in modo da aumentare le superfici permeabili.

Si precisa, infine, che sull'area in oggetto gli standard individuati in cartografia (elaborato 3.2 *Azzonamento urbanistico su rilievo*) risultano eccedenti le quantità minime previste ai sensi dell'art. 21 della L.R. 56/1977 (sezione *Gli aspetti dimensionali*). Il quartiere in progetto diventa così un quartiere di riferimento, dove iniziare a introdurre una maggiore attenzione alle tematiche di compatibilità ambientale. L'eccedenza di standard disegnati e le prescrizioni per la sistemazione degli spazi fondiari pertinenziali, costituiscono una prima applicazione del tema della compensazione ambientale, già introdotta nella Variante n.15.

4.3.3 I lotti fondiari

Attraverso gli elaborati costituenti il Piano Particolareggiato, sono state individuate le aree atte ad ospitare le capacità edificatorie.

I lotti fondiari sono stati definiti per rispettare in maniera diffusa un continuo rapporto tra gli spazi pubblici e quelli privati.

I fronti costruiti si sviluppano perlopiù lungo gli assi interni principali, rispettando i principi previsti dalla Variante n. 15 in termini di altezza degli edifici. Rispetto alla soluzione planivolumetrica prospettata dalla Variante n. 15, però, si è preferita una maggiore articolazione dei fronti così da favorire una confrontanza degli edifici di maggiore respiro.

L'elaborato 3.3 indica le aree di concentrazione dell'edificato e per differenza quelle libere da edificazione. Oltre a ciò, impone vincoli di simmetria lungo gli assi maggiori e il rispetto di eventuali allineamenti o arretramento.

In merito al reperimento dei parcheggi privati, così come per il verde privato, il Piano Particolareggiato rimanda alle prescrizioni di P.R.G.C., integrando le indicazioni per la realizzazione del verde privato con le prescrizioni di cui agli elaborati 10.1 e 10.2.



Figura 25 – Progetto Regole urbanistiche ed edilizie (estratto elaborato 3.3)

Il planivolumetrico proposto dal Piano Particolareggiato ha carattere illustrativo e di controllo delle prescrizioni contenute nelle tavole 3.2 e 3.3 e dall'elaborato 7, contenente le Norme Tecniche di Attuazione specifiche.



Figura 26 - Planivolumetrico (estratto elaborato 5.1 *Planivolumetrico*)

4.3.4 L'edilizia residenziale pubblica e di competenza del Comune di Venaria Reale

In accordo con le delibere di Giunta Comunale (vedi allegati alla presente relazione), l'azzonamento urbanistico (elaborati 3.1 e 3.2) prevede lotti edificabili che consentono di localizzare le capacità edificatorie derivanti dall'applicazione della prescrizione, secondo cui il 16% delle capacità

complessiva è da destinarsi ad edilizia pubblica. Tale quota è stata articolata nelle tre tipologie (agevolata, convenzionata e sovvenzionata).

Le aree preposte all'atterraggio di tali capacità insediative sono state individuate per ogni U.M.I. in maniera proporzionale alle aree fondiarie negli elaborati 3.1 *Azzonamento urbanistico su mappa catastale* e 3.2 *Azzonamento urbanistico su rilievo*. Il Piano Particolareggiato ha, pertanto, individuato con opportune sigle le aree destinate ad ospitare l'edilizia sovvenzionata F-(S), l'edilizia agevolata F-(A), l'edilizia convenzionata F-(C). Le aree per l'edilizia sovvenzionata e quella agevolata sono da reperire all'interno delle aree fondiarie individuate dal Piano Particolareggiato nell'elaborato 3.2, secondo le modalità stabilite successivamente in sede di Convenzione attuativa.

Le aree F-(S) e F-(A) sono atte a destinare anche le quote generate dai diritti edificatori di proprietà del Comune di Venaria Reale.

Nel caso dell'edilizia convenzionata, qualora i proprietari proponenti ottengano l'assegnazione diretta, essa potrà essere distribuita anche in maniera diffusa all'interno di uno o più lotti, svincolando la perimetrazione individuata nell'elaborato specifico che potrà, pertanto, ospitare quote di edilizia libera. Tale facoltà richiama peraltro le modalità di attuazione del concluso P.E.C. residenziale tra corso Machiavelli e via Barbi Cinti.

Le aree fondiarie per l'edilizia sovvenzionata F-(S), l'edilizia agevolata F-(A), l'edilizia convenzionata F-(C) sono state localizzate in modo da poter essere attuabili in maniera indipendente dai lotti di intervento e facilmente raggiungibili dalla viabilità pubblica.

Sono state, inoltre, individuate le aree fondiarie di atterraggio dei diritti edificatori di proprietà del Comune di Venaria Reale F-(com), distribuiti su ciascuna U.M.I. in modo proporzionale alle dimensioni territoriali. Il Comune potrà così cedere ai privati, che ne faranno richiesta, i propri diritti edificatori secondo un prezzo stabilito dal Consiglio Comunale.

4.3.5 Le attività non residenziali

Il Piano Particolareggiato, a conferma del P.R.G.C., prevede quale attività prevalente quella della residenza. Secondo le *Norme Tecniche di Attuazione*, si ammette una quota massima della capacità edificatoria pari al 10% per altre destinazioni, imponendo una dotazione minima pari al 2% del complessivo per attività accessorie, da localizzare eventualmente all'interno di un'unica UMI.

A seguito di consultazioni con i privati e l'Amministrazione Comunale non sono, invece, emerse indicazioni particolari in merito alla possibilità indicata già dal P.R.G.C. di localizzare attività turistico-ricettive, per cui – pur consentendo tale possibilità, si è comunque privilegiata l'attività residenziale.

In risposta alle osservazioni pervenute e - visti i contenuti della D.C.R. n. 191-43016 in vigore dal 06 dicembre 2012 - in sede di controdeduzione, in corrispondenza della UMI I (area F-05, come individuato nell'elaborato 3.2) è stata inserita la possibile destinazione d'uso prevalente commerciale, come già previsto per l'area F-07 della UMI II. Coerentemente agli indirizzi espressi dal Piano Particolareggiato per la localizzazione delle attività accessorie che ne prevedono preferibilmente la loro collocazione in prossimità delle viabilità, si ritiene che l'individuazione di un lotto che possa risultare anche specializzato alla collocazione di attività commerciali debba essere individuato a margine dell'intervento, affinché l'accessibilità anche veicolare a tale struttura non interferisca con la "zona 30" che caratterizza gli assi veicolari rettori dell'intervento.

Premessa la compatibilità urbanistica assicurata dal Piano Regolatore e dal P.P.E. alle aree in esso comprese ed ai lotti di intervento G dell'UMI II e C dell'UMI I con la destinazione al commercio in sede fissa, in generale, la dimensione delle strutture di vendita sarà strettamente connessa alla applicazione della DCR 191-43016 in vigore dal 06 dicembre 2012 e dei criteri commerciali comunali vigenti al momento della richiesta del titolo abilitativo e/o delle disposizioni regionali di settore eventualmente prevalenti sulle disposizioni comunali.

4.4 Proposte per un quartiere “smart”: gli aspetti energetici e ambientali del progetto

La Variante 15 ha avanzato alcune proposte innovative in tema di risparmio energetico, ovvero:

- la creazione di un sistema di raccolta pneumatica dei rifiuti;
- l'introduzione del teleriscaldamento;
- la realizzazione di edifici pubblici passivi.

Tali proposte conseguono dalle indicazioni della Delibera Programmatica della Variante, in cui è stato specificato che essa avrebbe avuto *“il compito di contribuire in modo sensibile alla trasformazione della città, con una serie di operazioni che contribuiscono al miglioramento dell'immagine non solo urbana della Città, individuando nuove destinazioni urbanistiche finalizzate al soddisfacimento di finalità pubbliche, nel rispetto degli standards di sicurezza e di risparmio energetico ed in coerenza con le linee di sviluppo del territorio, nelle aree limitrofe al futuro Ospedale di Venaria Reale”*.

Il Comune di Venaria Reale è dotato di un Piano Energetico Comunale (adottato con D.C.C. n. 92 del 20/10/2008, ma non ancora approvato) che è *“uno strumento che integra diversificate tematiche, dall'urbanistica, alla gestione dei rifiuti, dalla corretta pianificazione del verde alla questione delle acque”*. Questo strumento ha come obiettivo quello di *“modificare il comportamento del singolo ed educare la cittadinanza al tema del risparmio energetico attraverso l'ausilio delle migliori tecnologie disponibili”*.

Il PEnC *“è dotato di un allegato energetico ambientale al Regolamento Edilizio Comunale che renderà coercitive, e quindi obbligatorie, specifiche azioni di risparmio sia attraverso accorgimenti strutturali sull'involucro che nell'utilizzo di impianti termici ed elettrici ad alta efficienza”* prevede inoltre l'inserimento di obiettivi a carattere energetico tra quelli di Piano, correlando interventi propri del settore urbanistico con tematiche energetiche.

Il Piano Particolareggiato rimanda all'attuazione degli interventi edilizi la predisposizione di opportuno documento tecnico atto a verificare il grado di rispondenza degli interventi ai disposti del PEnC vigente al momento della richiesta.

Vista la tipologia delle edificazioni prevista dal Piano Particolareggiato, si è ritenuto ottimale l'orientamento degli assi longitudinali degli edifici in linea sulla direttrice nord-sud. Il suddetto orientamento, nella tipologia anzidetta, consente la distribuzione degli ambienti abitabili su due arie con conseguente ottimizzazione dell'efficienza solare. Tale indicazione sarà eventualmente supportata in sede di richiesta di Permesso di costruire da apposita relazione

tecnica, anche ai sensi di quanto specificato nella prima stesura del già citato Piano Energetico Comunale.

La Variante 15 ha, inoltre, provveduto ad integrare l'apparato delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.C., introducendo l'art. 80ter *Prescrizioni in merito al risparmio energetico per le UMI I, UMI II, UMI III del DE2*. Esso recita:

“1. Per le UMI I, UMI II, UMI III, il PRGC dispone l'integrazione delle prescrizioni stabilite dal Piano Energetico Comunale, tenuto conto delle disposizioni normative vigenti in materia:

Normativa statale:

- *D.lgs. 192/2005 “Attuazione della direttiva 2002/91/CE relativa al rendimento energetico nell'edilizia”;*
- *D.lgs. 311/2006 disposizioni correttive ed integrative al D.Lgs n°192/2005;*
- *D.lgs. 115/2008 “Attuazione della direttiva 2006/32/CE relativa all'efficienza degli usi finali dell'energia e i servizi energetici e abrogazione della direttiva 93/76/CEE”;*

Normativa regionale:

- *DCR 98-1247 “Attuazione della LR 43 7/04/2000 (disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico). Aggiornamento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, ai sensi degli art. 8 e 9 d.lgs. 351 del 4/8/1999 (Stralcio di piano per il riscaldamento ambientale e il condizionamento);*
- *L. R. 13 del 28/5/2007 “disposizioni in materia di rendimento energetico nell'edilizia”;*
- *DGR n°35-9702 del 30/9/2008 disposizioni attuative della Legge Regionale 13/2007 in materia di impianti termici;*
- *L. R. 3 del 27/1/2009,*

con quelle definite ai successivi commi.”

“2. La progettazione architettonica dei fabbricati, nel rispetto dei vincoli di allineamento previsti (Tav. 4.2.1), dovrà ricercare soluzioni per l'integrazione delle facciate e delle coperture con i pannelli solari e fotovoltaici, ricercando l'ottimizzazione tra l'aspetto architettonico degli edifici e la resa dei pannelli.”

“3. Gli edifici pubblici, eventualmente realizzati sulle aree a servizi individuate in cartografia, devono essere progettati sotto il profilo energetico come fabbricati passivi al fine di rendere minimo il costo pubblico di gestione degli stessi.”

“4. Le reti dei sottoservizi necessari alla completa infrastrutturazione delle UMI dovrà necessariamente integrarsi con la progettazione e posa delle tubazioni e dei vani tecnici necessari alla completa predisposizione del nuovo insediamento al servizio di teleriscaldamento di cui la città risulterà prossimamente dotata; la

sua progettazione dovrà effettuarsi a carico dell'operatore/operatori sulla base delle specifiche tecniche in accordo con la società di gestione del servizio."

"5. L'ambito urbano costituito dalle UMI I, II, III dovrà essere servito da un sistema di raccolta rifiuti di tipo "pneumatico". A condizione che al momento della redazione dei SUE o della progettazione esecutiva delle opere infrastrutturali tale tipologia di raccolta sia prevista nell'apposito Regolamento comunale sulla raccolta dei rifiuti, il sistema dovrà essere realizzato a carico dell'operatore/operatori in accordo con la società di gestione del servizio operante sul territorio."

"6. Il Comune attiverà tutte le azioni utili alla integrazione ed al potenziamento del servizio di mobilità pubblica, affinché l'accessibilità dell'area, per i futuri residenti, da e per il centro urbano e metropolitano, sia agevolata con l'utilizzo di sistemi ad alta sostenibilità ambientale."

Alcune soluzioni risultano, però, ad oggi essere state superate, come le previsioni del teleriscaldamento e di sistema di raccolta rifiuti di tipo "pneumatico".

La Delibera di Giunta Comunale n. 49 del 23/03/2012, rettificata con la successiva D.G.C. n. 71 del 03/05/2012, ha sostituito la previsione del sistema di raccolta rifiuti di tipo "pneumatico" con la realizzazione di isole ecologiche interrato, in accordo con l'art. 13bis *Isole ecologiche pertinenziali interrato* del Regolamento per la gestione dei rifiuti urbani, modificato con D.C.C. n. 115 del 19/12/2011.

Con D.G.C. n. 71 del 03/05/2012, invece, l'Amministrazione Comunale ha modificato le previsioni di realizzazione della rete di teleriscaldamento, in quanto il Piano Triennale delle Opere Pubbliche, di cui alla D.G.C. n. 264 del 22/12/2011, non contempla nell'immediato la realizzazione della stessa.

Il Piano Particolareggiato prevede che la progettazione delle opere di urbanizzazione e la progettazione degli interventi edilizi privati tengano sin da ora conto di una possibile predisposizione per la realizzazione e l'allacciamento della rete del teleriscaldamento. Ad esempio, le caldaie saranno poste al piano terreno o primo piano interrato a ridosso delle viabilità pubbliche, al fine di consentire un eventuale allacciamento alla rete del teleriscaldamento.

Realizzazione di edifici pubblici passivi

La casa passiva (*Passivhaus* secondo il termine originale di lingua tedesca) è un'abitazione che assicura il benessere termico senza alcun impianto di riscaldamento "convenzionale", ossia caldaia e termosifoni o sistemi analoghi.

Un edificio è detto passivo perché la somma degli apporti passivi di calore dell'irraggiamento solare trasmessi dalle finestre e il calore generato

internamente all'edificio da apparecchiature elettriche e dagli occupanti stessi sono quasi sufficienti a compensare le perdite dell'involucro durante la stagione fredda.

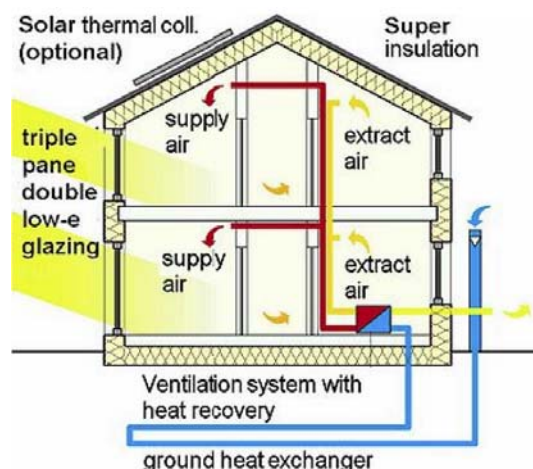


Figura 27 – Schema grafico di una casa passiva

L'impianto di riscaldamento convenzionale si può eliminare se il fabbisogno energetico dell'edificio è molto basso, convenzionalmente inferiore a 15 kWh al m² anno. Queste prestazioni si ottengono con una progettazione molto attenta, specie nei riguardi del sole, con l'adozione di isolamento termico ad altissime prestazioni su murature perimetrali, tetto e superfici vetrate e mediante l'adozione di sistemi di ventilazione controllata a recupero energetico.

Anche in Italia sono ormai tante le esperienze su tutta l'area nazionale. L'istituto di certificazione case passive in Italia è il TBZ (<http://www.tbz.bz/>) di Bolzano (Günther Gantioler). In Italia il primo edificio costruito e certificato dal PHI è la sede dell'impresa KLAS a Malles.

Gli edifici si possono considerare passivi a prescindere dai materiali da costruzione che sono stati utilizzati per realizzarli: legno strutturale, mattone, cemento armato. È pur vero però che nella progettazione di un edificio passivo occorre prestare maggior attenzione alla qualità rispetto alla costruzione di un edificio normale. Alla base del processo devono esserci non solo una corretta progettazione ma anche un'adeguata esecuzione dei lavori ed una successiva gestione oculata del green building. Alcuni fattori, da cui dipende il grado di risparmio energetico che un edificio può raggiungere, sono:

- l'eliminazione dei ponti termici;
- la valutazione del clima, inteso come temperatura media del luogo ove si costruisce, l'orientamento corretto dell'edificio, la disposizione interna dei locali;
- gli elementi costruttivi opachi e quelli trasparenti, con un'attenzione particolare rivolta al livello di coibentazione dell'edificio;

- gli impianti di ventilazione, di riscaldamento e produzione dell'acqua calda sanitaria e dell'energia elettrica.

Il Comune di Venaria Reale nel rispetto delle normative Statali, Regionali e Provinciali esistenti in materia di contenimento energetico prevede per la realizzazione di nuovi edifici pubblici una progettazione attenta al tema del risparmio energetico, pertanto richiede che questi soddisfino i parametri che assicurino la classificazione degli stessi come edifici passivi.

I principi della *Smart City* riferiti al Piano Particolareggiato

Nell'ottica di perseguire i principali obiettivi indicati della Variante 15, il progetto di Piano Particolareggiato tenta di applicare a scala ridotta alcune delle tematiche formanti il concetto della *Smart City* di seguito sinteticamente descritto.

Il concetto di *Smart City* è utilizzato per contrassegnare diversi aspetti e non in modo olistico per descrivere una città con precise e determinate caratteristiche. Pertanto, non occorre concentrarsi sulle prestazioni di un solo un aspetto di sviluppo di una città, ma su una vasta gamma di prestazioni. Uno sviluppo consapevole è alla base per una corretta combinazione di qualità topiche e delle attività svolte dalla politica, dalle imprese e dagli abitanti.

Un approccio intelligente di sviluppo non può prescindere dalla considerazione di temi come la consapevolezza, la flessibilità, la trasformabilità, la sinergia, la tipicità, l'auto-determinazione, l'atteggiamento strategico. Soprattutto la "consapevolezza" (o conoscenza) risulta essere un fattore determinante per una *Smart City*, così come si evidenzia che certe potenzialità possono essere attivate solamente se gli abitanti e l'Amministrazione sono consapevoli delle potenzialità della città, vivendola dall'interno, ma anche essere coscienti di ciò che li circonda.

Sebbene il termine *Smart City* non sia ancora molto diffuso nella letteratura della pianificazione territoriale o di ricerca urbana, è possibile individuarne alcuni aspetti basilari.

Nel campo dell'economia *Smart City* è usato per descrivere una città con uno sviluppo dell'industria "intelligente". Ciò coinvolge in particolare i settori delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, nonché altri settori che implicano tali tecnologie nei processi produttivi.

Il concetto *Smart City* è usato anche per quanto riguarda la formazione dei suoi abitanti. Una *Smart City* ha abitanti intelligenti in termini di grado di istruzione.

Analizzando poi altri significati del concetto, *Smart City* si riferisce al rapporto tra l'amministrazione della città e i suoi cittadini: *Smart City* è inteso

come "buon governo", in cui spesso è diffuso l'utilizzo di nuovi canali di comunicazione per i cittadini, come l'"e-governance" o l' "e-democracy".

Smart City è, inoltre, utilizzato per parlare dell'utilizzo delle moderne tecnologie nella vita quotidiana urbana. Questo include non solo tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ma anche e soprattutto, le moderne tecnologie legate al trasporto, ovvero la logistica e i nuovi sistemi di trasporto "intelligente" che migliorano il traffico urbano e il sistema della mobilità degli abitanti.

Altri aspetti relativi alla vita di una città sono citati in relazione al concetto di *Smart City* come la sicurezza, il verde, l'efficienza, la sostenibilità, l'energia, ecc.

Esistono diversi settori che sono descritti in letteratura in relazione alle *Smart City*: l'industria, l'istruzione, la partecipazione, le infrastrutture tecniche.

Una *Smart City* è una città performante in queste sei caratteristiche, costruita sulla combinazione intelligente delle dotazioni e delle attività autodecisionali, indipendente e con cittadini consapevoli.

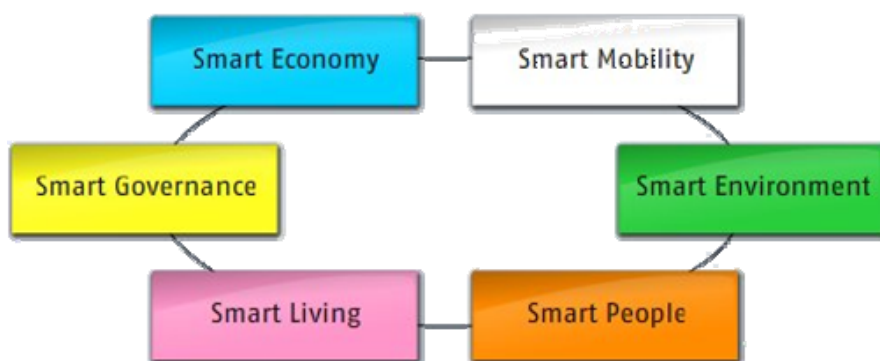


Figura 28 – I principi della *Smart City*

Smart Economy (competitività)

- spirito di innovazione;
- imprenditoria;
- immagine economica e marchi;
- produttività;
- flessibilità del mercato del lavoro;
- radicamento internazionale;
- abilità di trasformazione.

Smart People (capitale sociale e umano)

- grado di formazione;
- affinità di apprendimento permanente;
- pluralità sociale ed etnica;
- flessibilità;

- creatività;
- cosmopolitismo/apertura mentale;
- partecipazione alla vita pubblica.

Smart Governance (partecipazione)

- partecipazione nelle scelte decisionali;
- servizi pubblici e sociali;
- governo trasparente;
- strategie e prospettive politiche.

Smart Mobility (trasporti)

- accessibilità locale;
- accessibilità (inter-)nazionale;
- disponibilità delle infrastrutture ICT (tecnologie dell'informazione e della comunicazione);
- sostenibilità, innovazione e sicurezza del sistema dei trasporti.

Smart Enviroment (risorse naturali)

- attrattiva delle condizioni naturali;
- inquinamento;
- protezione ambientale;
- gestione delle risorse sostenibili.

Smart Living (qualità della vita)

- strutture culturali;
- condizioni di salute;
- sicurezza individuale;
- qualità dell'abitare;
- facilità dell'educazione;
- attrattività turistica;
- coesione sociale.

La *Smart Economy* include tra i suoi fattori la competitività economica, come l'innovazione, l'imprenditorialità, i marchi, la produttività e la flessibilità del mercato del lavoro, nonché l'integrazione nel (inter-)nazionale mercato. *Smart People* è descritta non solo dal livello di qualifica o di formazione dei cittadini, ma anche dalla qualità delle interazioni sociali in materia di integrazione e di vita pubblica e l'apertura verso il mondo "esterno". *Smart Governance* comprende gli aspetti della partecipazione politica, i servizi per i cittadini, nonché il funzionamento dell'amministrazione.

L'accessibilità locale e internazionale sono aspetti importanti della *Smart Mobility*, nonché la disponibilità di tecnologie dell'informazione e della comunicazione e dei sistemi di trasporto moderni e sostenibili. *Smart Enviroment* è descritto da interessanti condizioni naturali (clima, spazio verde,

ecc), l'inquinamento, gestione delle risorse e anche di sforzi verso la tutela dell'ambiente. Infine, *Smart Living* comprende vari aspetti della qualità di vita, come la cultura, la salute, la sicurezza, la qualità dell'abitare, l'attrattività turistica.

Queste caratteristiche e fattori costituiscono il quadro degli indicatori e la valutazione delle prestazioni di una città descrivibile come *Smart City*.

Una *Smart City* è una città in cui gli spostamenti sono agevoli, che garantisce una buona disponibilità di trasporto pubblico innovativo e sostenibile, che promuove l'uso dei mezzi a basso impatto ecologico come la bicicletta, che regola l'accesso ai centri storici privilegiandone la vivibilità (aree pedonalizzate); una *Smart City* adotta soluzioni avanzate di mobility management e di info-mobilità per gestire gli spostamenti quotidiani dei cittadini e gli scambi con le aree limitrofe.

Una *Smart City* promuove uno sviluppo sostenibile che ha come obiettivi la riduzione della produzione dei rifiuti, la differenziazione della loro raccolta, la loro valorizzazione economica; la riduzione drastica delle emissioni di gas serra tramite la limitazione del traffico privato, l'ottimizzazione delle emissioni industriali, la razionalizzazione dell'edilizia così da abbattere l'impatto del riscaldamento e della climatizzazione; la razionalizzazione dell'illuminazione pubblica; la promozione, la protezione e la gestione del verde urbano; lo sviluppo urbanistico basato sul "risparmio di suolo", la bonifica delle aree dismesse.

Nello specifico, il Piano Particolareggiato, limitato nella sua estensione ad una porzione di territorio si pone di soddisfare alcuni di questi aspetti, garantendo ad esempio la realizzazione di:

- piste ciclabili con eventuale predisposizione di piazzale per il bike-sharing;
- aree verdi integrate con spazi pedonali attrezzati;
- proposta di adozione di materiali innovativi nell'assorbimento e captazione di inquinanti atmosferici;
- estensione tragitto mezzi pubblici;
- realizzazione di aree a parcheggio di attestamento ai margini del quartiere;
- zone 30;
- isole ecologiche interrato;
- permeabilità/semipermeabilità dei suoli;
- adozione di sistemi di infiltrazione per le aree private e recupero dell'acqua piovana;
- contenimento energetico degli edifici.

4.5 Gli aspetti geologici, sismici, geotecnici ed idraulici ⁴

Le prescrizioni per le aree normative U.M.I. I , U.M.I. II e U.M.I. III contenute nell'elaborato G5 *Relazione geologico-tecnica relativa alle aree interessate da nuovi insediamenti o da opere pubbliche di particolare importanza* facente parte della Variante Strutturale n. 15 al P.R.G.C. vigente sono:

“Per questo settore, ascritto alla Classe I, ogni intervento è consentito nel rispetto delle prescrizioni del D.M. 11/3/1988 n. 47, del D.M. 14/01/2008 e s.m.i..

Ogni intervento edilizio è inoltre soggetto alle prescrizioni contenute nelle NTA del P.R.G.C. vigente e, in particolare, agli articoli 63, 64, 68, 73, 77 e 80. L'area è interessata marginalmente dalle fasce di rispetto del Canale Demaniale della Venaria (attualmente Coutenza della Bealera della Venaria) e della Bealera Barola. L'ampiezza di tali fasce è di 10 m e dovrà essere misurata, in sede di progettazione definitiva/esecutiva mediante rilievi topografici di dettaglio, a partire dal ciglio superiore della sponda; per i tratti intubati tale distanza dovrà essere misurata partendo dal diametro esterno della tubazione o dal paramento esterno dei piedritti dello scatolare.

In merito alla viabilità in progetto, con particolare riferimento all'ampliamento della sede stradale di Via Don Sapino, dovranno essere previsti idonei sistemi di smaltimento delle acque di piattaforma, anche mediante l'utilizzo e l'eventuale ampliamento del fosso stradale/irriguo presente lungo il lato Est della carreggiata attuale.

Infine, si prescrive di porre particolare attenzione alla corretta regimazione delle acque meteoriche, soprattutto per evitarne la dispersione incontrollata e l'accumulo in aree depresse, e al corretto smaltimento delle stesse in accordo con il Regolamento per immissioni nelle fognature comunali della Città di Venaria.”

Le suddette prescrizioni sono integrate con indicazioni di maggiore dettaglio sulle modalità realizzative degli approfondimenti di indagine e degli interventi in progetto.

Sono disponibili i risultati di sondaggi geognostici e di perforazione di pozzi per acqua localizzati in settori adiacenti mentre mancano verticali di indagine all'interno delle aree in oggetto. Pertanto il numero e la tipologia delle stesse andranno attentamente valutate in base alle caratteristiche dimensionali degli edifici e in generale delle opere in progetto, in accordo con la normativa vigente, principalmente rappresentata dal D.M. 14/01/2008. Le indagini geognostiche dovranno essere integrate con prove in situ e di laboratorio e

⁴ Contributo tecnico del geologo Teresio Barbero

analisi finalizzate alla valutazione dei parametri da utilizzarsi per le verifiche geotecniche.

Il D.M. 14/01/2008 prevede che i progetti esecutivi riguardanti interventi con rilevanza strutturale debbano comprendere, in generale, le relazioni specialistiche che vengono indicate al par. C10.1 della Circolare n. 617 del 2 febbraio 2009 Istruzioni per l'applicazione delle *Nuove norme tecniche per le costruzioni* di cui al decreto ministeriale 14 gennaio 2008 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti:

- relazione geologica sulle indagini, caratterizzazione e modellazione geologica del sito;
- relazione geotecnica sulle indagini, caratterizzazione e modellazione del volume significativo di terreno;
- relazione sulla modellazione sismica concernente la “pericolosità sismica di base” del sito di costruzione.

Dal 1 gennaio 2012 si applicano le procedure di gestione e controllo delle attività urbanistico-edilizie ai fini della prevenzione del rischio sismico approvate con Deliberazione della Giunta Regionale n. 4-3084 del 12 dicembre 2011 e con Deliberazione della Giunta Regionale n. 7-3340 del 3 febbraio 2012.

Nell'ambito dei Comuni compresi nella Zona sismica 4 sono sottoposte rispettivamente a:

- a) denuncia prima dell'inizio dei lavori ai sensi dell'articolo 93 del D.P.R. 380/2001 e controllo a campione: tutte le opere e gli interventi relativi agli edifici e alle opere infrastrutturali strategiche e rilevanti di cui ai numeri 1.1. e 1.2 dell'Allegato 1 e le scuole di ogni ordine e grado di cui al numero 2.1, lettera a) del medesimo Allegato 1
- b) denuncia prima dell'inizio dei lavori ai sensi dell'articolo 93 del D.P.R. 380/2001: tutte le opere e gli interventi diversi da quelli di cui alla lettera a).

Per le opere e gli interventi di cui alla lettera a), la denuncia è presentata in tre copie alla Direzione Regionale Opere pubbliche, Difesa del suolo, Economia montana e Foreste - Settore decentrato Opere pubbliche e Difesa Assetto Idrogeologico, Via Belfiore 23, Torino. Per tutte le altre opere e interventi, la relativa denuncia è presentata in due copie al Settore Urbanistica, Edilizia privata ed Attività produttive della Città di Venaria Reale.

[4.5.1 Le interferenze con i canali](#)

Fermo restando che per qualsiasi intervento sui canali di derivazione devono essere richiesti i pareri di competenza del proprietario del sedime dello

stesso e dell'Ente gestore, informando il Servizio Risorse Idriche della Provincia di Torino, si introducono le seguenti prescrizioni:

- lievi spostamenti di tracciato, per comprovate esigenze riguardanti l'adeguamento della viabilità, sono ammissibili purché sia mantenuta la livelletta dell'attuale percorso e la relativa sezione trasversale;
- le modifiche alle attuali sezioni trasversali dei canali sono possibili se risultano essere migliorative dal punto di vista idraulico, evitando restringimenti e irregolarità geometriche;
- la realizzazione di passi carrai e/o pedonali sono consentiti solo nel caso che vengano mantenute o aumentate le attuali sezioni trasversali, prevedendo un piano di manutenzione per i tratti in corrispondenza degli attraversamenti;
- il rifacimento delle coperture dei tratti intubati, fermo restando che sarebbe auspicabile il ripristino dei canali "a cielo aperto", comporterà la realizzazione di aperture, disposte ad intervalli regolari, finalizzate a consentire l'adeguata pulizia e manutenzione dei tratti interessati;
- l'eventuale spostamento di tracciato e/o ampliamento delle sezioni di deflusso comporteranno lo spostamento delle relative fasce di rispetto.

4.5.2 La gestione delle acque meteoriche

Secondo l'art. 1 del *Regolamento per immissioni nelle fognature comunali* della Città di Venaria Reale: "[...] Per tutti i suddetti fabbricati le acque bianche costituite da quelle meteoriche raccolte da tetti, cortili e strade private interne saranno smaltite in pozzi perdenti, salvo diversa specifica prescrizione dell'Amministrazione Comunale. [...]"

Inoltre, l'art. 10 recita: "[...] Per le acque meteoriche raccolte da tetti, cortili e strade interne private degli insediamenti civili, dovranno essere utilizzati, salvo diversa disposizione, pozzi disperdenti nel sottosuolo, le cui dimensioni e caratteristiche dovranno essere preventivamente concordate ed approvate dalla civica Amministrazione. [...]"

Al fine di gestire le problematiche legate all'impermeabilizzazione delle superfici, si forniscono indicazioni circa le soluzioni tecniche che si possono adottare nell'ambito della realizzazione delle opere in progetto.

Nel seguito sono riportate indicazioni tratte per la maggior parte dalle *Linee guida per la gestione sostenibile delle acque meteoriche* della Provincia Autonoma di Bolzano⁵ e dalla *Procedura R.I.E.* (Riduzione dell'Impatto Edilizio) del Comune di Bolzano⁶, alle quali si rimanda per ulteriori approfondimenti.

⁵ <http://www.provincia.bz.it/agenzia-ambiente/acqua/gestione-sostenibile-acque.asp>

⁶ http://www.comune.bolzano.it/urb_context02.jsp?ID_LINK=512&page=10&area=74

Riduzione dell'impermeabilizzazione

È necessario evitare o comunque ridurre l'impermeabilizzazione del suolo impiegando pavimentazioni permeabili, soprattutto quando l'uso delle superfici non necessita di rivestimenti molto resistenti.

Al momento sono disponibili per i diversi impieghi idonei materiali permeabili per la pavimentazione delle superfici. Deve però essere verificato che il sottofondo e il sottosuolo abbiano una permeabilità sufficiente. Le pavimentazioni permeabili sono particolarmente indicate per cortili, piazze, strade, percorsi pedonali e piste ciclabili, strade d'accesso e parcheggi.

L'impiego di pavimentazioni permeabili non va limitato alle nuove costruzioni. In caso di risanamenti, manutenzioni o ampliamenti si può ottenere una ripermabilizzazione del suolo sostituendo rivestimenti impermeabili come ad esempio l'asfalto, il calcestruzzo o i lastricati con giunti cementati con pavimentazioni permeabili.

Nel seguito si elencano alcune tipologie di pavimentazioni permeabili:

- prati
- sterrati
- prati armati, grigliati plastici inerbiti, grigliati in calcestruzzo inerbiti
- sterrati inerbiti
- cubetti o masselli con fughe larghe inerbite
- cubetti o masselli con fughe strette
- masselli porosi
- asfalti e calcestruzzi drenanti

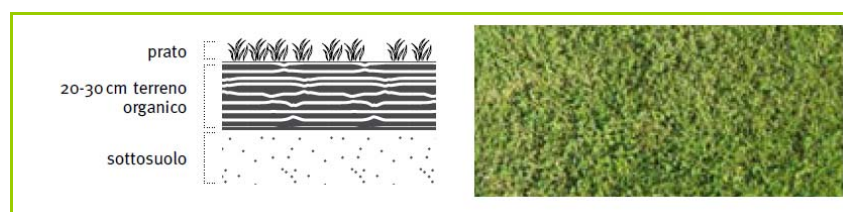


Figura 29 – Sezione di dettaglio ed esempio di prato



Figura 30 – Sezione di dettaglio ed esempio di sterrati inerbito

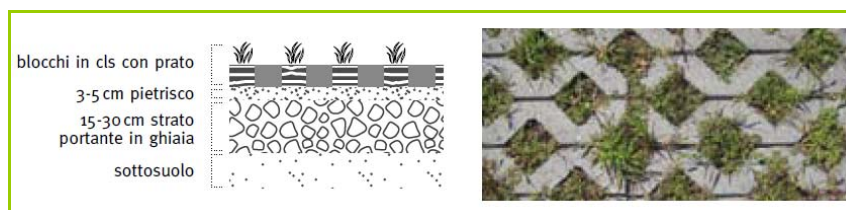


Figura 31 – Sezione di dettaglio ed esempio di grigliato in calcestruzzo inerbito

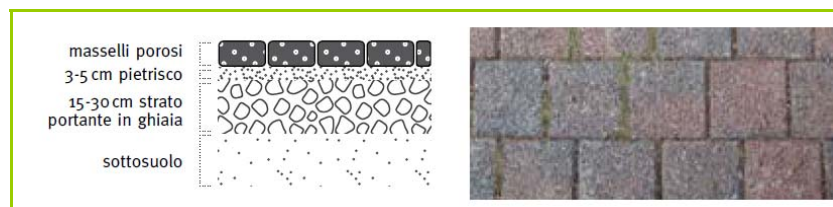


Figura 32 – Sezione di dettaglio ed esempio di masselli porosi

In linea di massima, ove possibile sono da preferire le pavimentazioni inerbite poiché consentono una migliore depurazione delle acque meteoriche.

Per quanto concerne gli edifici, un'ulteriore contributo alla riduzione delle superfici impermeabili può essere raggiunto con la realizzazione di tetti verdi. Questi forniscono un utile contributo per mantenere il ciclo naturale dell'acqua e una trattenuta delle acque meteoriche in misura valutabile tra il 30 e il 90%. Il verde pensile inoltre comporta ancora ulteriori vantaggi:

- laminazione, evaporazione e depurazione delle acque meteoriche;
- miglioramento dell'isolamento termico;
- miglioramento del microclima;
- assorbimento e filtraggio delle polveri atmosferiche;
- miglioramento della qualità della vita e della qualità del lavoro.

Al giorno d'oggi esistono svariate possibilità di realizzazione del rinverdimento di coperture piane, coperture inclinate, box e parcheggi sotterranei.

Considerato l'effetto depurativo del verde pensile, l'acqua meteorica in eccesso può essere immessa senza problemi in un impianto d'infiltrazione.

Infiltrazione delle acque meteoriche

La progettazione degli impianti d'infiltrazione deve tener conto soprattutto delle condizioni locali e dell'eventuale inquinamento delle acque meteoriche. Il suolo deve avere una permeabilità sufficiente e deve essere garantito uno spessore di filtrazione almeno pari a 1 m prima che le acque raggiungano il livello medio massimo della falda acquifera.

Per l'area oggetto del Piano Particolareggiato si constata la presenza di un livello superficiale poco permeabile o impermeabile con importante frazione limoso-argillosa, avente spessore variabile generalmente tra 1 m e 3 m; inoltre

è noto che la massima escursione storica della falda freatica si attesta oltre i 10 m.

L'infiltrazione superficiale avviene tramite immissione delle acque meteoriche in superfici piane, in fossi o in bacini. In questi casi di regola l'infiltrazione avviene attraverso uno strato superficiale di terreno organico rinverdito che assicura una buona depurazione delle acque meteoriche. Per questo motivo dovrebbero essere impiegati, quanto possibile, sistemi d'infiltrazione superficiale attraverso terreno rinverdito.

Nei sistemi sotterranei d'infiltrazione l'acqua meteorica viene immessa in trincee d'infiltrazione o in pozzi perdenti. Questi sistemi hanno il vantaggio di avere un minore fabbisogno di superficie filtrante, però si perdono quasi tutti gli effetti depurativi perché non viene attraversato lo strato superficiale del terreno. Per questo motivo questi sistemi dovrebbero essere impiegati solamente per acque meteoriche poco inquinate, altrimenti dovrebbe essere previsto un pretrattamento delle stesse.

Inoltre possono essere realizzati sistemi combinati d'infiltrazione accoppiando i sistemi d'infiltrazione superficiale ai sistemi sotterranei d'infiltrazione. Si possono ad esempio realizzare fossi di dispersione con sottostanti trincee d'infiltrazione.

In sintesi si possono utilizzare le seguenti soluzioni tecniche:

Sistemi d'infiltrazione superficiale:

- superfici d'infiltrazione;
- fossi d'infiltrazione;
- bacini d'infiltrazione;
- bacini di ritenzione ed infiltrazione.

Sistemi sotterranei di infiltrazione

- trincee d'infiltrazione;
- pozzi perdenti.

Sistemi combinati d'infiltrazione:

- fossi d'infiltrazione con trincee d'infiltrazione.

In considerazione di quanto prescritto dal *Regolamento per immissioni nelle fognature comunali* della Città di Venaria Reale, dell'assetto litostratigrafico dell'area e delle caratteristiche di permeabilità del sottosuolo si consiglia l'utilizzo, anche combinato, di:

Bacini di ritenzione ed infiltrazione: si tratta di bacini in terra, con il fondo impermeabilizzato e provvisti di sfioro con successiva infiltrazione delle acque meteoriche in surplus in fossi o depressioni del terreno, realizzati all'esterno. Questi bacini sono più grandi, assomigliano a laghetti e comportano un'elevata ritenzione delle acque meteoriche.

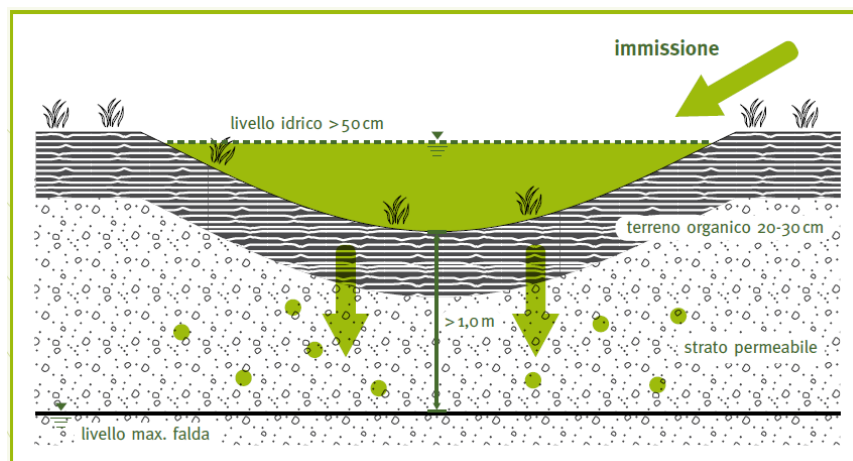


Figura 33 – Schema grafico di un bacino di ritenzione ed infiltrazione (fonte *Linee guida per la gestione sostenibile delle acque meteoriche* della Provincia di Bolzano)

Trincee d'infiltrazione: le trincee d'infiltrazione sono scavi riempiti con ghiaia, granulato di lava oppure con elementi prefabbricati in materiali plastici. L'acqua meteorica è immagazzinata nella trincea e s'infiltra lentamente nel sottosuolo. È inoltre possibile posare anche un tubo forato (tubo di dispersione) per aumentare la capacità d'accumulo e per garantire una più regolare distribuzione delle acque meteoriche lungo lo sviluppo della trincea. Questi sistemi vengono realizzati quando mancano le superfici per realizzare i fossi d'infiltrazione oppure quando il suolo non è sufficientemente permeabile. Inoltre, le trincee d'infiltrazione possono essere realizzate per l'immissione delle acque meteoriche in eccesso derivanti dai tetti verdi o dagli impianti per il recupero delle acque meteoriche.

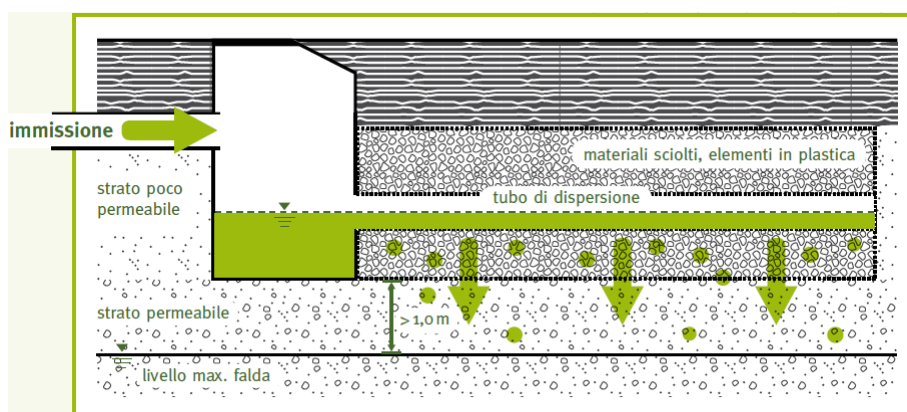


Figura 34 - Schema grafico di una trincea d'infiltrazione (fonte *Linee guida per la gestione sostenibile delle acque meteoriche* della Provincia di Bolzano)

Pozzi perdenti: sono un'alternativa alle trincee d'infiltrazione; in questo caso l'acqua meteorica s'infiltra nel sottosuolo in modo concentrato, mediante pozzo perdente. Questa tipologia è adatta per centri abitati con limitata superficie a disposizione, perché ha un minimo fabbisogno di superficie (inferiore al 1% della superficie allacciata). Come per le trincee d'infiltrazione, possono essere

immesse solamente acque meteoriche scarsamente inquinate, previo pretrattamento che deve comprendere almeno un'efficace sedimentazione.

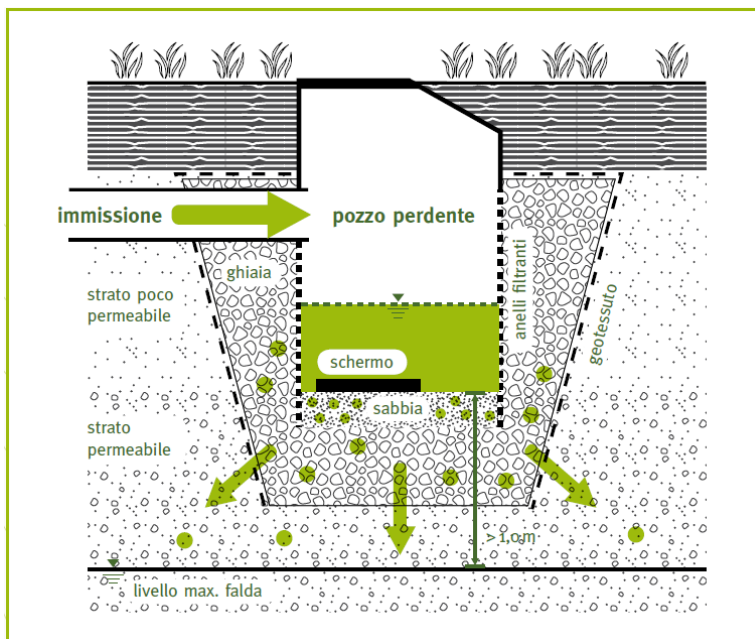


Figura 35 - Schema grafico di un pozzo perdente (fonte *Linee guida per la gestione sostenibile delle acque meteoriche della Provincia di Bolzano*)

Fossi d'infiltrazione con trincee d'infiltrazione: questa tipologia prevede la realizzazione di fossi rinverditi abbinati a sottostanti trincee d'infiltrazione. I fossi assicurano un rendimento depurativo molto buono, mentre le trincee sotterranee aumentano la capacità d'accumulo. Questi sistemi combinati sono particolarmente idonei nel caso di suoli poco permeabili.

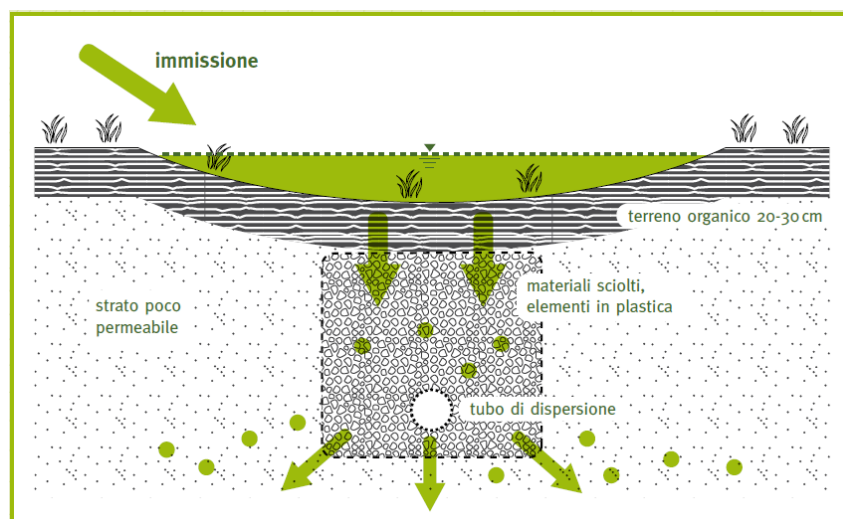


Figura 36 - Schema grafico di un fosso d'infiltrazione con trincea d'infiltrazione (fonte *Linee guida per la gestione sostenibile delle acque meteoriche della Provincia di Bolzano*)

Il Comune di Bolzano, per ottenere un quadro generale sulle possibili misure di mitigazione e compensazione alle problematiche indotte

dall'impermeabilizzazione delle superfici, nonché per elaborare una proposta concreta di inserimento di norme nell'ordinamento edilizio comunale, ha commissionato uno studio che si è concluso con la scelta del modello *Indice R.I.E.* per il calcolo dell'impatto edilizio e con l'elaborazione di una proposta definitiva e operativa di inserimento dell'Indice R.I.E. negli strumenti urbanistici. Tale metodologia rappresenta, al momento e in Italia, una delle soluzioni più avanzate alla gestione delle acque meteoriche e pertanto si consiglia l'utilizzo della stessa o, in alternativa, di altre aventi grado di accuratezza confrontabile.

4.5.3 La gestione delle terre e rocce da scavo

Per quanto concerne i materiali di scavo degli edifici e delle opere in progetto si rammenta che al momento, in assenza di ulteriori modifiche e integrazioni, l'art. 186 del D.Lgs. 152/06, così come modificato dal D.Lgs. 4/08, costituisce la disciplina di riferimento per la gestione delle terre e rocce da scavo e fornisce i criteri e le modalità di utilizzo delle medesime qualora classificate come sottoprodotti prevedendo l'assoggettamento delle stesse alla disciplina dei rifiuti qualora il loro utilizzo non rispetti le condizioni prescritte dal predetto articolo.

La Regione Piemonte, in considerazione del ruolo di programmazione, di indirizzo e di controllo ad essa spettante nell'ambito delle materie oggetto di conferimento agli Enti locali, al fine di uniformare sul territorio l'applicazione delle disposizioni in materia e di proporre indirizzi e direttive condivise, ha pubblicato con D.G.R. n. 24 – 13302 del 15 febbraio 2010 le *Linee guida per la gestione delle terre e rocce da scavo*, volte a fornire un inquadramento univoco, sia dal punto di vista amministrativo/procedurale che dal punto di vista tecnico, delle disposizioni relative all'utilizzo delle terre e rocce da scavo, con l'obiettivo di raggiungere la massima salvaguardia ambientale e la certezza applicativa da parte degli operatori, pubblici e privati, e degli enti di controllo.

4.6 Una mobilità a misura d'uomo

4.6.1 La viabilità di quartiere

Come previsto dal P.R.G.C. vigente, le schede d'area delle tre diverse U.M.I. prevedono tra le altre cose che *la viabilità interna dovrà essere progettata conformemente alle prescrizioni relative alle "zone 30 km/h"*.

Pertanto, la soluzione urbanistica prevista dal Piano Particolareggiato ha adottato diversi accorgimenti affinché si possa attendere alla filosofia delle zone 30.

La strategia delle zone 30 prevede l'introduzione di una serie di interventi di moderazione del traffico. Il concetto di moderazione del traffico, o *traffic calming*, rappresenta in sintesi il tentativo di conciliare le diverse funzioni che le strade locali degli ambiti residenziali possono ospitare, attraverso un'adeguata progettazione dell'infrastruttura viaria e il controllo delle velocità dei veicoli motorizzati. Le zone 30 si ispirano ai principi degli *shared spaces*, prima, e *home zones*, poi, introdotti in Inghilterra e ai *woonerven* ideati in Olanda. Tali soluzioni hanno obiettivi comuni, ovvero permettere agli utenti deboli di riappropriarsi delle strade locali, dominate dalle automobili, per tornare a svolgere le funzioni tipiche degli spazi residenziali, quali andare in bicicletta, fermarsi, incontrarsi, socializzare e giocare.

Le caratteristiche delle *home zones* sono simili a quelle dei *woonerven*: porte di accesso ben segnalate, distinzione fra i marciapiedi e le corsie veicolari ottenuta mediante dissuasori e l'impiego di pavimentazione differenziata, utilizzo del verde e dell'arredo urbano per limitare la velocità dei veicoli, presenza di attrezzature per la socializzazione e lo svago degli abitanti. È necessario che questi spazi siano riconoscibili dall'esterno, attraverso il posizionamento di appositi segnali di ingresso e uscita ben evidenziati, in modo che i veicoli si rendano conto di entrare in uno spazio in cui vigono particolari regole di comportamento.

Nate come spazi di transizione che connettevano le strade di maggior percorrenza veicolare con i *woonerven* e le *home zones*, le "zone 30" sono caratterizzate dalla presenza di dispositivi di moderazione della velocità sulla carreggiata. La fisionomia della strada non viene sostanzialmente modificata, poiché viene mantenuta la distinzione fra i marciapiedi, destinati ai pedoni, e la carreggiata, destinata ai veicoli. I pedoni non hanno la precedenza in ogni punto della strada, ma soltanto in corrispondenza degli attraversamenti pedonali. La conquista delle "zone 30" consiste nell'incremento della sicurezza: i veicoli sono indotti dalla conformazione della strada a non superare i limiti di velocità di sicurezza. Le "zone 30" mantengono l'aspetto tradizionale ma sono trattate con

le tecniche della moderazione del traffico, mentre i *woonerven* e le *home zones* prevedono interventi più intensivi.

Il piano, inoltre, persegue tre ordini di obiettivi: la sicurezza del traffico, la multifunzionalità della strada e la qualità del design dello spazio pubblico. Questi tre obiettivi costituiscono anche i criteri basilari della progettazione degli interventi della zona 30.

Il criterio della sicurezza deve garantire che il conducente di un veicolo motorizzato sia indotto a mantenere costantemente la velocità di sicurezza.

Il criterio della multifunzionalità può essere espresso nei seguenti termini: la strada non è solo lo spazio delle automobili, ma anche della vita di quartiere.

Come condizioni minime di multifunzionalità, la strada deve assicurare:

- percorsi pedonali continui, sicuri, senza barriere architettoniche, sufficientemente spaziosi, gradevoli e cadenzati dalla presenza di zone di sosta e di incontro;
- percorsi ciclabili continui, sicuri, gradevoli;
- spazi gioco confortevoli, protetti e facilmente sorvegliabili da parte degli abitanti.

Questa diversificazione delle funzioni dello spazio stradale è comunque soggetta al vincolo di non ridurre l'offerta di parcheggi per auto al di sotto della domanda effettiva: non è infatti tra i compiti del piano di zona 30 quello di intervenire sulla domanda di sosta; per incidere su di essa si richiedono misure di ordine più generale, che sono di competenza del piano strutturale della mobilità e del piano regolatore comunale.

L'architettura urbana è lo spazio vuoto delimitato dallo spazio pieno delle costruzioni; la qualità architettonica di una città dipende dalla qualità dei suoi spazi i quali sono, in larghissima misura, strade: sono le strade che consentono la percezione dell'architettura di una città. La progettazione della zona 30, in quanto agisce sul disegno della strada, può contribuire a migliorare la qualità architettonica dello spazio pubblico della città.

Il disegno delle singole misure di moderazione del traffico, dovrebbe essere preceduto da uno studio che fornisca le linee guida del design urbano, al quale i singoli piani di zona 30 devono attenersi allo scopo di pervenire ad una caratterizzazione unitaria e di qualità delle varie zone in merito alla scelta dei materiali delle pavimentazioni, dei particolari costruttivi, degli elementi di arredo, delle scelte illuminotecniche, della composizione del materiale vegetale.

Si possono in proposito fornire alcuni criteri basilari ai quali attenersi:

- le esigenze di unitarietà non devono andare a discapito della varietà dei luoghi;

- materiali, elementi costruttivi ed arredi devono tenere conto delle caratteristiche storiche dell'architettura dei luoghi, senza rinunciare ad introdurre innovazioni estetiche e tecniche nel disegno;
- è opportuno fornire possibili soluzioni alternative entro le quali le comunità locali possano esprimere le proprie preferenze;
- le soluzioni proposte devono presentare elevati standard di qualità sotto tutti i profili: dal disegno, alle prestazioni tecniche, all'efficienza manutentiva.

Il tema di una buona qualità diffusa sembra essere, a tutti i livelli della progettazione, della esecuzione e della manutenzione, il problema principale del disegno dello spazio pubblico della città.

Di seguito si analizzano le caratteristiche dei principali interventi di moderazione del traffico adottati nella progettazione delle zone 30, introdotti nell'area di progetto, ovvero:

- le porte delle zone 30. Esse costituiscono i veri e propri ingressi dell'ambito residenziale dalle strade di scorrimento e devono essere presenti in tutte le strade di accesso all'ambito;
- le intersezioni rialzate e attraversamenti pedonali rialzati. La funzione fondamentale di queste due misure è di garantire la continuità della rete dei percorsi pedonali. Le piattaforme rialzate sono luoghi dove i pedoni hanno la precedenza: il concetto che deve affermarsi è che si tratta di aree pedonali dove è consentito il transito dei veicoli a motore;
- le minirotatorie. La scheda sulle minirotatorie costituisce una integrazione del paragrafo dedicato alle rotatorie della viabilità di scorrimento. Le rotatorie sono misure molto efficaci per fluidificare il traffico. Infatti, nelle strade a non elevato livello di traffico, consentono di eliminare la regolazione semaforica pur garantendo un buon livello di sicurezza dell'intersezione. È, tuttavia, importante rimarcare il fatto che la fluidificazione del traffico motorizzato non deve andare a discapito dell'utenza debole; infatti, nell'ambito della "zona 30", la rotatoria non deve interrompere la continuità della rete dei marciapiedi e delle piste ciclabili, che devono sempre costituire una infrastruttura forte per proteggere un utente debole;
- la chiusura di tratti stradali. Il provvedimento di chiusura di tratti stradali è molto efficace per contribuire a migliorare la qualità ambientale e la vivibilità dello spazio residenziale, esaltandone la multifunzionalità a favore della mobilità dolce e delle attività di libera fruizione dello spazio pubblico.

Le porte delle zone 30

La porta è un dispositivo di moderazione del traffico che segna l'ingresso da una strada urbana principale ad un ambito residenziale, oppure che delimita zone residenziali con caratteristiche differenti. Si compone di elementi volti ad enfatizzare il concetto di soglia, attraverso la combinazione di diverse misure come la sopraelevazione della superficie stradale per favorire l'attraversamento pedonale e ciclabile, il restringimento della carreggiata, la disposizione di segnaletica orizzontale e verticale, la collocazione di arredi urbani.



Figura 37 - I segnali di “area residenziale”, “zona a velocità limitata” (zona 30) e “zona a traffico limitato”

Le porte hanno lo scopo di creare una chiara demarcazione, visiva e fisica, tra la rete viaria delle “zone 30” e la rete viaria principale; pertanto devono essere collocate all’imbocco di ogni via di accesso alla “zona 30”. Devono risultare ben distinguibili dal resto della superficie stradale, per segnalare in modo univoco l’entrata nell’ambito residenziale.

Le porte devono essere ben visibili dagli automobilisti, ma possono assumere aspetti molto differenti fra loro, anche in relazione alle caratteristiche dei luoghi in cui vengono collocate. Proprio per rinforzare l’identità locale dell’ambito residenziale interessato, è possibile ricorrere al coinvolgimento della popolazione nel disegno delle porte: ad esempio, si può richiedere alle scuole della zona di far preparare agli studenti alcuni manufatti da collocare sulle porte, inerenti ai temi della sicurezza e della vivibilità urbana. Le tematiche da inserire nelle porte possono poi essere riprese come motivo conduttore all’interno della zona.



Figura 38 – Esempi di ingressi “fai da te” in Svizzera e in Gran Bretagna

Le intersezioni rialzate

L'intersezione rialzata è un'area piana sopraelevata che copre l'intero spazio dell'intersezione, con rampe in tutti i punti di approccio. Essa permette di ridurre o eliminare del tutto il dislivello presente fra la carreggiata e i marciapiedi, garantendo la continuità della rete pedonale da cui vengono eliminate le barriere architettoniche costituite dai gradini dei marciapiedi. Essa è quasi sempre accompagnata da un allargamento dei marciapiedi, volto a produrre un restringimento della carreggiata, tale da impedire la sosta dei veicoli in corrispondenza dell'intersezione. Essa, dunque, si presenta come una misura duplice di continuità dei marciapiedi e di liberazione dell'intersezione dalla sosta delle auto. L'intersezione rialzata e le rampe sono evidenziate con un tipo pavimentazione che generalmente si differenzia dal resto della strada per colore e/o per materiale.

Le intersezioni rialzate hanno lo scopo fondamentale di rendere più sicuro l'attraversamento pedonale, in quanto, con questa misura, si afferma il principio che all'intersezione il veicolo a motore "sale sul marciapiede", contrariamente a quanto accade per la viabilità tradizionale, dove è il pedone che per attraversare "scende sulla strada veicolare".

Per questo è fondamentale che la misura di innalzamento della piattaforma sia accompagnata da quella di allargamento dei marciapiedi per impedire la sosta dei veicoli, non solo per ovvi problemi di agibilità e di visibilità, ma anche per affermare che la piattaforma rialzata non è uno spazio a disposizione dei veicoli, se non per transitarvi con prudenza e dando precedenza ai pedoni.

Le intersezioni rialzate hanno la finalità di diminuire l'incidentalità non solo fra veicoli e pedoni, ma anche tra gli stessi veicoli: dovendo questi accostarsi alle intersezioni rialzate a velocità moderata e offrendo l'intersezione una buona visibilità, si riducono la probabilità e la gravità degli incidenti.

In Italia la normativa prescrive sempre la presenza delle strisce pedonali in corrispondenza degli attraversamenti. Infatti, il *Nuovo codice della strada* vieta espressamente ai pedoni di attraversare in diagonale le intersezioni, proibendo anche di attraversare le piazze e i larghi al di fuori degli attraversamenti pedonali (art. 190, comma 3). Operando secondo tale la normativa, uno dei vantaggi delle intersezioni rialzate, quello cioè di attribuire la precedenza ai pedoni su tutta la piattaforma costringendo i veicoli a procedere a passo d'uomo è in parte ridimensionato, relegando la priorità pedonale alle zone dipinte con le strisce zebra.



Figura 39 – Esempi di intersezioni rialzate

Non vi sono specifiche tecniche italiane per le intersezioni rialzate. la maggioranza delle rampe ha un profilo diritto, con una pendenza compresa tra il 7% e il 10% e un'altezza di 8-10 cm. Una rampa di 10 cm di altezza per 100 cm di larghezza è anche un segnalatore di limite di velocità, in quanto un veicolo che la superi ad una velocità di poco superiore ai 30 km/h subisce un effetto di "salto". Si sconsiglia di realizzare le rampe in materiale discontinuo poiché si agevola la deformazione della rampa in corrispondenza del passaggio delle ruote dei veicoli.

La presenza delle piattaforme rialzate contribuisce a rallentare i veicoli motorizzati nei pressi delle intersezioni, aumentando la sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, oltre che degli stessi veicoli.

Questi fattori si riflettono positivamente sia sulla mobilità pedonale, che può usufruire della rete continua e senza barriere architettoniche dei marciapiedi, sia sulla mobilità ciclabile, che può condividere senza difficoltà lo spazio della carreggiata con le automobili. L'unico ostacolo per i ciclisti può essere costituito dalla necessità di salire sulle rampe delle piattaforme: è dunque opportuno che tali rampe siano progettate e realizzate con cura, evitando discontinuità, gradini e pendenze troppo ripide.

[Gli attraversamenti pedonali rialzati](#)

L'attraversamento pedonale rialzato consiste in una sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo, realizzata sia per dare continuità ai marciapiedi in una parte della strada compresa tra due intersezioni, sia per interrompere la continuità di lunghi rettifili, in modo da moderare la velocità dei veicoli a motore.



Figura 40 - Esempi di attraversamento pedonale rialzato e ampia piattaforma rialzata di fronte ad un edificio pubblico

Tale soluzione persegue il duplice obiettivo di favorire l'attraversamento dei pedoni e di ridurre la velocità dei veicoli in transito. L'attraversamento dei pedoni è reso più sicuro tramite gli stessi accorgimenti che caratterizzano le intersezioni pedonali rialzate: continuità della rete dei marciapiedi, riduzione della lunghezza dell'attraversamento, creazione di una zona di accumulo sgombra dalle auto, miglioramento della visibilità. La velocità dei veicoli è ridotta grazie alla sopraelevazione in corrispondenza dell'attraversamento.

Il Nuovo codice della strada afferma che *«in corrispondenza degli attraversamenti pedonali i conducenti dei veicoli devono dare la precedenza ai pedoni che hanno iniziato l'attraversamento [...]». Gli attraversamenti pedonali devono essere sempre accessibili anche alle persone non deambulanti su sedie a ruote; a tutela dei non vedenti possono essere collocati segnali a pavimento o altri segnali di pericolo in prossimità degli attraversamenti stessi»* (art. 40, comma 11).

Le minirotatorie

Come la rotatoria, anche la minirotatoria è costituita da un anello, all'interno del quale vige il diritto di precedenza, in cui confluiscono i veicoli provenienti da più strade. Essa si distingue dalle altre rotatorie per le dimensioni molto contenute sia dell'isola centrale (che spesso è parzialmente o totalmente sormontabile), sia dell'anello, che è sempre ad un'unica corsia di marcia).



Figura 41 - Esempi di minirotatorie parzialmente e totalmente sormontabili

Le minirotatorie hanno in comune con le rotatorie la finalità di incrementare i livelli di sicurezza e di fluidificare il traffico per quanto concerne, in particolare, la mobilità motorizzata. Tuttavia, nell'ambito delle "zone 30", va posta con priorità la finalità di garantire la sicurezza dell'utenza debole, costituita da pedoni e ciclisti.

L'effetto di moderazione del traffico che si ottiene con le minirotatorie può essere accentuato se esse sono posizionate in un certo numero di intersezioni vicine, magari combinandole con altre misure, poiché gli effetti sui volumi di traffico in una "zona 30" non sono dovuti a un singolo elemento, ma al sistema complessivo in cui sono inseriti.

Nell'ambiente urbano la minirotatoria, così come le rotatorie più ampie, può rappresentare una opportunità di miglioramento del design stradale, nella misura in cui si possono inserire elementi decorativi che valorizzano l'estetica e la riconoscibilità del luogo.

4.6.2 La viabilità "dolce"

Lungo le viabilità perimetrali e trasversalmente all'interno dell'area in oggetto, il Piano Particolareggiato – conferma delle previsioni della Variante n. 15 – prevede la realizzazione di piste ciclabili da integrarsi con quelle esistenti e quelle in progetto, così come da P.U.T.

Oltre ad una sede propriamente dedicata ai ciclisti, il Piano Particolareggiato, caratterizzando le viabilità interne quali "zone 30", consente l'uso promiscuo e quindi la multifunzionalità delle strade.

L'ipotesi è realizzare piste ciclabili a doppio senso di marcia di larghezza pari a 2,5m. Per un dettaglio realizzativo si rimanda agli elaborati 4.1 e 4.4.

4.7 L'attuazione del Piano Particolareggiato mediante convenzionamento

Con il fine strategico di limitare l'utilizzo di risorse pubbliche per garantire l'attuazione degli obiettivi previsti dalla variante 15 e approfonditi dal P.P, l'attuazione degli interventi strutturali ed infrastrutturali del P.P. avviene attraverso la stipula di appositi atti convenzionali a regolare i rapporti fra operatori privati riuniti in Consorzio e la Città di Venaria Reale.

Tali atti convenzionali dovranno garantire la sottoscrizione dei reciproci impegni, per la realizzazione della Città pubblica quali:

- la formale accettazione dei contenuti progettuali (infrastrutturali) previsti dal Piano Particolareggiato e degli oneri economici conseguenti;
- la definizione delle modalità per la redazione del progetto definitivo/esecutivo di tutte le opere di urbanizzazione previste dal Piano Particolareggiato per la condivisione dei necessari sviluppi progettuali;
- la definizione di un cronoprogramma degli interventi;
- la modalità di realizzazione di tutte le opere pubbliche anche a scomputo degli oneri tabellari secondo le leggi vigenti in materia;
- la dismissione di tutte le aree a servizi pubblici e di quelle destinate alle opere di urbanizzazione primaria (come ad esempio strade e arredo stradale) ovvero di tutti gli spazi pubblici (come ad esempio bosco urbano e parcheggi);
- definire i casi in cui il Comune intende avvalersi delle procedure espropriative ammesse dalla legge in presenza di un Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica.

Tali atti convenzionali dovranno garantire la sottoscrizione dei reciproci impegni, per la realizzazione delle quote di edilizia libera e pubblica quali:

- la formale accettazione dei contenuti progettuali (strutturali) previsti dal Piano Particolareggiato e degli oneri economici conseguenti;
- le modalità per l'edificazione di tutti i lotti fondiari privati;
- la verifica dei diritti edificatori e l'attribuzione di tali diritti ai lotti fondiari;
- le modalità per l'edificazione di tutti i lotti fondiari per l'edilizia residenziale pubblica;
- la quantità di edilizia pubblica reperita dal P.P. e le modalità per la sua collocazione nelle aree fondiarie residenziali.

La realizzazione degli interventi previsti ha quindi un sostanziale apporto privatistico sia nella dismissione delle aree che nella realizzazione degli interventi secondo modalità di controllo e garanzie finanziarie a tutela dell'Amministrazione Comunale da stabilirsi all'atto del convenzionamento.

La Convenzione tra Comune e Consorzio, deve essere stipulata previa deliberazione della Giunta Comunale, prima del rilascio del primo Permesso di Costruire, così come previsto dall'art. 3.3 delle *Norme Tecniche di Attuazione*.

4.8 Il coordinamento degli interventi strutturali ed infrastrutturali (OO.UU. I e OO.UU. II)

Come recita l'art. 3 delle *Norme Tecniche di Attuazione* (elaborato 7), l'obiettivo del Piano Particolareggiato è *l'attuazione completa e coordinata delle opere strutturali e infrastrutturali previste negli elaborati di progetto*.

L'attuazione degli interventi può avvenire attraverso Permessi di Costruire diretti, previa costituzione di Consorzi tra i proprietari, esteso almeno ad una unità minima di intervento, e stipula di convenzione tra il Comune di Venaria Reale e i citati Consorzi.

Infatti, così come previsto dall'art. 3.2 *Consorzio dei proprietari*, i proprietari hanno la facoltà di costituirsi in Consorzio, disciplinato da specifico accordo, al fine di coinvolgere tutti i consorziati a cedere le aree destinate alle opere di urbanizzazione secondo i tempi indicati dal Comune, eseguire le opere di urbanizzazione necessarie per l'attuazione delle UMI a spese del Consorzio, stabilire le modalità per la realizzazione delle quantità di edilizia pubblica in alternativa alla cessione delle aree fondiarie.

Il coordinamento progettuale ed attuativo del Piano Particolareggiato è garantito dalla stipula della Convenzione attuativa, dall'attuazione delle fasi individuate da "corpi d'opera" a cui viene estesa la progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione previste e la realizzazione delle opere stesse sulla base del crono-programma, dall'articolazione degli interventi strutturali in lotti di intervento, a cui è demandato il compito del coordinamento progettuale degli edifici e degli spazi privati ad essi pertinenti.

Il Permesso di costruire dei fabbricati potrà essere rilasciato a seguito della cessione delle aree per servizi pubblici e per la viabilità pubblica, secondo le modalità stabilite dalla Convenzione attuativa e contestualmente all'approvazione da parte della Città di Venaria Reale del progetto esecutivo di tutte le opere di urbanizzazione primaria afferenti le UMI o di tutte quelle opere che rendono funzionale l'intervento di cui si richiede il Permesso di Costruire. Tali opere saranno da eseguirsi a scomputo da parte dei proponenti e da concludersi prima della richiesta dell'agibilità degli edifici oggetto di richiesta di Permesso di Costruire, così come indicato dall'art. 3 delle *Norme Tecniche di Attuazione*.

Le opere di urbanizzazione primaria, previste dal Piano Particolareggiato, sono rappresentate graficamente nelle tavole:

- 4.2 Progetto OO.UU.: Sistemazione superficiali aree pubbliche;

- 4.4 Progetto OO.UU.: *Dettagli costruttivi*;
- 4.5 Progetto OO.UU.: *Reti esistenti e in progetto - fognatura bianca e nera*;
- 4.6 Progetto OO.UU.: *Reti esistenti e in progetto - acquedotto e gas*;

L'elaborato 4.1 *Relazione opere di urbanizzazione e computo metrico*, invece, ne descrive il progetto di massima.

Gli elaborati 4.3 *Progetto OO.UU.: Individuazione corpi d'opera delle opere di urbanizzazione*, infine, individuano i diversi corpi d'opera interessanti i vari lotti di intervento.

Ai fini di una razionale articolazione progettuale e temporale del Piano Particolareggiato, le singole UMI sono attuabili per elementi territoriali coordinati tra opere strutturali e infrastrutturali. Per tale motivo sono stati individuati i lotti di intervento, i corpi d'opera funzionali ai singoli lotti di intervento e quelli interessanti le U.M.I.

Per quanto riguarda le opere di urbanizzazione secondaria il P.P. individua il lotto di intervento definito con sigla Sc01, Sc02 in tavola 3.2 sul quale potranno essere previste le opere indicate dalla Delibera di Giunta Comunale n. 49 del 23/03/2012, rettificata con la successiva D.G.C. n. 71 del 03/05/2012.

La normativa di P.P. ammette per la realizzazione di tali opere l'intervento diretto di privati a scomputo degli oneri tabellari di urbanizzazione secondaria in applicazione della normativa vigente in materia di opere pubbliche secondo le modalità e tempi da stabilirsi all'atto della stipula della Convenzione attuativa.

La previsione delle strutture edilizie relative alle opere di urbanizzazione secondaria previste dovrà rispettare le regole contenute nell'articolo 80ter delle Norme Tecniche di Attuazione del P.R.G.C. che, relativamente alle condizioni legate al contenimento energetico, impongono la progettazione e realizzazione di fabbricati passivi.

5. VERIFICA DELLA RISPONDENZA DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO ALLE PRESCRIZIONI DI CARATTERE AMBIENTALE

Le Schede d'Area delle tre diverse U.M.I., introdotte con la Variante n.15, prevedono che *“tutti gli interventi strutturali ed infrastrutturali (comprehensive delle sistemazioni superficiali degli spazi pubblici e privati) dovranno rispettare le disposizioni di carattere ambientale previste dal Rapporto ambientale (elaborato A1): si prescrive in sede di redazione del S.U.E. e di progettazione delle opere strutturali ed infrastrutturali, l'applicazione delle azioni di mitigazione e compensazione indicate al capitolo 7.2.2 del sopracitato documento.”*

Il capitolo 7.2.2 del Rapporto Ambientale, infatti, ha approfondito gli impatti negativi, indicando i principali interventi per la minimizzazione di tali impatti.

Anche alla luce di quanto precedentemente illustrato, la presente sezione intende dimostrare, per ogni prescrizione individuata dal Rapporto Ambientale, in sede di redazione della Variante n. 15, il rispetto delle disposizioni in sede di redazione del Piano Particolareggiato. Per ogni componente ambientale, si riportano sinteticamente le relative azioni di minimizzazione e l'indicazione degli adempimenti proposti in sede progettuale.

Componente ambientale: ARIA	
azioni di mitigazione e compensazione	<p><i>“Per limitare inutili sprechi di calore dovranno prevedersi sistemi atti a ridurre le dispersioni, quali opportune soluzioni progettuali per gli involucri degli edifici, per le superfici trasparenti, l'applicazione della certificazione energetica (i nuovi edifici dovranno essere dotati di certificato energetico), oltre all'incentivazione dell'impiego del solare passivo e all'attenzione per la localizzazione e l'orientamento degli edifici. Si dovranno anche mettere in atto le previsioni del Piano Energetico Comunale.</i></p> <p><i>All'atto della redazione del Piano Particolareggiato dovrà essere effettuata una valutazione delle emissioni di CO₂, utilizzando la metodologia proposta dal Piano Energetico Comunale, in modo da individuare ulteriori interventi di contenimento di tali emissioni.</i></p> <p><i>I comparti edificabili dovranno essere serviti da percorsi ciclo-pedonali e dovrà essere garantito il collegamento con la rete ciclabile comunale al fine di limitare l'utilizzo eccessivo delle auto private.”</i></p>

Il Piano Particolareggiato, persegue le indicazioni della Variante 15, prescrivendo con l'art. 11, oltre l'obbligo di rispondere alle previsioni descritte all'art. 80ter introdotto dalla Variante stessa di *dotare tutti gli interventi strutturali previsti all'interno del P.P. di sistemi innovativi per il contenimento dei consumi energetici e per possibili quote di autoproduzione da definire in sede di progettazione degli interventi, pari o superiori alle disposizioni minime di legge.*

Inoltre, all'atto della richiesta di ogni Permesso di Costruire dovrà essere predisposta relazione tecnica atta a verificare la rispondenza degli interventi in progetto ai contenuti del Piano Energetico Comunale vigente alla data della richiesta stessa nella Città di Venaria Reale.

Ai sensi delle indicazioni contenute nella sezione 8 *Descrizione delle misure previste per il monitoraggio della Variante* del Rapporto Ambientale, le Norme Tecniche di Attuazione del Piano Particolareggiato prescrivono che la totalità degli interventi dovrà essere classificata in classi energetiche di tipo A o B.

Si rimanda alla fase progettuale degli edifici la valutazione delle emissioni della CO₂, in quanto in tale sede non è possibile fare alcune considerazioni sull'impiantistica di cui verranno dotati i nuovi interventi.

Il Piano Particolareggiato, infine, prevede la realizzazione di nuove piste ciclabili ai margini dell'area di intervento e in attraversamento trasversale della stessa, in accordo con le piste ciclabili esistenti e con quelle previste dal PUT. Tale sistema ciclabile, poi, potrà integrarsi con la previsione di realizzare la viabilità interna al nuovo quartiere secondo la tipologia delle zone 30 che ben concilia la viabilità autoveicolare con quella ciclabile.

Componente ambientale: AMBIENTE IDRICO	
azioni di mitigazione e compensazione	<p><i>“Per quanto riguarda i reflui civili, dovrà essere garantito l'allacciamento delle nuove aree di trasformazione alla rete fognaria esistente, previa verifica della capacità della rete fognaria.</i></p> <p><i>Per quanto concerne l'incremento delle superfici impermeabilizzare (si ricorda che attualmente l'area è quasi totalmente permeabile) dovrà essere prevista l'applicazione di sistemi di laminazione delle acque meteoriche e l'utilizzo (dove possibile) di materiali permeabili o semipermeabili per le superfici di calpestio esterne.</i></p> <p><i>In fase di progettazione dei nuovi manufatti bisognerà prevedere accorgimenti tecnici idonei a limitare il consumo di acqua potabile.</i></p> <p><i>Bisognerà prevedere anche il recupero dell'acqua piovana per fini irrigui delle aree verdi.</i></p> <p><i>Il volume sarà calcolato in fase progettuale in base alle reali esigenze irrigue.”</i></p>

Il progetto di massima delle opere di urbanizzazione primaria allegato al Piano Particolareggiato (nel dettaglio si confrontino gli elaborati 4.1 e 4.5) prevede l'allacciamento dei nuovi insediamenti alle reti fognarie esistenti, rimandando ad una progettazione successiva di maggior dettaglio le opportune verifiche.

L'art. 1 *Regolamento per immissioni nelle fognature comunali* della Città di Venaria Reale prevede che *per tutti i suddetti fabbricati le acque bianche*

costituite da quelle meteoriche raccolte da tetti, cortili e strade private interne saranno smaltite in pozzi perdenti, salvo diversa specifica prescrizione dell'Amministrazione Comunale. Inoltre, l'art. 10 recita: per le acque meteoriche raccolte da tetti, cortili e strade interne private degli insediamenti civili, dovranno essere utilizzati, salvo diversa disposizione, pozzi disperdenti nel sottosuolo, le cui dimensioni e caratteristiche dovranno essere preventivamente concordate ed approvate dalla civica Amministrazione.

Quindi applicando tali previsioni, tutte le aree private dovranno essere dotate di sistemi per l'infiltrazione delle acque meteoriche. A tale proposito si rimanda al capitolo 4.4 della presente Relazione illustrativa. L'art. 11 delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Particolareggiato, nella sezione relativa alle prescrizioni di carattere geologico-idraulico prevede *che le acque raccolte ... siano in tutto o in parte riutilizzate per l'irrigazione delle aree a verde private.*

La sezione 4.4.2 della presente relazione, infine, fornisce alcune indicazioni per la riduzione dell'impermeabilizzazione del suolo, suggerendo l'impiego di soluzioni tipologiche per la creazione di pavimentazioni permeabili.

Componente ambientale: SUOLO e SOTTOSUOLO	
azioni di mitigazione e compensazione	<p><i>“Per la realizzazione di piazzali, parcheggi e della viabilità di accesso dovrà essere valutata la possibilità di utilizzare materiali di recupero da demolizione in sostituzione degli inerti di cava.</i></p> <p><i>Ridurre allo stretto necessario le aree esterne pavimentate lasciando il terreno permeabile.</i></p> <p><i>Recuperare il terreno biologico per gli interventi di sistemazione delle aree verdi.</i></p> <p><i>La sottrazione di terreno agricolo sarà compensata con la previsione di aree a verde pubblico piantumato con vegetazione arborea ed arbustiva di almeno 4 ettari con una densità di un albero ogni 25 mq. Aumentando la superficie piantumata sarà possibile diminuire la densità arborea.”</i></p>

Le Norme Tecniche di Attuazione, prevedono all'art. 11 alcune prescrizioni relative ai materiali, ovvero: *in sede di progettazione delle aree pubbliche a strada e a piazzale andrà valutata la possibilità di utilizzo di materiali riciclabili e a basso impatto ambientale e l'utilizzo di materiali di recupero da demolizione in sostituzione degli inerti di cava ferma restando l'applicazione delle normative vigenti in materia.*

Il progetto di massima allegato al P.P. delle opere di urbanizzazione prevede inoltre la predisposizione di stalli semipermeabili per i parcheggi di attestamento previsti così come tale indicazione viene data per le aree a piazza pubblica.

Inoltre l'art. 11 delinea alcune prescrizioni relative alle aree verdi pubbliche e private imponendo *che il terreno di scotico sia accumulato riutilizzato in fase di sistemazione delle aree verdi pubbliche e private.*

Le aree verdi e le alberature in progetto nell'area del Piano Particolareggiato sono regolamentate dalle previsioni contenute nell'elaborato 10.1 *Indicazioni per la sistemazione delle aree a verde pubbliche e private* e nel relativo allegato grafico, elaborato 10.2.

Componente ambientale: PAESAGGIO E BIODIVERSITA'	
azioni di mitigazione e compensazione	<p><i>“I nuovi interventi dovranno integrarsi visivamente con gli ambiti urbani circostanti. A tale proposito dovranno prevedersi lungo le strade perimetrali dell'area della Variante, filari alberati con caratteristiche vegetazionali riconducibili a quelli già esistenti nelle aree contermini.</i></p> <p><i>Lungo Via Don Sapino, dovrà risultare una fascia piantumata con vegetazione d'alto fusto tra il fronte edificato e il margine stradale, con funzione schermatura degli edifici.</i></p> <p><i>Nell'area destinata a bosco urbano dovranno essere ricostruiti ambienti naturali che favoriscano la nidificazione dell'avifauna e dovrà essere impiantata vegetazione riconducibile al climax della foresta planiziale.</i></p> <p><i>I sistemi d'illuminazione da utilizzare sia nelle aree perimetrali, che nelle aree interne alla zona oggetto della Variante, dovranno evitare la propagazione dei raggi verso l'alto e dovranno essere localizzati in modo da minimizzarne il numero, ottimizzandone l'efficienza.</i></p> <p><i>Il Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica dovrà riportare un approfondimento riguardante le tipologie compositive dei nuovi manufatti rispetto al contesto ambientale e paesaggistico di riferimento, nonchè degli spazi che si affacciano su via Don Sapino. Il Piano Particolareggiato dovrà anche integrare le nuove previsioni di spazi pubblici con i nuovi edifici dell'ospedale di via Don Sapino e della chiesa parrocchiale di via Petrarca.</i></p> <p><i>Per quanto concerne l'archeologia, in fase di progettazione e di attuazione dovranno essere previste tutte le attività necessarie per assicurare il rispetto degli elementi archeologici eventualmente rinvenuti durante la fase di scavo, secondo le indicazioni del D.Lgs 42/04 e s.m.i.”</i></p>

La rispondenza delle azioni relative alle aree verdi e alle alberature in progetto è contenuta nell'elaborato 10.1 *Indicazioni per la sistemazione delle aree a verde pubbliche e private* e nel relativo allegato grafico, elaborato 10.2.

In merito ai sistemi di illuminazione, invece, si rimanda al progetto di massima delle opere di urbanizzazione primaria, elaborato 4.1 *Relazione opere di urbanizzazione e computo metrico.*

L'elaborato 3.3 *Progetto: Regole urbanistiche ed edilizie* e fornisce indicazioni di carattere compositivo in merito ai nuovi edifici di cui l'area in

oggetto si doterà, quali ad esempio vincoli di arretramento allineamento dei fili di fabbricazione, l'obbligatorietà di rispettare indicazioni di simmetria, la concentrazione dell'edificato in soprassuolo e l'indicazione del numero di piani massimo consentito e di altezza dei fronti per ciascun lotto. L'elaborato 7 *Norme tecniche di attuazione*, all'art. 11 fornisce indicazioni sull'impiego di materiali o soluzioni architettoniche da rispettare o meno in fase di progettazione di dettaglio degli edifici. Gli elaborati 5.1 *Progetto: Planivolumetrico* e 5.2 *Progetto: Profili sezioni indicative*, infine, propongono graficamente la soluzione urbanistico-architettonica fornita dal Piano Particolareggiato.

Come previsto dalla normativa vigente, alla quale si rimanda integralmente, occorre assicurare il rispetto di eventuali elementi archeologici rinvenuti durante la fase di scavo, secondo le indicazioni del D.Lgs 42/04 e s.m.i.

Componente ambientale: CONSUMO E RIFIUTI	
azioni di mitigazione e compensazione	<p><i>“La Città di Venaria si è dotata di regolamento di raccolta rifiuti differenziata “porta a porta”. Tale strumento ha permesso di smaltire in modo più corretto i rifiuti prodotti riuscendo ad arrivare ad una percentuale di quasi 40%.</i></p> <p><i>In fase progettuale si dovranno individuare aree specifiche da destinare alla raccolta differenziata.</i></p> <p><i>Il Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica dovrà individuare ed indicare le tipologie, il numero e la localizzazione delle strutture funzionali all'organizzazione del sistema integrato di raccolta differenziata.</i></p> <p><i>Un contributo significativo alla gestione dei rifiuti arriverà dall'attuazione del sistema pneumatico di raccolta dei rifiuti.</i></p> <p><i>Negli edifici uni-bifamigliari si dovrà incentivare il compostaggio domestico.</i></p> <p><i>Nella progettazione degli edifici si dovranno utilizzare, per quanto possibile materiali riciclabili e a basso impatto ambientale.”</i></p>

Il presente piano Particolareggiato prevede la realizzazione di isole ecologiche interrate, in accordo con le indicazioni delle deliberazioni di Giunta Comunale e secondo i disposti dell'art. 13bis *Isole ecologiche pertinenti interrate* del *Regolamento per la gestione dei rifiuti urbani*. L'elaborato 5.1 *Planivolumetrico* e la tavola grafica 4.2 *Progetto OO.UU.: Sistemazione superficiali aree pubbliche*, individuano la posizione di massima di tali punti di raccolta dei rifiuti urbani, secondo quanto descritto anche nell'elaborato 4.1 *Relazione opere di urbanizzazione e computo metrico*.

Le Norme Tecniche di Attuazione, prevedono all'art. 11 alcune prescrizioni relative ai materiali, ovvero: *E' preferibile, nella fase della*

progettazione degli interventi edilizi privati l'utilizzo di materiali riciclabili e a basso impatto ambientale.

Componente ambientale: ENERGIA

azioni di mitigazione e compensazione	<p><i>“In sede di progettazione degli edifici (non solo quelli pubblici) bisognerà incentivare l'applicazione dei criteri della “casa passiva”, oltre che incentivare l'utilizzo di fonti di energia alternativa (solare fotovoltaico, solare termico, utilizzo di lampade a basso consumo (anche per l'illuminazione pubblica).</i></p> <p><i>Tutti gli edifici di nuova realizzazione dovranno attenersi, nella loro progettazione e costruzione alle norme regionali emesse con DGR n. 46-11968 del 4.8.09, fatta salva, ovviamente la possibilità di applicare gli standard comunali, ove più restrittivi di quelli regionali.</i></p> <p><i>Sempre in sede di progettazione degli edifici prevedere idonei sistemi per ridurre il surriscaldamento degli ambienti e la necessità di rinfrescamento estivo.”</i></p>
---------------------------------------	--

Le Norme Tecniche di Attuazione specifiche del Piano Particolareggiato prevedono che al momento della richiesta di ogni Permesso di Costruire dovrà essere predisposta relazione tecnica atta a verificare la rispondenza degli interventi in progetto ai contenuti del *Piano Energetico Comunale* vigente alla data della richiesta stessa nella Città di Venaria Reale. Il citato *Piano Energetico Comunale* prevede il rispetto di una serie di obblighi e di azioni facoltative da adottare per ottimizzare l'impiego di energie.

Inoltre, secondo il vigente D. Lgs. 28/2011 è fatto obbligo nel caso di edifici di nuova costruzione, indipendentemente dalla loro destinazione, che gli impianti di produzione di energia termica siano *progettati e realizzati in modo da garantire il contemporaneo rispetto della copertura, tramite il ricorso ad energia prodotta da impianti alimentati da fonti rinnovabili, del 50% dei consumi previsti per l'acqua calda sanitaria e delle seguenti percentuali della somma dei consumi previsti per l'acqua calda sanitaria, il riscaldamento e il raffrescamento:*

- a. il 20 per cento quando la richiesta del pertinente titolo edilizio è presentata dal 31 maggio 2012 al 31 dicembre 2013;*
- b. il 35 per cento quando la richiesta del pertinente titolo edilizio è presentata dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2016;*
- c. il 50 per cento quando la richiesta del pertinente titolo edilizio è rilasciato dal 1° gennaio 2017.*

È previsto, inoltre, che tali obblighi *non possono essere assolti tramite impianti da fonti rinnovabili che producano esclusivamente energia elettrica la quale alimenti, a sua volta, dispositivi o impianti per la produzione di acqua calda sanitaria, il riscaldamento e il raffrescamento.*

Secondo le previsioni dell'art. 80ter introdotto dalla Variante 15, i futuri edifici pubblici che si realizzeranno nell'area di Piano Particolareggiato,

dovranno rispettare i principi della casa passiva, così come peraltro illustrato nella sezione 4.3 della presente relazione.

6. IL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO

6.1 La capacità edificatoria

La capacità edificatoria complessiva si ricava applicando l'indice territoriale indicato nelle singole schede d'area, ovvero 0,4 mq/mq, alle superfici territoriali delle tre distinte unità minime di intervento (U.M.I. I, U.M.I. II, U.M.I. III) in cui il Piano Particolareggiato è articolato. Tali superfici territoriali (St) riportate nel prospetto seguente risultano leggermente differenti da quelle individuate dalla Variante 15, in quanto, si precisa, sono desunte da rilievo strumentale effettuato in situ.

U.M.I.	St (mq)	It (mq/mq)	SUL (mq)
U.M.I. I	95.647	0,4	38.259
U.M.I. II	115.112	0,4	45.859 ⁷
U.M.I. III	24.741	0,4	9.896
Totale	235.500		94.014

6.1.1 Ripartizione delle capacità edificatorie tra proprietà pubbliche e private

Secondo il citato rilievo strumentale, di questa capacità edificatoria circa il 7% (6.305mq di SUL) risulta di proprietà comunale, mentre il restante 93% (87.918mq di SUL) è di proprietà di privati o enti religiosi. Come evidenziato nel prospetto seguente, infatti, il Comune di Venaria Reale risulta proprietario di 15.762mq di superficie territoriale (si veda a tal proposito la tavola denominata *Elab2.2 Stato di fatto: Rilievo planialtimetrico*).

⁷ La capacità edificatoria della UMI II si ricava applicando l'i.t. alla relativa St, ovvero $115.112\text{mq} \times 0,4\text{mq/mq} = 46.045\text{mq}$. A tale valore, però, occorre dedurre la capacità edificatoria già utilizzata con la concessione n.1979 del 20/11/1998 (PE n. 4149/97), relativa a mappali ora in parte all'interno dell'area di PP e in parte afferenti l'area Bep9, pari a 186 mq, così determinata:

- intera superficie rilevata dei mappali oggetto della concessione edilizia: 15.960,60mq
- superficie del lotto fondiario (ora zona urbanistica Bep9): 3.803mq
- volume effettivamente costruito con concessione n.1979 del 20/11/1998: 732,02mc
- volume effettivamente costruiti derivanti dall'applicazione della capacità edificatoria delle aree interne al lotto fondiario (ora zona urbanistica Bep9): 175,01 mc ($15.906,60:3.803=732,02:x$ con $x=175,01$ mc)
- volume effettivamente costruiti derivanti dall'applicazione della capacità edificatoria delle aree esterne al lotto fondiario: 557,01mc ($732,02-175,01$)
- superficie da dedurre dalla capacità edificatoria dei mappali esterni al lotto fondiario coinvolti nella pratica edilizia, mappali n. 15p, 16p, 45p, 46, 73 e 301 foglio 31: 186 mq ($557,01\text{mc}/3\text{m}$)

Pertanto si ricava che la capacità edificatoria afferente la UMI II è pari a 45.859 mq (46.045-186mq).

Alla capacità edificatoria afferente la UMI II va aggiunta la capacità edificatoria residua dell'area Bep9, secondo quanto previsto dalle Norme di Attuazione (art. 9).

Proprietà	St (mq)	It (mq/mq)	SUL (mq)	%
Comune	15.762	0,40	6.305	7
Privati+ Enti	219.738	0,40	87.710	93
Totale	235.500		94.014	100

I 6.305mq di SUL generati dalle proprietà del Comune di Venaria, sono comprensivi di 1.009mq di SUL da destinarsi ad ERP (pari al già citato 16% previsto dalle schede d'area) e 5.296mq di SUL per l'edilizia libera.

L'elaborato 3.2 *Azzonamento urbanistico su rilievo* individua le aree fondiarie di atterraggio dei diritti edificatori di proprietà del Comune di Venaria Reale F-(com), distribuiti su ciascuna U.M.I. in modo proporzionale alle dimensioni territoriali. Il Comune potrà cedere a privati, che ne faranno richiesta, i propri diritti edificatori secondo un prezzo stabilito dal Consiglio Comunale.

U.M.I.	Azzonamento urbanistico (Elab. 3.2)	Edilizia Libera Comune (mq)
U.M.I. I	F-(com)-I	2.151
U.M.I. II	F-(com)-II	2.589
U.M.I. III	F-(com)-III	556
Totale		5.296

6.1.2 L'Edilizia Residenziale Pubblica e l'affitto concordato

La Città di Venaria Reale ha inoltre la possibilità di accorpate le quote edificatorie da destinare ad edilizia convenzionata all'interno delle aree fondiarie F-(com).

Le differenti schede d'area delle tre UMI, inoltre, prevedono:

- il reperimento di Edilizia Residenziale Pubblica (edilizia pubblica - sovvenzionata, agevolata e convenzionata) in percentuale non inferiore al 16% della capacità edificatoria complessiva ammessa;
- oltre alla quota percentuale stabilita da destinarsi ad edilizia pubblica, il Comune prescrive che una quota non inferiore al 10% dell'edilizia libera realizzata sia posta sul mercato dell'affitto concordato, previsto dalla legge L. 431 del 9/12/1998 art. 2 comma 3.

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 49 del 23/03/2012 e successiva n. 71 del 03/05/2012 sono state fornite alcune indicazioni per la redazione del Piano Particolareggiato, tra cui la specificazione della suddivisione del 16% da destinare ad edilizia pubblica, ovvero:

- il 4% della SUL da destinare ad edilizia sovvenzionata;
- il 3% della SUL da destinare ad edilizia agevolata;

- il 9% della SUL da destinare ad edilizia convenzionata.

Pertanto, secondo l'applicazione di tali parametri si ricavano le quantità relative all' Edilizia Residenziale Pubblica, riassunte per ogni singola U.M.I. e nel complesso:

Ambito	St (mq)	SUL (mq)	edilizia pubblica (mq)			
			Totale (16%)	Sovv. (4%)	Agev. (3%)	Conv. (9%)
U.M.I. I	95.647	38.259	6.121	1.530	1.148	3.443
U.M.I. II	115.112	45.859 ⁸	7.337	1.834	1.376	4.127
U.M.I. III	24.741	9.896	1.583	396	297	891
Totale	235.500	94.014	15.042	3.761	2.820	8.461

Nell'insieme, quindi, si ottengono 15.042mq di SUL da destinare ad Edilizia Residenziale Pubblica, di cui 3.761mq di SUL per l'edilizia sovvenzionata, 2.820mq di SUL per l'edilizia agevolata e 8.461mq di SUL per l'edilizia convenzionata. Tali capacità sono state localizzate in apposite aree fondiarie nell'Elab. 3.2 *Azzonamento urbanistico su rilievo*, e individuabili con le sigle F-(A) per l'edilizia agevolata, F-(C) per l'edilizia convenzionata e F-(S) per l'edilizia sovvenzionata.

Oltre alla quota percentuale stabilita da destinarsi ad edilizia pubblica, la Variante n. 15 ha prescritto che una quota non inferiore al 10% dell'edilizia libera realizzata sia posta sul mercato dell'affitto concordato, previsto dalla legge L. 431 del 9/12/1998 art. 2 comma 3.

La SUL da destinare ad affitto concordato è stata determinata, così come previsto dalle indicazioni delle schede d'area, come quota pari al 10% della capacità edificatoria libera, ovvero della capacità complessiva (94.014mq) e quella da destinarsi ad edilizia pubblica (15.042mq), pari a 78.972mq. La SUL da destinare complessivamente ad affitto concordato, risulta pertanto pari a 7.897mq.

Di conseguenza, si riconoscono le successive quantità minime di capacità edificatoria da destinarsi all'affitto concordato:

Ambito	St (mq)	It (mq/mq)	SUL (mq)	ERP (mq)	Edilizia libera (mq)	Affitto (mq) (10% Edilizia libera)
U.M.I. I	95.647	0,40	38.259	6.121	32.138	3.214

⁸ Si veda la nota n.7

Ambito	St (mq)	It (mq/mq)	SUL (mq)	ERP (mq)	Edilizia libera (mq)	Affitto (mq) (10% Edilizia libera)
U.M.I. II	115.112	0,40	45.859 ⁹	7.337	38.522	3.852
U.M.I. III	24.741	0,40	9.896	1.583	8.313	831
Totale P.P.	235.500		94.014	15.042	78.972	7.897

Nel complesso, quindi, il Piano Particolareggiato deve garantire 7.897mq di SUL da assegnare all'affitto concordato, che dovrà essere garantita secondo le modalità da stabilire in sede di stipula della Convenzione attuativa.

⁹ Si veda la nota n.7

6.2 Le quantità complessive del Piano Particolareggiato

Considerando l'intera area interessata dal Piano Particolareggiato si riassumono le seguenti quantità caratterizzanti la proposta progettuale (elaborato 3.2 *Azzonamento urbanistico su rilievo*) e illustrate nel prospetto seguente:

U.M.I. I + U.M.I. II + U.M.I. III	235.500	
SUL	94.014	
Aree fondiarie - (F)	107.494	
Aree per servizi - verde (Sv)	45.037	98.977
Aree per servizi - parcheggio (Sp)	34.105	
Aree per servizi costruiti (Sc)	9.550	
Aree per servizi - attività di interesse comune (Si)	10.285	
Viabilità	29.029	

Si evidenzia un incremento delle aree destinate a servizi (art. 21 L.R. 56/1977) rispetto all'azzonamento proposto dalla Variante n.15. La sommatoria delle aree individuate a verde (Sv), a parcheggio (Sp), a servizi costruiti (Sc) e di interesse comune (Si) è di 98.977mq. Dal confronto con la Variante 15, si evidenzia quindi che le superfici per servizi pubblici subiscono un incremento di 23.751mq, in quanto si estendevano per soli 75.226mq.

6.3 Gli aspetti dimensionali nel dettaglio

Il Piano Particolareggiato determina le quantità di progetto come nel seguito specificate per ogni singola U.M.I. e determinate nel totale complessivo.

Si precisa che le quantità sono tutte espresse in mq, riferite ai valori determinati con rilievo strumentale e riferite a quanto illustrato nell'Elab. 3.2 *Azzonamento urbanistico su rilievo*.

Nel prospetto seguente sono illustrate le quantità relative alla U.M.I. I.

U.M.I. I			95.647
Aree fondiarie (F)	F-01	8.634	41.745
	F-02	8.280	
	F-03	8.299	
	F-04	4.521	
	F-05	3.397	
	F-(A)-I	1.577	
	F-(C)-I	2.393	
	F-(S)-I	3.069	
	F-(com)-I	1.575	
Aree per servizi - verde (Sv)	Sv-01	19.761	27.443
	Sv-02	1.837	
	Sv-03	1.968	
	Sv-04	2.182	
	Sv-05	1.323	
	Sv-06	372	
Aree per servizi - parcheggio (Sp)	Sp-01	2.597	13.078
	Sp-02	622	
	Sp-03	617	
	Sp-04	1.455	
	Sp-05	2.017	
	Sp-06	592	
	Sp-07	592	
	Sp-08	1.119	
	Sp-09	1.119	
	Sp-10	1.369	
	Sp-11	979	
Aree per servizi costruiti (Sc)	Sc-01	1.459	1.459
Viabilità			11.922

Complessivamente emerge che rispetto a quanto indicato dalla Variante 15, le aree destinate a servizi sono incrementate da 30.500mq circa a 41.980mq (27.443+13.078+1.459), mentre le superfici destinate a superficie fondiaria e viabilità si sono ridotte, rispettivamente da 47.770mq a 41.745mq e da 16.654mq a 11.922mq.

Analogo discorso vale per la U.M.I. II, le cui dimensioni sono riportate nella seguente tabella.

U.M.I. II			115.112
Aree fondiarie (F)	F-06	12.031	52.823
	F-07	10.684	
	F-08	6.281	
	F-09	11.076	
	F-10	1.269	
	F-(A)-II	901	
	F-(C)-II	6.414	
	F-(S)-II	2.348	
	F-(com)-II	1.819	
Aree per servizi - verde (Sv)	Sv-07	736	11.542
	Sv-08	258	
	Sv-09	1.715	
	Sv-10	523	
	Sv-11	1.340	
	Sv-12	1.294	
	Sv-13	683	
	Sv-14	1.779	
	Sv-15	3.214	
Aree per servizi - parcheggio (Sp)	Sp-12	1.121	18.556
	Sp-13	175	
	Sp-14	175	
	Sp-15	339	
	Sp-16	433	
	Sp-17	770	
	Sp-18	690	
	Sp-19	1.415	
	Sp-20	1.149	
	Sp-21	4.648	
	Sp-22	1.290	
	Sp-23	1.498	
	Sp-24	914	
	Sp-25	1.581	
	Sp-26	312	
	Sp-27	1.665	
	Sp-28	381	
Aree per servizi costruiti (Sc)	Sc-02	6.237	8.091
	Sc-03	1.854	
Aree per servizi - attività di interesse comune (Si)	Si-01	757	10.285
	Si-02	760	
	Si-03	758	
	Si-04	755	
	Si-05	3.722	
	Si-06	2.204	
	Si-07	1.329	
Viabilità			13.815

Anche in questo caso, sono incrementate le superfici a servizi da 36.460mq a 48.474mq (11.542+18.556+8.091+10.285) a discapito delle superfici destinate ad aree fondiarie (da 60.377mq a 52.823mq) e aree destinate a viabilità (da 18.796mq a 13.815mq).

Infine si riportano le dimensioni caratterizzanti la U.M.I. III.

U.M.I. III			24.741
Aree fondiarie (F)	F-11	1.987	12.926
	F-12	5.163	
	F-13	2.506	
	F-(A)-III	616	
	F-(C)-III	1.038	
	F-(S)-III	742	
	F-(com)-III	874	
Aree per servizi - verde (Sv)	Sv-16	375	6.052
	Sv-17	2.598	
	Sv-18	709	
	Sv-19	1.195	
	Sv-20	1.175	
Aree per servizi - parcheggio (Sp)	Sp-29	659	2.471
	Sp-30	1.084	
	Sp-31	728	
Viabilità			3.292

Come per le U.M.I. I e U.M.I. II, le superfici destinate a servizi pubblici sono aumentate da 8.267mq a 8.523mq, mentre si sono ridotte le aree destinate alla viabilità pubblica, da 3.673mq a 3.292mq. Per quanto attiene, invece, le aree fondiarie si registra un modesto incremento: da 12.846mq a 12.926mq.

6.4 Il bilancio della Domanda-Offerta dei servizi all'interno del Piano Particolareggiato

Il bilancio complessivo delle aree destinate a servizi pubblici nelle aree oggetto della Piano Particolareggiato risulta:

CIRT	2.710 ¹⁰
SUL totale (mq)	94.014
SUL residenziale (mq)	92.134
SUL non residenziale (mq)	1.880 ¹¹
Servizi art. 21 L.R. 56/1977 minimi richiesti (mq)	69.630
Servizi previsti dal Piano Particolareggiato (mq)	98.977

Gli standard urbanistici di cui all'art. 21 L.R. 56/1977 a destinazione residenziale rispettano le quantità minime di legge richieste per ogni abitante insediabile.

Un totale di 98.976mq di aree a servizi ex art. 21 L.R. 56/1977 corrisponde ad uno standard di 36,50 mq/abitante, calcolato considerando una C.I.R.T. di 2.710 abitanti. Tale valore risulta, pertanto, nettamente superiore a quanto richiesto per legge. Nel caso di applicazione del mix d'uso che prevede il 10% come quota massima da destinare ad usi diversi da quello residenziale, l'eccedenza di standard prevista dal progetto garantisce comunque il soddisfacimento dei minimi richiesti dall'art. 21 della L.R. 56/1977.

Di seguito si riporta l'elenco delle aree a servizi art. 21 L.R.56/77 presenti all'interno del Piano Particolareggiato e la loro funzione prevalente (per una rappresentazione grafica si rimanda all'Elab3.2 *Azzonamento urbanistico su rilievo*).

Funzione prevalente	U.M.I.	Sigla	Sup. (mq)	Sup. tot. (mq)
Aree per servizi - verde (Sv)	U.M.I. I	Sv-01	19.761	45.037
		Sv-02	1.837	
		Sv-03	1.968	
		Sv-04	2.182	
		Sv-05	1.323	
		Sv-06	372	
	U.M.I. II	Sv-07	736	
		Sv-08	258	
		Sv-09	1.715	
		Sv-10	523	

¹⁰ Tale valore si deduce ipotizzando una densità abitativa pari a 34mq di SUL ad abitante, confermando quanto ipotizzato dalla Variante n. 15, nell'ipotesi di un mix d'uso che prevede una quota minima da destinare ad usi diversi da quello residenziale il 2% minimo del complessivo.

¹¹ Valore determinato nell'ipotesi di una dotazione minima prevista per le attività accessorie, pari al 2% della capacità edificatoria complessiva.

Funzione prevalente	U.M.I.	Sigla	Sup. (mq)	Sup. tot. (mq)
		Sv-11	1.340	
		Sv-12	1.294	
		Sv-13	683	
		Sv-14	1.779	
		Sv-15	3.214	
	U.M.I. III	Sv-16	375	
		Sv-17	2.598	
		Sv-18	709	
		Sv-19	1.195	
		Sv-20	1.175	
Aree per servizi - parcheggio (Sp)	U.M.I. I	Sp-01	2.597	34.105
		Sp-02	622	
		Sp-03	617	
		Sp-04	1.455	
		Sp-05	2.017	
		Sp-06	592	
		Sp-07	592	
		Sp-08	1.119	
		Sp-09	1.119	
		Sp-10	1.369	
		Sp-11	979	
	U.M.I. II	Sp-12	1.121	
		Sp-13	175	
		Sp-14	175	
		Sp-15	339	
		Sp-16	433	
		Sp-17	770	
		Sp-18	690	
		Sp-19	1.415	
		Sp-20	1.149	
		Sp-21	4.648	
		Sp-22	1.290	
		Sp-23	1.498	
		Sp-24	914	
		Sp-25	1.581	
		Sp-26	312	
		Sp-27	1.665	
		Sp-28	381	
	U.M.I. III	Sp-29	659	
		Sp-30	1.084	
		Sp-31	728	
Aree per servizi - attività di interesse comune (Si)	U.M.I. II	Si-01	757	10.285
		Si-02	760	
		Si-03	758	
		Si-04	755	
		Si-05	3.722	

Funzione prevalente	U.M.I.	Sigla	Sup. (mq)	Sup. tot. (mq)
		Si-06	2.204	
		Si-07	1.329	
Aree per servizi costruiti (Sc)	U.M.I. I	Sc-01	1.459	9.550
	U.M.I. II	Sc-02	6.237	
		Sc-03	1.854	

7. GLI ELABORATI COSTITUENTI IL PIANO PARTICOLAREGGIATO

Costituiscono gli elaborati:

Elab_1	Relazione Illustrativa	-
Elab_2.1	Previsioni del P.R.G.C.	1:2.000
Elab_2.2	Stato di fatto: Rilievo planialtimetrico	1:1.000
Elab_2.3	Stato di fatto: Sezioni e profili	1:1.000
Elab_3.1	Progetto: Azzonamento urbanistico su mappa catastale	1:1.000
Elab_3.2	Progetto: Azzonamento urbanistico su rilievo	1:500
Elab_3.3	Progetto: Regole urbanistiche ed edilizie	1:500
Elab_4.1	Relazione illustrativa delle opere di urbanizzazione	-
Elab_4.2	Progetto OO.UU.: Sistemazione superficiali aree pubbliche	1:1.000
Elab_4.3	Progetto OO.UU.: Individuazione corpi d'opera delle opere di urbanizzazione	1:1.000
Elab_4.4	Progetto OO.UU.: Dettagli costruttivi	1:50
Elab_4.5	Progetto OO.UU.: Reti esistenti e in progetto - fognatura bianca e nera	1:1.000
Elab_4.6	Progetto OO.UU.: Reti esistenti e in progetto - acquedotto e gas	1:1.000
Elab_5.1	Progetto: Planivolumetrico	1:1.000
Elab_5.2	Progetto: Profili sezioni indicative	-
Elab_5.3	Progetto: Tipologie edilizie indicative	1:100
Elab_6.1	Stato di fatto: Planimetria catastale e relativa tabella delle proprietà e dei mappali interessati	1:1.000
Elab_6.2	Progetto: Sovrapposizione catastale con ripartizione usi del suolo (particellare di esproprio)	1:1.000
Elab_7	Norme tecniche di attuazione	-
Elab_8	Planimetria del Piano Particolareggiato su P.R.G.C.	1:2.000
Elab_9	Studio di sistemazione dell'asse di via Don Sapino	-
Elab_10.1	Indicazioni per la sistemazione delle aree a verde pubbliche e private	-
Elab_10.2	Indicazioni per la sistemazione delle aree a verde pubbliche e private - allegato grafico	1:1.100
Elab_10.3	Verifica di compatibilità acustica	-

BIBLIOGRAFIA

1. Città di Venaria Reale, Relazione Illustrativa, V15, *Studio Mellano Associati*
2. Provincia Autonoma di Bolzano, *Percorsi e segnali tattili – Sistema Loges*
3. Cooperativa Sociale Servizi Integrati Onlus, *Sistema Loges - Linea di Orientamento Guida e Sicurezza - Guida tecnica alla progettazione*
4. Regione Piemonte. Assessorato ai trasporti, infrastrutture. Direzione trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, *Linee guida per la sicurezza stradale*
5. Settore Viabilità e Sicurezza Stradale. Regione Piemonte, *Linee guida zone 30*
6. Provincia Autonoma di Bolzano, *Linee guida per la gestione sostenibile delle acque meteoriche*



CITTÀ DI VENARIA REALE

Provincia di Torino

**PIANO PARTICOLAREGGIATO
DI INIZIATIVA PUBBLICA DELLE AREE
DELLA VARIANTE n. 15 DEL P.R.G.C. VIGENTE**

ai sensi della L.U.R. 56/1977 - artt. 38-39-40

RELAZIONE ILLUSTRATIVA
ALLEGATI

**CITTÀ DI VENARIA REALE**

PROVINCIA DI TORINO

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: PIANO PARTICOLAREGGIATO IN ATTUAZIONE DELLA VARIANTE N. 15 AL P.R.G.C. VIGENTE -
ATTO DI INDIRIZZO PER LA PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE.

L'anno duemiladodici, addì ventitre marzo, ore 10.00 in Venaria Reale, nel Palazzo Municipale, si è riunita la Giunta Comunale.

Al momento dell'assunzione di questa deliberazione sono:

P	A	Cognome e Nome dei componenti	Funzione
P		CATANIA Giuseppe	Sindaco
P		BERGER Paolo	Vice Sindaco
P		RUSSO Vincenzo	Assessore
P		CAPOZZOLO Giulio	"
P		DEMARCHI Umberto	"
P		GENNARI Fosca	"
P		DELLISANTI Mimmo	"
P		BRESCIA Alessandro	"
P		SCHILLACI Rossana	"

Assiste alla seduta il Vice Segretario BOIERO Livio

Assume la presidenza il Sig. CATANIA Giuseppe - Sindaco

OGGETTO: PIANO PARTICOLAREGGIATO IN ATTUAZIONE DELLA VARIANTE N. 15 AL P.R.G.C. VIGENTE - ATTO DI INDIRIZZO PER LA PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE.

LA GIUNTA COMUNALE

- Su relazione dell'Assessore all'Urbanistica;
- Dato atto che il Comune di Venaria Reale è dotato di Piano Regolatore Generale, approvato con D.G.R. n. 32-14962 del 7/3/2005 pubblicato sul B.U.R. n. 11 del 17/3/2005;
- Rilevato che è stata approvata la Variante n. 15 al P.R.G.C. vigente (pubblicata sul B.U.R. n. 9 del 4/3/2010) per le aree comprese tra via Don Sapino, via Barbicinti e Corso Machiavelli, al fine di adeguare la capacità edificatoria residenziale del P.R.G.C.;
- Rilevato che l'Amministrazione ritiene necessario procedere all'attuazione della Variante e quindi alla redazione del Piano Particolareggiato;
- La Variante n. 15 al P.R.G.C. vigente intende perseguire l'obiettivo sintetizzabile nell'aggiornamento delle previsioni insediative residenziali sia di edilizia privata che di edilizia sociale, connesse all'evoluzione dell'impianto strutturale della famiglia ed ai fabbisogni delle varie fasce di popolazione;
- Con D.C.C. n. 93 del 20/10/2008 è stato approvato il Documento Programmatico della presente Variante redatto dal professionista incaricato, Ing. Desideri. Il Documento Programmatico è stato successivamente depositato e pubblicato nei modi previsti dalla legge;
- In data 1/12/2008 si è svolta la 1^ seduta della I Conferenza di Pianificazione (Documento Programmatico), mentre in data 19/1/2009 si è svolta la 2^ seduta della I Conferenza di Pianificazione prevista dall'art. 31 bis della L.R. 56/77. Durante tali sedute unitamente alla Regione Piemonte e alla Provincia di Torino è stato stabilito che la presente variante rientra a tutti gli effetti nella casistica di varianti di cui all'art. 17 comma 4 della L.R. 56/77 per le quali è prevista la procedura di cui agli artt. 31 bis e 31 ter della L.R. 56/77 (nuove procedure per la formazione e l'approvazione delle varianti strutturali ai piani regolatori). Durante tali sedute è stato inoltre stabilito l'assoggettamento della presente Variante alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) di cui all'art. 20 della L.R. 40/1998;
- Sulla base degli elementi acquisiti durante le sopracitate Conferenze di Pianificazione, sulla base del Documento Programmatico e delle indicazioni dell'Amministrazione, lo Studio Mellano Associati (aggiudicatario della gara pubblica di progettazione) ha redatto gli elaborati del progetto preliminare, della Valutazione Ambientale Strategica e dello studio geologico. Sui tali documenti l'Arpa Piemonte ha espresso con nota prot. n. 27257 del 17/6/2009 parere favorevole ai sensi di quanto previsto dal comma 9 dell'art. 31 ter della L.R. 56/77;
- Il Progetto preliminare della Variante con la relativa V.A.S. e studio geologico è stato adottato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n. 80 del 29/6/2009 ai sensi di quanto previsto dalla procedura di cui all'art. 31 ter della L.R. 56/77, controdeducendo inoltre alle osservazioni pervenute sul Documento Programmatico;
- Il Progetto Preliminare con la relativa V.A.S. e studio geologico sono stati successivamente depositati e pubblicati nei modi previsti dalla legge. Con D.C.C. n. 106 del 7/10/2009 sono state approvate le controdeduzioni alle osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione del Progetto Preliminare ed è stato conseguentemente ridefinito il progetto stesso;
- In data 6/11/2009 si è svolta la 1^ seduta della II Conferenza di Pianificazione (Progetto Preliminare, Rapporto Ambientale e V.A.S. (D.Lgs. 4/08 e D.G.R. 9/6/2008 n. 12-8931)), in data 18/11/2009 si è svolta la seduta del tavolo tecnico per l'esame degli aspetti ambientali, il giorno 26/11/2009 si è svolta la 2^ seduta della II Conferenza di Pianificazione e il giorno 21/12/2009 si è svolta la 3^ seduta conclusiva della II Conferenza di Pianificazione, ai sensi di quanto previsto dal comma 11 dell'art. 31 ter della L.R. 56/77;

- Durante la seduta conclusiva della II Conferenza di Pianificazione del 21/12/2009 la Regione Piemonte con nota prot. n. 52245 del 22/12/2009 e la Provincia di Torino con nota prot. n. 51410 del 17/12/2009 hanno fatto pervenire i propri pareri favorevoli all'approvazione del Progetto Preliminare della Variante condizionati al recepimento delle proprie osservazioni. L'Organo tecnico regionale di V.A.S. ha comunicato il proprio parere favorevole condizionato il cui documento è stato successivamente inviato al Comune con nota prot. n. 53165 del 31/12/2009. La II Conferenza di Pianificazione nella 3^a seduta conclusiva del 21/12/2009 ha espresso il proprio parere favorevole all'approvazione del Progetto Preliminare della Variante condizionato al recepimento delle osservazioni presentate dagli Enti partecipanti;
 - In base a quanto sopra sono stati modificati gli elaborati della Variante con l'integrale recepimento delle osservazioni emerse in sede di Conferenza di Pianificazione e di tavolo tecnico V.A.S., ai sensi di quanto previsto dal comma 12 dell'art. 31 ter della L.R. 56/77;
 - Con D.C.C. n. 14 del 13/1/2010 è stato approvato il Progetto definitivo della Variante, pubblicato per estratto sul B.U.R. n. 9 del 4/3/2010;
 - Sulle aree della Variante n. 15 è stato richiesto dall'Amministrazione un finanziamento regionale per la costruzione di 24 alloggi di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata (D.G.C. n. 233 del 1/12/2009). Di tale intervento è stata finanziata la progettazione con un anticipo del 3° biennio del Programma Casa per un importo di €. 345.774,90 (accettato con D.G.C. n. 48 del 3/3/2011);
 - Complessivamente sull'area sono realizzabili 94.141 mq di SLP. (circa 1000 alloggi da 94 mq di SLP), di cui il 10% destinati ad affitto a canone concordato di cui alla L. 431/1998, ed il 16% da destinare ad edilizia sociale tra sovvenzionata, agevolata e convenzionata (l'edilizia sovvenzionata è quella realizzata con fondi interamente pubblici per il soddisfacimento delle esigenze delle graduatorie per l'assegnazione di alloggi popolari, l'edilizia agevolata è l'edilizia con contributo pubblico parziale a cooperative o imprese, l'edilizia convenzionata è quella realizzata senza contributi pubblici ma fissando con il Comune il prezzo di vendita che risulta inferiore al prezzo di mercato);
 - Per l'avvio della progettazione del Piano Particolareggiato della variante 15 occorre fornire alcune indicazioni ai professionisti con la predisposizione di una delibera di indirizzo da parte della Giunta Comunale;
 - L'Assessore all'Urbanistica intende fornire i seguenti indirizzi in merito alle tematiche dell'attuazione della Variante n. 15:
- previsione di realizzare la parte di alloggi di ERP (16% della SUL totale) nel seguente modo:
- il 4% della SUL, pari a circa 40 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia sovvenzionata sui mille previsti in totale nella Var 15; si evidenzia che le NTA della Var 15 demandano al Piano Particolareggiato la definizione del numero di alloggi da destinare ad edilizia sovvenzionata, agevolata e convenzionata secondo le esigenze del momento. Ad oggi le richieste in graduatoria comunale di alloggi di edilizia sovvenzionata sono di 220 famiglie oltre 60 richieste di alloggi in emergenza abitativa e 60 richieste di alloggi per emergenza sociale;
 - il 3% della SUL, pari a circa 30 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia agevolata sui mille previsti; si evidenzia che la Regione ad oggi non ha messo a bando risorse per l'edilizia agevolata a causa di ristrettezze di bilancio e alla data di stipula della convenzione potrebbero non esserci proprietari di aree con finanziamenti regionali, con la conseguente necessità di cedere le aree dell'edilizia agevolata al Comune che le metterà successivamente a bando per l'assegnazione;
 - il 9% della SUL, pari a circa 90 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia convenzionata sui mille previsti;

-indicazione della localizzazione dell'edilizia sovvenzionata e convenzionata in maniera diffusa su tutta l'area per evitare concentrazioni e favorire il mix sociale;

-previsione di opere di urbanizzazione secondarie da realizzare all'interno del piano particolareggiato: centro di quartiere, scuole elementare, materna, medie, struttura di accoglienza temporanea di nuclei familiari in difficoltà;

-eventuale previsione in concerto con il Comune di Collegno di un passaggio pedonale e ciclabile verso il centro di Savonera per poter collegare più rapidamente il centro di Savonera con la nuova chiesa e con il centro dell'intervento della variante 15. Attualmente il percorso pedonale può avvenire solo da via Petrarca e da via don Sapino con notevole allungamento dei percorsi. Le eventuali aree in cui effettuare un collegamento pedonale sono tuttavia private e fuori dalla Variante 15. In parte ricadono sotto Collegno ed in parte sotto Venaria;

-previsione di un'area a servizi in adiacenza alla nuova chiesa da poter destinare a impianti sportivi e ricreativi da gestire in regime di convenzione con la parrocchia;

-previsione di isole ecologiche interrato;

-realizzazione di impianti di riscaldamento privati in quanto non disponibile al momento il teleriscaldamento, e realizzazione della rete del teleriscaldamento tra le opere di urbanizzazione primaria;

– Visto il D. Lgs. 17/3/1995 n. 157;

– Visto il D.,Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 artt. 48-49-107-134;

- Con votazione unanime espressa nelle forme di rito;

DELIBERA

A) Di fornire atto di indirizzo per procedere all'attuazione della Variante 15 e quindi alla redazione del Piano Particolareggiato e di tutti i relativi atti necessari, secondo le seguenti indicazioni:

-previsione di realizzare la parte di alloggi di ERP (16% della SUL totale) nel seguente modo:

- il 4% della SUL, pari a circa 40 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia sovvenzionata sui mille previsti in totale nella Var 15; si evidenzia che le NTA della Var 15 demandano al Piano Particolareggiato la definizione del numero di alloggi da destinare ad edilizia sovvenzionata, agevolata e convenzionata secondo le esigenze del momento. Ad oggi le richieste in graduatoria comunale di alloggi di edilizia sovvenzionata sono di 220 famiglie oltre 60 richieste di alloggi in emergenza abitativa e 60 richieste di alloggi per emergenza sociale;

- il 3% della SUL, pari a circa 30 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia agevolata sui mille previsti; si evidenzia che la Regione ad oggi non ha messo a bando risorse per l'edilizia agevolata a causa di ristrettezze di bilancio e alla data di stipula della convenzione potrebbero non esserci proprietari di aree con finanziamenti regionali, con la conseguente necessità di cedere le aree dell'edilizia agevolata al Comune che le metterà successivamente a bando per l'assegnazione;

- il 9% della SUL, pari a circa 90 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia convenzionata sui mille previsti;

-indicazione della localizzazione dell'edilizia sovvenzionata e convenzionata in maniera diffusa su tutta l'area per evitare concentrazioni e favorire il mix sociale;

-previsione di opere di urbanizzazione secondarie da realizzare all'interno del piano particolareggiato: centro di quartiere, scuole elementare, materna, medie, struttura di accoglienza temporanea di nuclei familiari in difficoltà;

-eventuale previsione in concerto con il Comune di Collegno di un passaggio pedonale e ciclabile verso il centro di Savonera per poter collegare più rapidamente il centro di Savonera con la nuova chiesa e con il centro dell'intervento della variante 15. Attualmente il percorso pedonale può avvenire solo da via Petrarca e da via don Sapino con notevole allungamento dei percorsi. Le eventuali aree in cui effettuare un collegamento pedonale sono tuttavia private e fuori dalla Variante 15. In parte ricadono sotto Collegno ed in parte sotto Venaria;

-previsione di un'area a servizi in adiacenza alla nuova chiesa da poter destinare a impianti sportivi e ricreativi da gestire in regime di convenzione con la parrocchia;

-previsione di isole ecologiche interrate;

-realizzazione di impianti di riscaldamento privati in quanto non disponibile al momento il teleriscaldamento, e realizzazione della rete del teleriscaldamento tra le opere di urbanizzazione primaria;

B) Di dare atto che sulla presente proposta di deliberazione ha espresso parere favorevole circa la regolarità tecnica il Dirigente del servizio competente;

C) Di dare atto che la presente proposta di deliberazione non comporta impegno di spesa.

-Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
Giuseppe CATANIA



IL VICE SEGRETARIO GENERALE
Livio BOIERO

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio del Comune dal 28 MAR 2012 per 15 giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267.

Addì 28 MAR 2012



IL SEGRETARIO GENERALE

COMUNICATA, contestualmente alla pubblicazione all'Albo Pretorio, ai Capigruppo Consiliari (ai sensi dell'art. 125 del D.Lgs. 18.8.2000, n.267)

DIVENUTA ESECUTIVA, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267, in data 10 APR 2012

☐ resa immediatamente eseguibile

☒ dopo il decimo giorno dalla data di pubblicazione all'Albo Pretorio

Addì 17 APR 2012



IL SEGRETARIO GENERALE

**CITTÀ DI VENARIA REALE**

PROVINCIA DI TORINO

VERBALE DI DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE

OGGETTO: PIANO PARTICOLAREGGIATO IN ATTUAZIONE DELLA VARIANTE 15 AL P.R.G.C. VIGENTE -
ATTO DI INDIRIZZO PER LA PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE - RETTIFICA
D.G.C. N. 49 DEL 23/03/2012.

L'anno duemiladodici, addì tre maggio, ore 15.15 in Venaria Reale, nel Palazzo Municipale, si è riunita la Giunta Comunale.

Al momento dell'assunzione di questa deliberazione sono:

P	A	Cognome e Nome dei componenti	Funzione
P		CATANIA Giuseppe	Sindaco
P		BERGER Paolo	Vice Sindaco
P		RUSSO Vincenzo	Assessore
P		CAPOZZOLO Giulio	"
P		DEMARCHI Umberto	"
P		GENNARI Fosca	"
P		DELLISANTI Mimmo	"
P		BRESCIA Alessandro	"
P		SCHILLACI Rossana	"

Assiste alla seduta il Segretario Generale IMBIMBO Iris

Assume la presidenza il Sig. CATANIA Giuseppe - Sindaco

OGGETTO: PIANO PARTICOLAREGGIATO IN ATTUAZIONE DELLA VARIANTE N. 15 AL P.R.G.C. VIGENTE - ATTO DI INDIRIZZO PER LA PREDISPOSIZIONE DEL PROGETTO PRELIMINARE - RETTIFICA D.G.C. N. 49 DEL 23/3/2012.

LA GIUNTA COMUNALE

- Su relazione dell'Assessore all'Urbanistica;
- Dato atto che il Comune di Venaria Reale è dotato di Piano Regolatore Generale, approvato con D.G.R. n. 32-14962 del 7/3/2005 pubblicato sul B.U.R. n. 11 del 17/3/2005;
- Rilevato che è stata approvata la Variante n. 15 al P.R.G.C. vigente (pubblicata sul B.U.R. n. 9 del 4/3/2010) per le aree comprese tra via Don Sapino, via Barbicinti e Corso Machiavelli, al fine di adeguare la capacità edificatoria residenziale del P.R.G.C.;
- Rilevato che l'Amministrazione ritiene necessario procedere all'attuazione della Variante e quindi alla redazione del Piano Particolareggiato;
- La Variante n. 15 al P.R.G.C. vigente intende perseguire l'obiettivo sintetizzabile nell'aggiornamento delle previsioni insediative residenziali sia di edilizia privata che di edilizia sociale, connesse all'evoluzione dell'impianto strutturale della famiglia ed ai fabbisogni delle varie fasce di popolazione;
- Con D.C.C. n. 93 del 20/10/2008 è stato approvato il Documento Programmatico della presente Variante redatto dal professionista incaricato, Ing. Desideri. Il Documento Programmatico è stato successivamente depositato e pubblicato nei modi previsti dalla legge;
- In data 1/12/2008 si è svolta la 1^a seduta della I Conferenza di Pianificazione (Documento Programmatico), mentre in data 19/1/2009 si è svolta la 2^a seduta della I Conferenza di Pianificazione prevista dall'art. 31 bis della L.R. 56/77. Durante tali sedute unitamente alla Regione Piemonte e alla Provincia di Torino è stato stabilito che la presente variante rientra a tutti gli effetti nella casistica di varianti di cui all'art. 17 comma 4 della L.R. 56/77 per le quali è prevista la procedura di cui agli artt. 31 bis e 31 ter della L.R. 56/77 (nuove procedure per la formazione e l'approvazione delle varianti strutturali ai piani regolatori). Durante tali sedute è stato inoltre stabilito l'assoggettamento della presente Variante alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) di cui all'art. 20 della L.R. 40/1998;
- Sulla base degli elementi acquisiti durante le sopracitate Conferenze di Pianificazione, sulla base del Documento Programmatico e delle indicazioni dell'Amministrazione, lo Studio Mellano Associati (aggiudicatario della gara pubblica di progettazione) ha redatto gli elaborati del progetto preliminare, della Valutazione Ambientale Strategica e dello studio geologico. Su tali documenti l'Arpa Piemonte ha espresso con nota prot. n. 27257 del 17/6/2009 parere favorevole ai sensi di quanto previsto dal comma 9 dell'art. 31 ter della L.R. 56/77;
- Il Progetto preliminare della Variante con la relativa V.A.S. e studio geologico è stato adottato dal Consiglio Comunale con D.C.C. n. 80 del 29/6/2009 ai sensi di quanto previsto dalla procedura di cui all'art. 31 ter della L.R. 56/77, controdeducendo inoltre alle osservazioni pervenute sul Documento Programmatico;
- Il Progetto Preliminare con la relativa V.A.S. e studio geologico sono stati successivamente depositati e pubblicati nei modi previsti dalla legge. Con D.C.C. n. 106 del 7/10/2009 sono state approvate le controdeduzioni alle osservazioni pervenute a seguito della pubblicazione del Progetto Preliminare ed è stato conseguentemente ridefinito il progetto stesso;
- In data 6/11/2009 si è svolta la 1^a seduta della II Conferenza di Pianificazione (Progetto Preliminare, Rapporto Ambientale e V.A.S. (D.Lgs. 4/08 e D.G.R. 9/6/2008 n. 12-8931)), in data 18/11/2009 si è svolta la seduta del tavolo tecnico per l'esame degli aspetti ambientali, il giorno 26/11/2009 si è svolta la 2^a seduta della II Conferenza di Pianificazione e il giorno 21/12/2009 si è svolta la 3^a seduta conclusiva della II Conferenza di Pianificazione, ai sensi di quanto previsto dal comma 11 dell'art. 31 ter della L.R. 56/77;

- Durante la seduta conclusiva della II^a Conferenza di Pianificazione del 21/12/2009 la Regione Piemonte con nota prot. n. 52245 del 22/12/2009 e la Provincia di Torino con nota prot. n. 51410 del 17/12/2009 hanno fatto pervenire i propri pareri favorevoli all'approvazione del Progetto Preliminare della Variante condizionati al recepimento delle proprie osservazioni. L'Organo tecnico regionale di V.A.S. ha comunicato il proprio parere favorevole condizionato il cui documento è stato successivamente inviato al Comune con nota prot. n. 53165 del 31/12/2009. La II Conferenza di Pianificazione nella 3^a seduta conclusiva del 21/12/2009 ha espresso il proprio parere favorevole all'approvazione del Progetto Preliminare della Variante condizionato al recepimento delle osservazioni presentate dagli Enti partecipanti;
- In base a quanto sopra sono stati modificati gli elaborati della Variante con l'integrale recepimento delle osservazioni emerse in sede di Conferenza di Pianificazione e di tavolo tecnico V.A.S., ai sensi di quanto previsto dal comma 12 dell'art. 31 ter della L.R. 56/77;
- Con D.C.C. n. 14 del 13/1/2010 è stato approvato il Progetto definitivo della Variante, pubblicato per estratto sul B.U.R. n. 9 del 4/3/2010;
- Sulle aree della Variante n. 15 è stato richiesto dall'Amministrazione un finanziamento regionale per la costruzione di 24 alloggi di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata (D.G.C. n. 233 del 1/12/2009). Di tale intervento è stata finanziata la progettazione con un anticipo del 3° biennio del Programma Casa per un importo di €. 345.774,90 (accettato con D.G.C. n. 48 del 3/3/2011);
- Complessivamente sull'area sono realizzabili 94.141 mq di SLP. (circa 1000 alloggi da 94 mq di SLP), di cui il 10% destinati ad affitto a canone concordato di cui alla L. 431/1998, ed il 16% da destinare ad edilizia sociale tra sovvenzionata, agevolata e convenzionata (l'edilizia sovvenzionata è quella realizzata con fondi interamente pubblici per il soddisfacimento delle esigenze delle graduatorie per l'assegnazione di alloggi popolari, l'edilizia agevolata è l'edilizia con contributo pubblico parziale a cooperative o imprese, l'edilizia convenzionata è quella realizzata senza contributi pubblici ma fissando con il Comune il prezzo di vendita che risulta inferiore al prezzo di mercato);
- Per l'avvio della progettazione del Piano Particolareggiato della variante 15 occorre fornire alcune indicazioni ai professionisti con la predisposizione di una delibera di indirizzo da parte della Giunta Comunale;
- L'Assessore all'Urbanistica intende fornire i seguenti indirizzi in merito alle tematiche dell'attuazione della Variante n. 15:
- previsione di realizzare la parte di alloggi di ERP (16% della SUL totale) nel seguente modo:
 - il 4% della SUL, pari a circa 40 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia sovvenzionata sui mille previsti in totale nella Var 15; si evidenzia che le NTA della Var 15 demandano al Piano Particolareggiato la definizione del numero di alloggi da destinare ad edilizia sovvenzionata, agevolata e convenzionata secondo le esigenze del momento. Ad oggi le richieste in graduatoria comunale di alloggi di edilizia sovvenzionata sono di 220 famiglie oltre 60 richieste di alloggi in emergenza abitativa e 60 richieste di alloggi per emergenza sociale;
 - il 3% della SUL, pari a circa 30 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia agevolata sui mille previsti; si evidenzia che la Regione ad oggi non ha messo a bando risorse per l'edilizia agevolata a causa di ristrettezze di bilancio e alla data di stipula della convenzione potrebbero non esserci proprietari di aree con finanziamenti regionali, con la conseguente necessità di cedere le aree dell'edilizia agevolata al Comune che le metterà successivamente a bando per l'assegnazione;
 - il 9% della SUL, pari a circa 90 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia convenzionata sui mille previsti;

- indicazione della localizzazione dell'edilizia sovvenzionata e convenzionata in maniera diffusa su tutta l'area per evitare concentrazioni e favorire il mix sociale;
- previsione di opere di urbanizzazione secondarie da realizzare all'interno del piano particolareggiato: centro di quartiere, scuole elementare, materna, medie, struttura di accoglienza temporanea di nuclei familiari in difficoltà;
- eventuale previsione in concerto con il Comune di Collegno di un passaggio pedonale e ciclabile verso il centro di Savonera per poter collegare più rapidamente il centro di Savonera con la nuova chiesa e con il centro dell'intervento della variante 15. Attualmente il percorso pedonale può avvenire solo da via Petrarca e da via don Sapino con notevole allungamento dei percorsi. Le eventuali aree in cui effettuare un collegamento pedonale sono tuttavia private e fuori dalla variante 15. In parte ricadono sotto Collegno ed in parte sotto Venaria;
- previsione di un'area a servizi in adiacenza alla nuova chiesa da poter destinare a impianti sportivi e ricreativi da gestire in regime di convenzione con la parrocchia;
- previsione di isole ecologiche interrate;
- realizzazione di impianti di riscaldamento privati in quanto non disponibile al momento il teleriscaldamento, e realizzazione della rete del teleriscaldamento tra le opere di urbanizzazione primaria;
- Vista la D.G.C. n. 49 del 23/3/2012, con la quale venivano forniti gli indirizzi di cui al punto precedente, e considerato che ad oggi il Piano Triennale delle OO.PP. di cui alla D.G.C. n. 264 del 22/12/2011 non prevede nell'immediato la realizzazione della rete del teleriscaldamento, mancando pertanto le specifiche tecniche per la realizzazione della rete di teleriscaldamento all'interno dell'area della variante 15;
- Ritenuto pertanto opportuno rettificare la D.G.C. n. 49/2012, escludendo tra le opere di urbanizzazione primaria la realizzazione della rete di teleriscaldamento, che sarà realizzata contestualmente all'eventuale realizzazione del teleriscaldamento su tutto il territorio della città;
- Visto il D. Lgs. 17/3/1995 n. 157;
- Visto il D. Lgs. 18 agosto 2000, n. 267 artt. 48-49-107-134;
- Con votazione unanime espressa nelle forme di rito;

D E L I B E R A

- A) Di rettificare le indicazioni del dispositivo di cui alla lettera A) della D.G.C. n. 49 del 23/3/2012 per procedere all'attuazione della Variante 15 e quindi alla redazione del Piano Particolareggiato e di tutti i relativi atti necessari, nel seguente modo:

- previsione di realizzare la parte di alloggi di ERP (16% della SUL totale) nel seguente modo:

- il 4% della SUL, pari a circa 40 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia sovvenzionata sui mille previsti in totale nella Var 15; si evidenzia che le NTA della Var 15 demandano al Piano Particolareggiato la definizione del numero di alloggi da destinare ad edilizia sovvenzionata, agevolata e convenzionata secondo le esigenze del momento. Ad oggi le richieste in graduatoria comunale di alloggi di edilizia sovvenzionata sono di 220 famiglie oltre 60 richieste di alloggi in emergenza abitativa e 60 richieste di alloggi per emergenza sociale;

- il 3% della SUL, pari a circa 30 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia agevolata sui mille previsti; si evidenzia che la Regione ad oggi non ha messo a bando risorse per l'edilizia agevolata a causa di ristrettezze di bilancio e alla data di stipula della convenzione potrebbero non esserci

proprietari di aree con finanziamenti regionali, con la conseguente necessità di cedere le aree dell'edilizia agevolata al Comune che le metterà successivamente a bando per l'assegnazione;

- il 9% della SUL, pari a circa 90 alloggi di 94 mq., da destinare ad edilizia convenzionata sui mille previsti;

-indicazione della localizzazione dell'edilizia sovvenzionata e convenzionata in maniera diffusa su tutta l'area per evitare concentrazioni e favorire il mix sociale;

-previsione di opere di urbanizzazione secondarie da realizzare all'interno del piano particolareggiato: centro di quartiere, scuole elementare, materna, medie, struttura di accoglienza temporanea di nuclei familiari in difficoltà;

-eventuale previsione in concerto con il Comune di Collegno di un passaggio pedonale e ciclabile verso il centro di Savonera per poter collegare più rapidamente il centro di Savonera con la nuova chiesa e con il centro dell'intervento della variante 15. Attualmente il percorso pedonale può avvenire solo da via Petrarca e da via don Sapino con notevole allungamento dei percorsi. Le eventuali aree in cui effettuare un collegamento pedonale sono tuttavia private e fuori dalla variante 15. In parte ricadono sotto Collegno ed in parte sotto Venaria;

-previsione di un'area a servizi in adiacenza alla nuova chiesa da poter destinare a impianti sportivi e ricreativi da gestire in regime di convenzione con la parrocchia;

-previsione di isole ecologiche interrato;

-realizzazione di impianti di riscaldamento privati in quanto non disponibile al momento il teleriscaldamento;

B) Di dare atto che sulla presente proposta di deliberazione ha espresso parere favorevole circa la regolarità tecnica il Dirigente del servizio competente;

C) Di dare atto che la presente proposta di deliberazione non comporta impegno di spesa.

-Letto, approvato e sottoscritto.

IL PRESIDENTE
Giuseppe CATANIA



IL SEGRETARIO GENERALE
Iris IMBIMBO

CERTIFICATO DI PUBBLICAZIONE

La presente deliberazione viene pubblicata all'Albo Pretorio del Comune dal 10 MAG 2012 per 15 giorni consecutivi, ai sensi dell'art. 124 del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267.

Addì 10 MAG 2012



IL SEGRETARIO GENERALE

COMUNICATA, contestualmente alla pubblicazione all'Albo Pretorio, ai Capigruppo Consiliari (ai sensi dell'art. 125 del D.Lgs. 18.8.2000, n.267)

DIVENUTA ESECUTIVA, ai sensi dell'art. 134 del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267, in data 22 MAG 2012

☐ resa immediatamente eseguibile

☒ dopo il decimo giorno dalla data di pubblicazione all'Albo Pretorio

Addì 29 MAG 2012

IL SEGRETARIO GENERALE