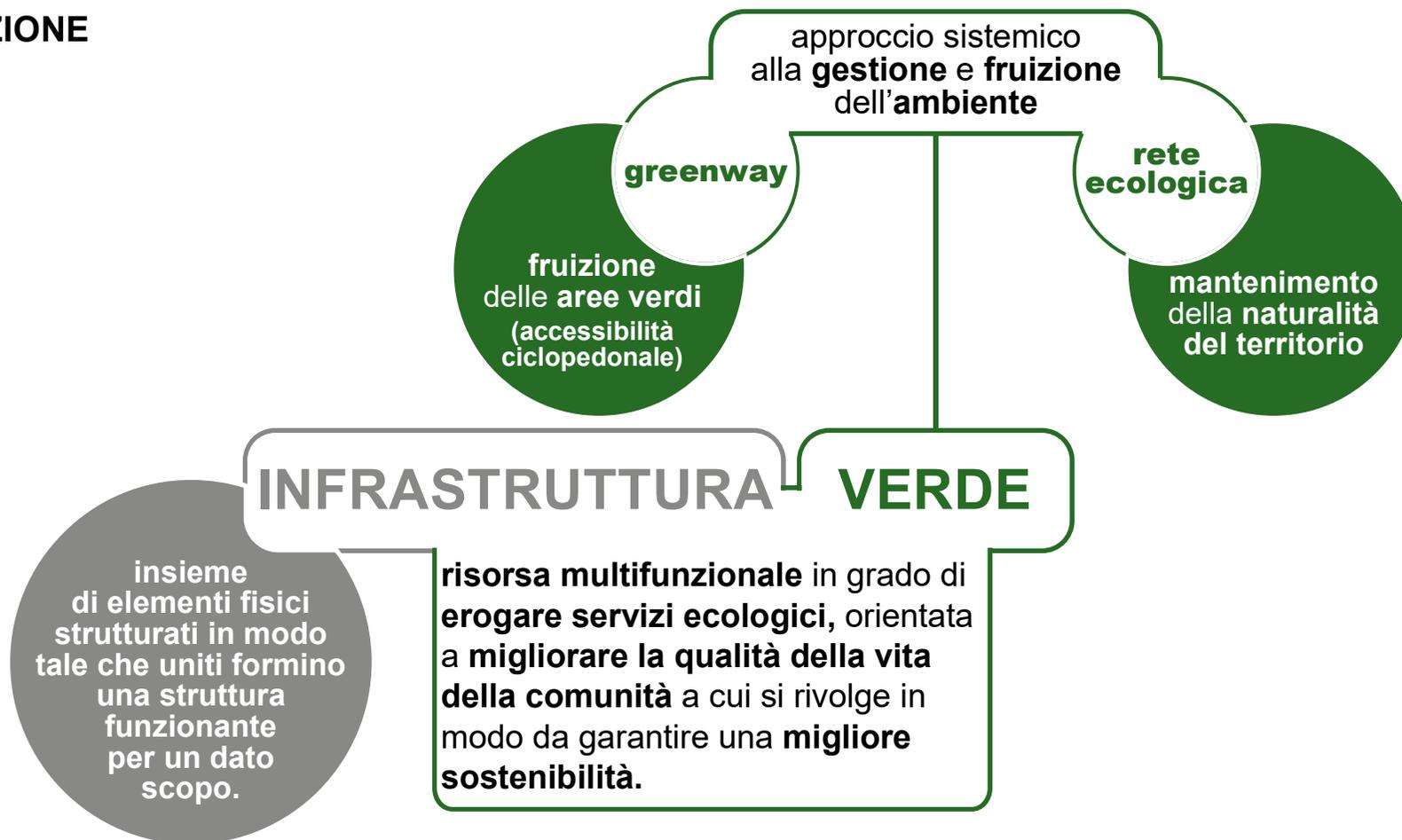


## DEFINIZIONE



“**rete**, pensata come un progetto di **carattere strategico** e capace di comprendere la maggior parte possibile dei territori dotati di una rilevante naturalità o di altre caratteristiche ambientali rilevanti.

Deve essere progettata e gestita come una **risorsa multifunzionale**, in grado di **erogare servizi ecologici** e orientata a **migliorare la qualità della vita della comunità** a cui si rivolge, in modo da garantirne una migliore **sostenibilità**”\*.

“Lo **spazio aperto** (non edificato) soprattutto di uso pubblico (a prescindere dalla proprietà del suolo), in quanto **disponibile ad attività molteplici** oltre che garante della **continuità spaziale**, si costituisce come «**infrastruttura**» per eccellenza e, per le **relazioni** che facilmente crea con lo spazio locale e il tempo biologico, può **contrastare la disarticolazione** provocata da **reti** concepite e **progettate in un’ottica puramente funzionale**” (Gabellini, 2010).

(\*)Dallo studio dal titolo Natural England's Green Infrastructure, condotto da Land Use Consultants [NEP, 2009], coordinato da Andrew Gale and Sally Harries del Natural England's Planning, Transport and Local Government Policy Team, e realizzato dalla Land Use Consultants (LUC).

## DEFINIZIONE

A **livello urbano** è concepita come una **rete**, creata mediante interventi strategici, comprendente una **vasta gamma di aree verdi** ed altri **elementi di rilevanza ambientale** (Li 2009). Laddove i **corridoi ecologici** hanno una **pura valenza di protezione ambientale**, un'**infrastruttura verde** si caratterizza invece per la **multi-funzionalità**. Ciò conduce a una prospettiva più ampia che implica la **ridefinizione in termini di funzioni ecologiche dei sistemi antropici e della loro relazione col territorio** (Davies et Al., 2006; Peraboni, 2010).

Un'**infrastruttura verde** si definisce così come quell'**elemento che consente lo sviluppo di relazioni ecologiche della città con il suo contesto ambientale** e, allo stesso tempo, il **soddisfacimento delle istanze sociali e del welfare**, fondamentali per il conseguimento di un'elevata **qualità urbana** (R.C.Hernández, 2015).

Le infrastrutture verdi comprendono, oltre ai siti Natura 2000 e alle aree protette, ecosistemi ed aree ad alto valore naturalistico al di fuori delle aree protette, elementi del **paesaggio naturale**, elementi **artificiali**, zone **multifunzionali**, aree in cui mettere in atto misure per migliorare la **qualità ecologica generale** e la **permeabilità del paesaggio**, elementi urbani che ospitano la biodiversità e che permettono agli ecosistemi di funzionare ed **erogare** i propri **servizi** (Commissione Europea KH-32-10-314-ITC).

## DEFINIZIONE

Possono essere definite secondo una duplice funzione:

### **Rete ecologica.**

Sistema di paesaggi naturali che migliorano il patrimonio di naturalità e la qualità ambientale della rete delle città;

### **Rete di accessibilità e fruizione pubblica.**

Sistema di percorsi preferibilmente – anche se non esclusivamente – verdi, che deve consentire di accedere con sicurezza, a piedi o in bicicletta, ad una molteplicità di attività ricreative e lavorative, percorrendo luoghi di alta qualità ambientale e paesaggistica.

Gli **obiettivi** dell'uso delle **Infrastrutture Verdi Urbane** a livello di **macro scala** sono:

### **Rafforzare la funzionalità degli ecosistemi**

aumentando la loro resilienza affinché forniscano costantemente beni e servizi

### **Arginare la perdita di biodiversità**

aumentando la connettività tra aree naturali esistenti, migliorando la permeabilità del paesaggio

### **Mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici e migliorare la qualità della vita dell'uomo**

(nel campo della sanità, del turismo, di opportunità di green economy, della conservazione del patrimonio storico e culturale)

La **Infrastrutture Verdi**, infatti, sono per loro struttura capaci di offrire dei **Servizi Ecosistemici**.

Daily (1997) li definisce come "le condizioni e i processi attraverso i quali gli ecosistemi naturali e le specie che li compongono sostengono e soddisfano la vita umana". Costanza et al. (1997) definiscono i beni e i servizi degli ecosistemi come "un flusso di materia, energia e informazioni dagli stock di capitale naturale che produce benefici per l'uomo". I servizi ecosistemici possono essere distinti in **quattro categorie**: **supporto alla vita** (es. formazione del suolo), **approvvigionamento** (es. di cibo), **regolazione** (es. controllo dell'erosione), **valori culturali** (es. estetici o religiosi).

## ELEMENTI VERDI/GRIGI

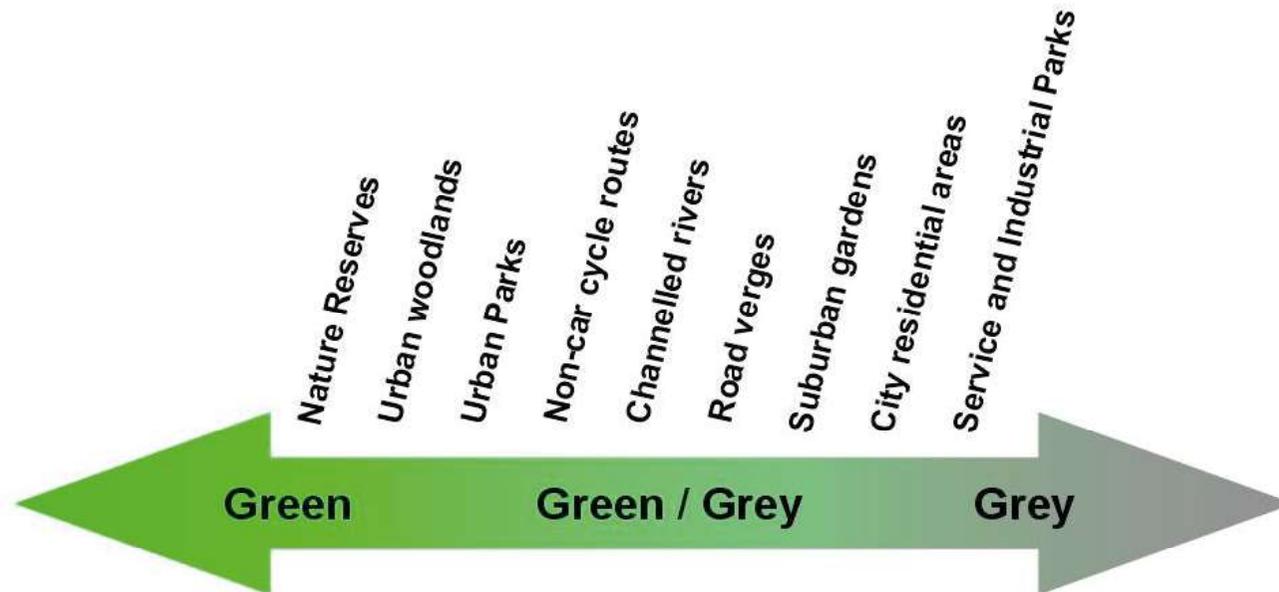
Le **Infrastrutture Verdi** non si contrappongono alle **infrastrutture grigie** (aree impermeabili come le reti stradali);

esiste un rapporto dialettico continuo tra gli **elementi** delle **Infrastrutture Verdi** e gli **elementi** delle **infrastrutture grigie**.

Infatti il **concetto di “verde”** può essere **utilizzato per denotare le funzioni e i servizi forniti** da un **elemento tipologico anche se non strettamente “verde” in termini di uso del suolo** (Green Infrastructure Planning Guide, 2015).

Anche **infrastrutture grigie**, come le **piste ciclabili urbane**, sono **elementi coerenti agli intenti della rete**, capaci di **assicurare la connettività alle dotazioni verdi**;

Gli **elementi “grigi”** che contribuiscono al funzionamento delle **Infrastrutture Verdi** devono essere trattati come **parte integrante della rete** (Hernández, 2015).



# COMPONENTI DI UNA INFRASTRUTTURA VERDE URBANA

## TIPOLOGIA

secondo la classificazione proposta  
dall'**Osservatorio Città Sostenibili** (OCS, 2003)

### Spazi verdi di livello sub-comunale/comunale

- verde di pertinenza/attrezzature per l'istruzione dell'obbligo; . . . . . ► aree di pertinenza dei servizi S1 (asili) e S2 (scuole dell'obbligo)
- verde per attrezzature sportive in aree residenziali; . . . . . ► aree V2 (campi sportivi) e V5 (impianti sportivi)
- parco o giardino pubblico al servizio di aree residenziali; . . . . . ► aree V3 (spazi pubblici a verde) e V4 (aree attrezzate a parco)
- parco o giardino storico; . . . . . ► vincolo di tutela ambientale (possono coincidere con aree V2 e V4)
- verde e attrezzature sportive in aree produttive o commerciali. . . . . ► aree V2 (campi sportivi) e V5 (impianti sportivi)

### Spazi verdi di interesse generale di livello comunale/comrensoriale

- verde di pertinenza di attrezzature per l'istruzione superiore; . . . . . ► aree di pertinenza dei servizi F1 (scuole secondarie di secondo grado)
- verde per attrezzature sportive urbano/comrensoriale; . . . . . ► aree di pertinenza dei servizi F3 (attrezzature sportive)
- parco pubblico di rilievo urbano/comrensoriale; . . . . . ► aree F4 (Parchi urbani e territoriali)
- aree a bosco/fascia fluviale demaniali o private accessibili. . . . . ► vincolo di tutela paesistico-ambientale (ex Legge 431/85),  
aree E1 (aree agricole) e E2 (aree vegetazione spontanea)

### Elementi connettivi per la realizzazione di reti di spazi verdi

- piste ciclabili e strade verdi;
- viali e strade con alberature;
- strade ed aree pedonali.

## CATEGORIZZAZIONE

secondo **PRG di Palermo**  
in riferimento a servizi e attrezzature pubbliche

### Spazi verdi di livello sub-comunale/comunale

### Spazi verdi di interesse generale di livello comunale/comrensoriale

### Elementi connettivi per la realizzazione di reti di spazi verdi

Nella **catagolazione tipologica dell'OCS** mancano le aree di pertinenza di altri servizi e attrezzature di Interesse Collettivo e di Interesse Generale che possono contribuire alla strutturazione di una Infrastruttura Verde urbana.

In entrambe le categorizzazioni **manca un riferimento esplicito al ruolo dello spazio pubblico** (piazze) come **elemento connettivo e spazio multifunzionale**

## **INFRASTRUTTURE VERDI E STRUMENTI URBANISTICI**

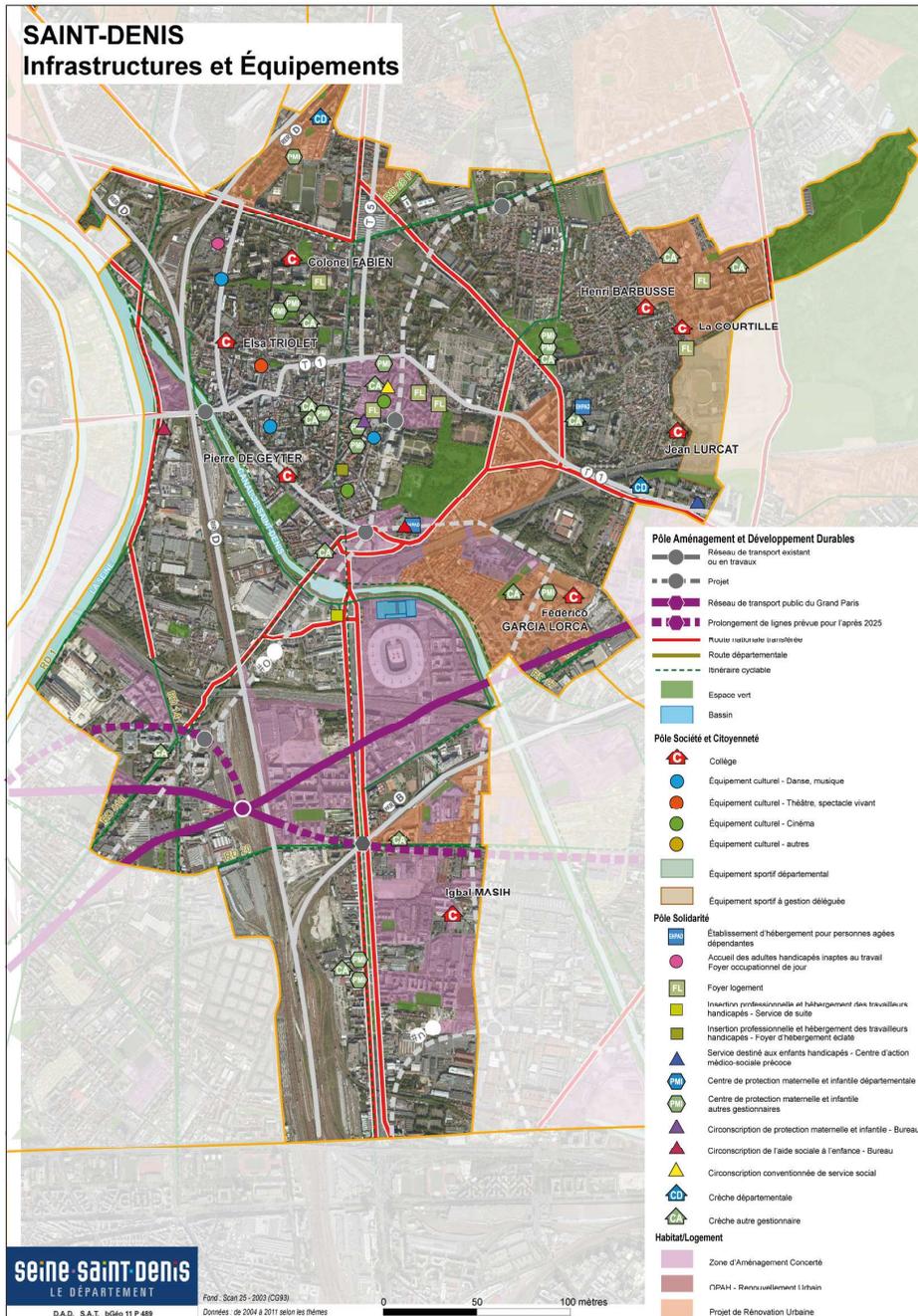
Una **Infrastruttura Verde** può essere pianificata a livello

**Regionale** dal **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale/Piano Territoriale Paesistico Regionale**

**Comunale** dal **PRG/PSC**  
da **strumenti di pianificazione settoriale (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile-PUMS)**

# Ville de Saint Denis, Parigi

## Il Plain de Saint Denis e l'interramento dell'Autoroute A1



**periodo** 93-2008

**tipologia intervento** interrimento di un tratto autostradale urbano

**superficie/lunghezza** 800 ha

**strumento urbanistico** Piano di Recupero della periferia suburbana

**contesto localizzativo** periferia Nord-ovest di Parigi

**motivazioni/obiettivi** ricucire il tessuto urbano e creare nuovi spazi di relazione

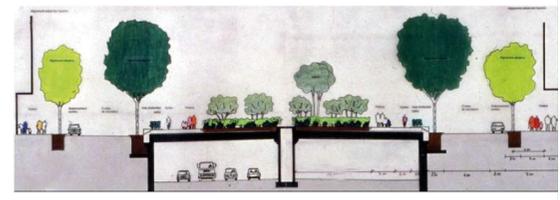
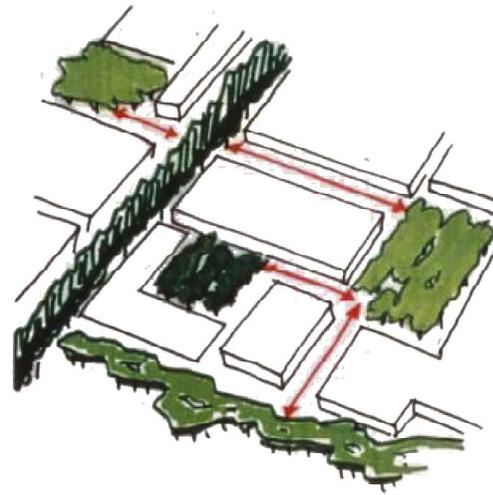
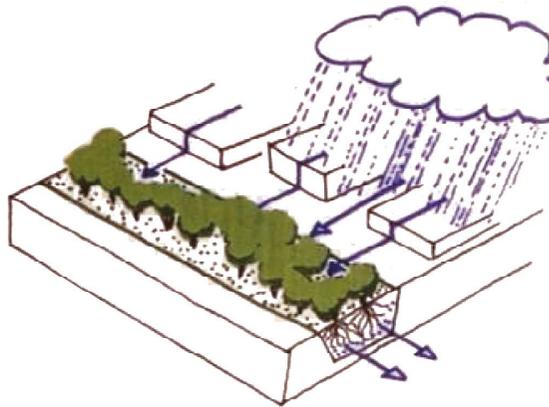
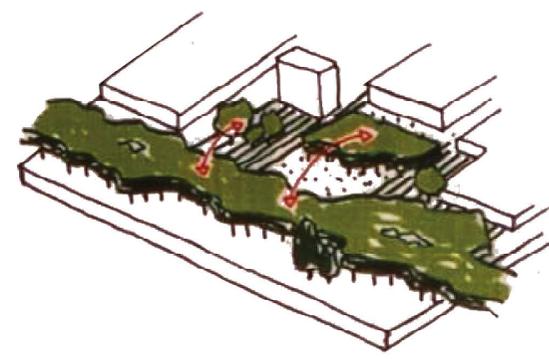
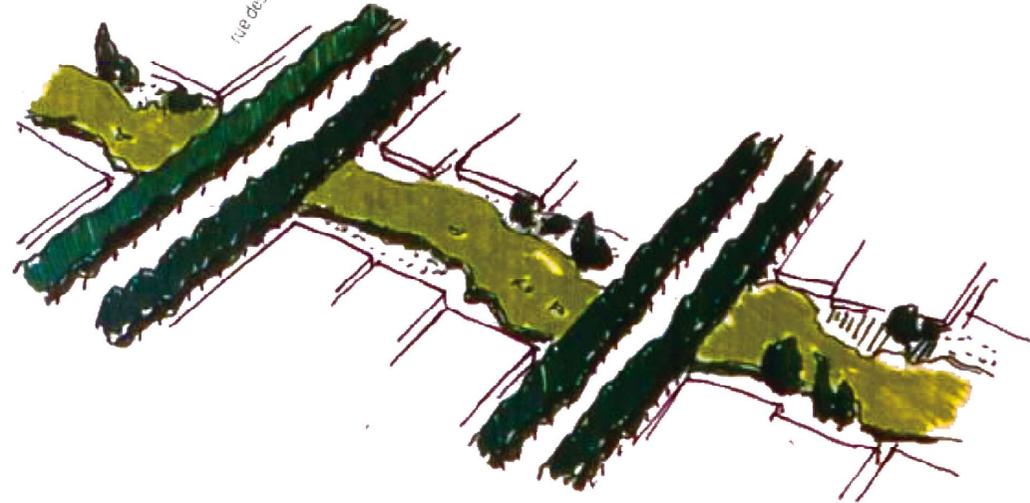
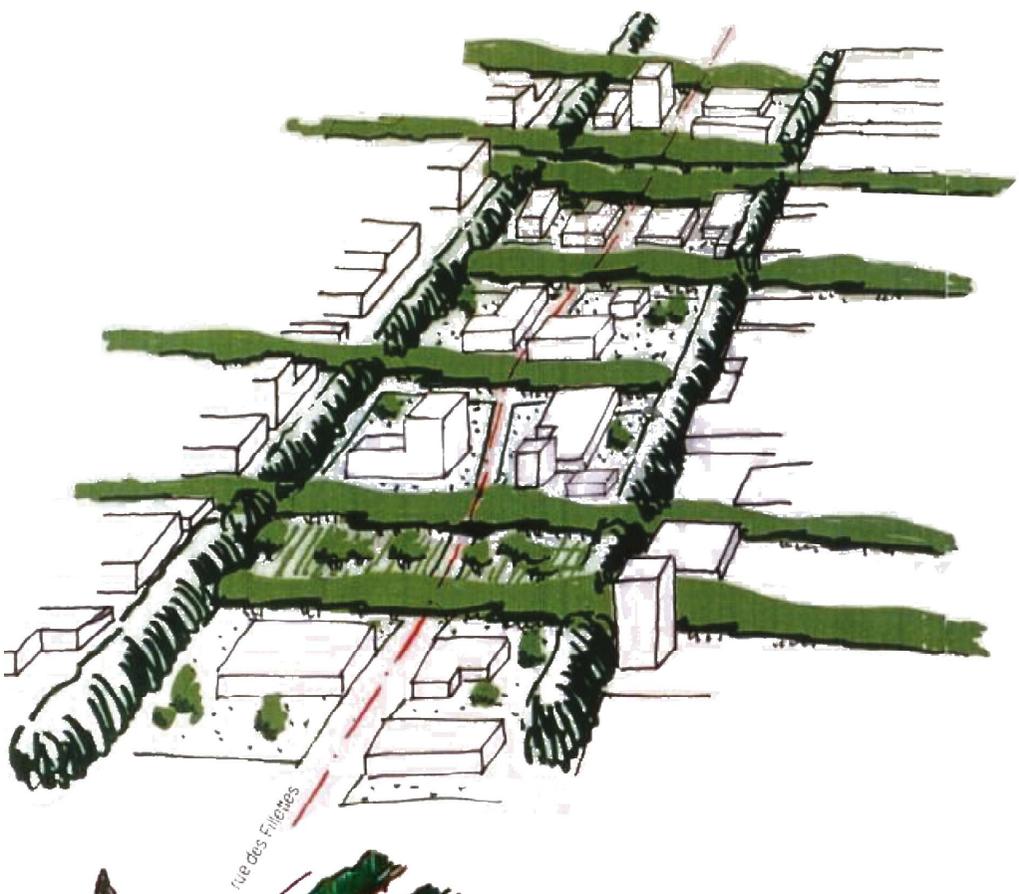
**struttura funzionale** parco lineare attrezzato

**progettisti** Yves Lion e Michel Corajoud

**fonti** Comunità urbana Plaine Comune

<http://www.plainecomune.fr/>

M. Corajoud <http://corajoudmichel.nerim.net>





## Actions stratégiques pour la réalisation de la trame verte et bleue

### Renforcer la présence végétale

- Augmenter la perméabilité des sols  
Augmenter la surface de plantation  
Diversifier les strates végétales  
Transformer les systèmes de clôtures : végétalisation des limites
- + Renforcer et créer des continuités visuelles et des points de vue sur et à travers le paysage de la Ceinture verte  
Renforcer les systèmes de plantations  
Prendre en compte le grand paysage

### Renforcer les continuités écologiques

- Aménager / végétaliser la petite ceinture
- + Conforter les liaisons entre la trame verte et les voies d'eau
- ||| Créer des liaisons vertes avec les grands parcs de l'agglomération parisienne
- Planter sur les espaces publics
- Rendre accessible et requalifier les talus du Boulevard périphérique
- ||| Requalifier les berges ou les quais

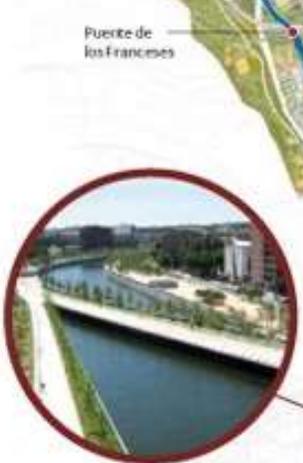
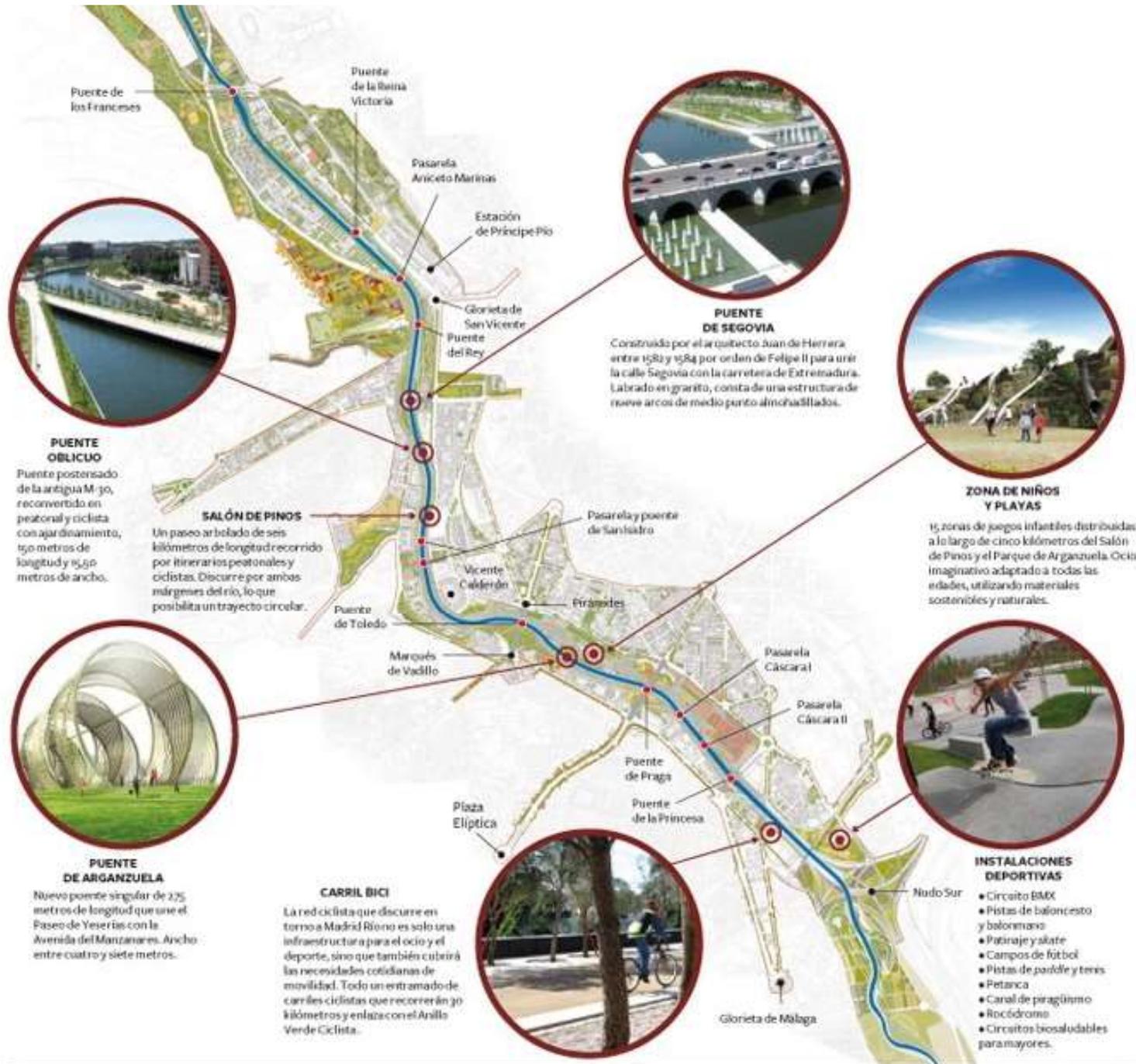
# Madrid, Spagna

## il Progetto Madrid Río per un'autostrada e un fiume



<b>nome del progetto</b>	Madrid Río
<b>periodo</b>	2006-2011
<b>tipologia intervento</b>	Interramento di un tratto dell'autostrada M-30 e bonifica del Río Manzanares
<b>superficie/lunghezza</b>	120 ha - 10 Km
<b>strumento urbanistico</b>	Plan de Renovación Urbana del entorno del Río Manzanares
<b>contesto localizzativo</b>	area-cerniera tra la zona centrale e una fascia di espansione a carattere prevalentemente residenziale povera di servizi
<b>motivazioni/obbiettivi</b>	riconnettere il tessuto urbano e riqualificare il fiume generando un elemento accentratore capace di innescare processi di rigenerazione urbana
<b>struttura funzionale</b>	parco lineare che interessa l'alveo del fiume, strutturato secondo un sistema di parchi e giardini
<b>progettisti</b>	Equipe M-Río (tra cui lo studio West8)
<b>fonti</b>	Ayuntamiento de Madrid <a href="http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Urbanismo-e-Infraestructuras">http://www.madrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/Ayuntamiento/Urbanismo-e-Infraestructuras</a> West8 <a href="http://www.west8.nl/projects/madrid_rio">http://www.west8.nl/projects/madrid_rio</a>





**PUENTE OBLICUO**  
Puente postensado de la antigua M-30, reconvertido en peatonal y ciclista con ajardinamiento, 150 metros de longitud y 15,50 metros de ancho.



**PUENTE DE SEGOVIA**  
Construido por el arquitecto Juan de Herrera entre 1582 y 1584 por orden de Felipe II para unir la calle Segovia con la carretera de Extremadura. Labrado en granito, consta de una estructura de nueve arcos de medio punto almohadillados.



**ZONA DE NIÑOS Y PLAYAS**  
15 zonas de juegos infantiles distribuidas a lo largo de cinco kilómetros del Salón de Pinos y el Parque de Arganzuela. Ocio imaginativo adaptado a todas las edades, utilizando materiales sostenibles y naturales.



**PUENTE DE ARGANZUELA**  
Nuevo puente singular de 225 metros de longitud que une el Paseo de Yessieris con la Avenida del Manzanares. Ancho entre cuatro y siete metros.



**CARRIL BICI**  
La red ciclista que discurre en torno a Madrid Río no es solo una infraestructura para el ocio y el deporte, sino que también cubrirá las necesidades cotidianas de movilidad. Todo un entramado de carriles ciclistas que recorrerán 30 kilómetros y enlaza con el Anillo Verde Ciclista.



**INSTALACIONES DEPORTIVAS**

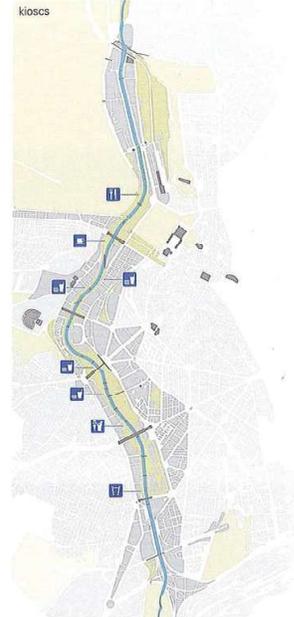
- Circuito BMX
- Pistas de baloncesto y balonmano
- Pádel y pádel
- Campos de fútbol
- Pistas de pádel y tenis
- Petanca
- Canal de piragüismo
- Rocódromo
- Circuitos biosaludables para mayores.



- 1 fishing places
- 2 indoor climbing wall
- 3 skateboard park
- 4 paddle courts
- 5 football field
- 6 rowing pier
- 7 all-purpose field
- 8 tennis court
- 9 field for BMX



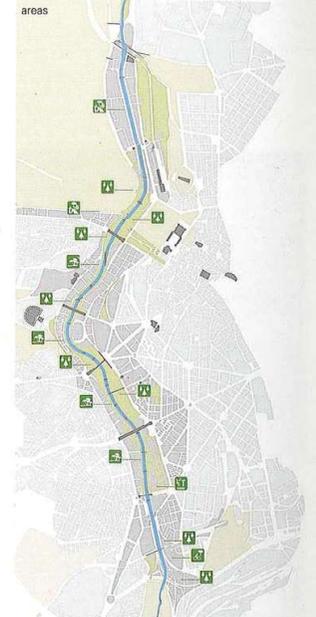
- 10 movement playground
- 11 playground for toddlers
- 12 balance playground
- 13 climbing forest
- 14 climbing structures
- 15 relaxing and balancing playground
- 16 gravel play



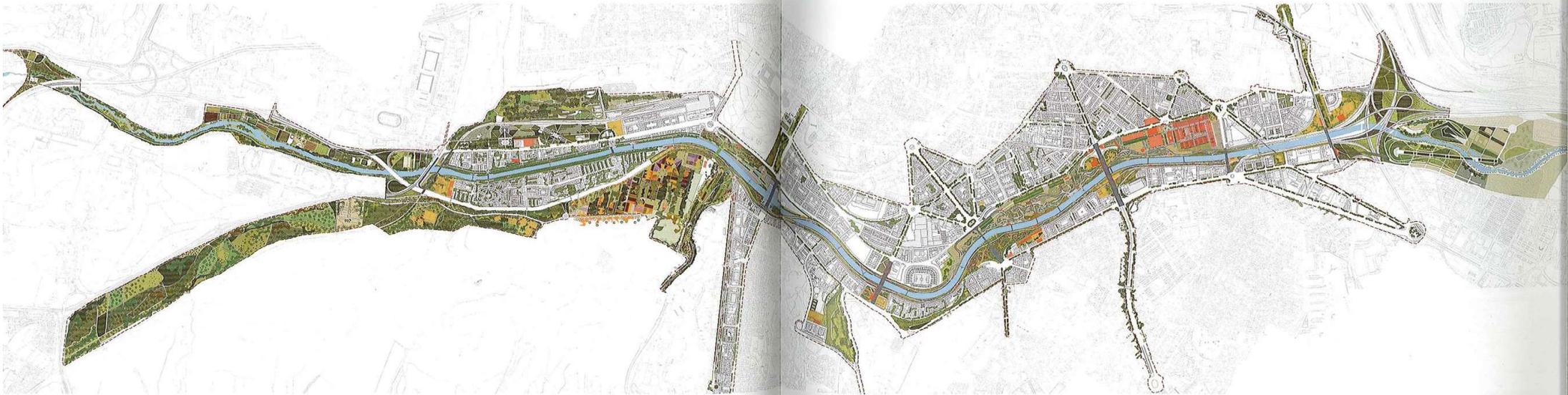
- 17 restaurant
- 18 kiosk
- 19 cafeteria
- 20 snack point
- 21 coffee bar



- 22 bridge
- 23 footbridge
- 24 dam



- 25 promenade
- 26 cultural center
- 27 gardens and parks
- 28 BMX installations
- 29 pinetree boulevard





# GREENEST CITY 2020

## Action Plan



**Luogo:** Vancouver, Columbia Britannica, Canada

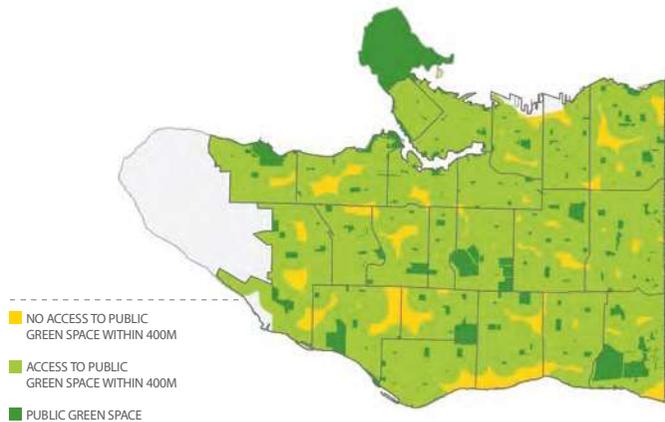
**Anno:** 2010-in corso

**Strumento urbanistico :** Piano di Azione

**Scala d'intervento:** Urbana

**Stato di attuazione:** Attivo, declinato in diversi action plan

**Fonti:** City of Vancouver  
<http://vancouver.ca/greenestcity>



- habitat restoration specialist
- tree planter/landscaper
- arborist
- integrated pest management specialist
- landscape architect
- contractor/labourer
- policy analyst and researcher
- educator

### TARGETS:

- Make the majority (over 50%) of trips by foot, bicycle, and public transit.
- Reduce average distance driven per resident by 20% from 2007 levels.



**Vision:** The Greenest City 2020 Action Plan è una strategia che rientra nelle linee-guida delle città sostenibili. Si basa sulla creazione di opportunità immediate a favore della costruzione di una forte economia locale, su quartieri brillanti e inclusivi e su un'immagine di città capace di soddisfare i bisogni dei cittadini futuri.

**Obiettivo:** diventare la città più green del mondo entro il 2020.

Nel 2009 è stato formulato un piano strategico secondo due assi principali, distinguendo tra obiettivi a breve termine e a lungo termine. L'amministrazione comunale si è subito impegnata a promuovere centri per sviluppare iniziative di green economy, media digitali, tecnologie pulite ed energie rinnovabili.

Nel giugno del 2010, il Comune ha messo a disposizione una pagina internet intitolata "Talk green Vancouver" per creare un brainstorming pubblico su come raggiungere l'obiettivo, per facilitare e sviluppare il dibattito e la comunicazione tra amministrazione e popolazione. Gruppi di lavoro hanno esaminato le idee presentate attraverso il forum e le hanno tenute aggiornate per mostrare in tempo reale lo stato della progettazione. In questo modo si è arrivati a identificare gli obiettivi a lungo termine: raggiungere la leadership nella diminuzione del consumo di combustibili fossili; diventare leader nel settore della bioedilizia; abbassare del 50% gli spostamenti in auto e favorire il trasporto pubblico e gli spostamenti a piedi; raddoppiare il numero di posti di lavoro "verdi" in città; rendere la qualità dell'aria e delle acque la migliore al mondo. È stato istituito il Greenest City Neighbourhood Grants un fondo per promuovere le iniziative innovative che può assegnare fino a 25.000 \$ per ciascun progetto selezionato.

### Programmi verdi ed iniziative:

- **Sostenibilità** - protezione del clima, bioedilizia e sostenibilità estesa a tutti gli aspetti funzionali e di city-making.
- **EcoDensity** - quartieri più "densi" verdi, vivibili e accessibili.
- **One Day** - aiutare i residenti a ridurre il consumo energetico e rendere Vancouver la città più verde del mondo.
- **Green Program Homes** - efficienza energetica e idrica nelle procedure di licenza edilizia secondo determinati requisiti.
- **Trasporti** - Promuovere scelte di trasporto sostenibili.
- **Strade verdi** - giardinieri volontari di quartiere.
- **Mantenere Vancouver "Spectacular"** - annuale programma di pulizia in cui i residenti e le imprese cooperano per rimuovere rifiuti da Vancouver strade, vicoli e litorali.
- **CityPlan Community Visions** - Un quadro decisionale per orientare i programmi, le priorità e le azioni nel corso dei prossimi 20 anni (rafforzare i centri di quartiere, ridurre la dipendenza della vettura, migliorare l'ambiente, diversificare parchi e luoghi pubblici).

# City Greenways Plan

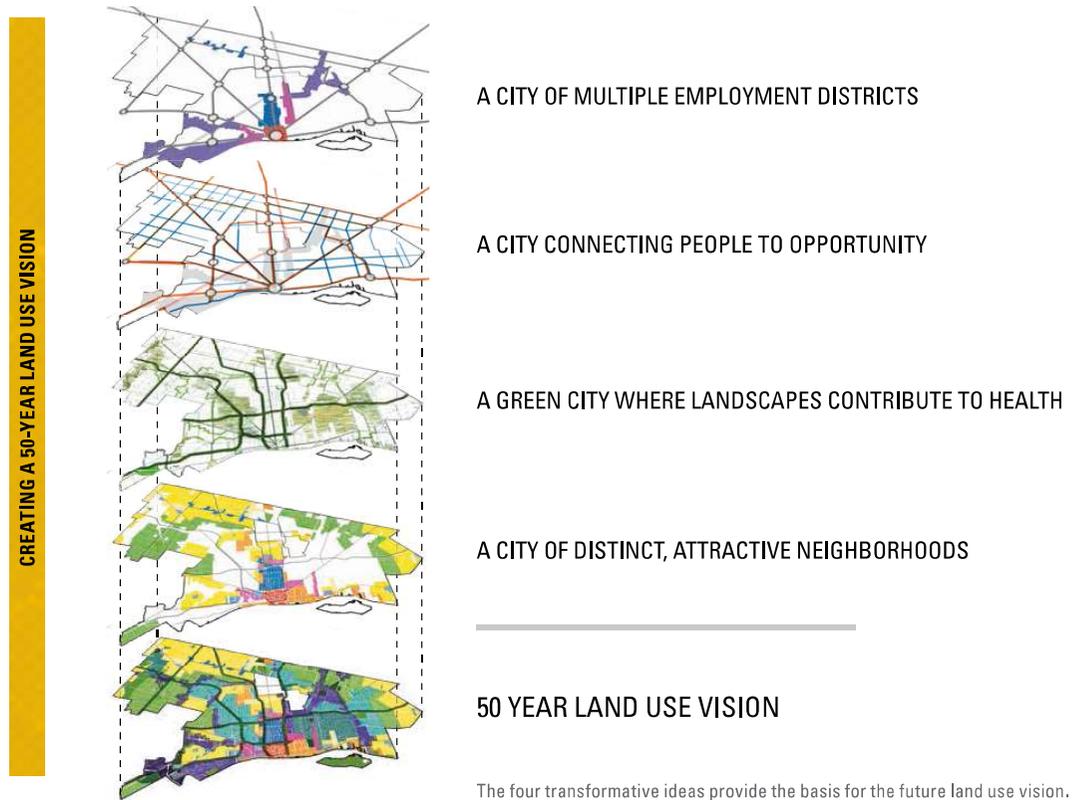
This plan illustrates the routes of the proposed City Greenways Network.



In 1995, the city established a greenways program. The most recent map, completed in 2011, outlines 17 that are in various stages of completion. Work on some has yet to start. Vision Coun. Andrea Reimer wants the northeast corner of the city to be the priority in the next round of capital funding.

# Detroit, Michigan, USA

## DETROIT STRATEGIC FRAMEWORK PLAN



<b>nome del progetto</b>	2012 DETROIT STRATEGIC FRAMEWORK PLAN
<b>periodo</b>	2010- in corso
<b>tipologia intervento</b>	Analisi finalizzata alla proposta di un Piano Strategico
<b>strumento urbanistico</b>	Piano Strategico proposto da una organizzazione no-profit
<b>contesto localizzativo</b>	Città di Detroit, Michigan, USA
<b>motivazioni/obbiettivi</b>	Produrre un piano strategico per lo sviluppo sostenibile della città

**progettisti/soggetto proponente** Detroit Future City (DFC) organizzazione senza scopo di lucro

**fonti** [https://detroitfuturecity.com/wp-content/uploads/2017/07/DFC\\_Full\\_2nd.pdf](https://detroitfuturecity.com/wp-content/uploads/2017/07/DFC_Full_2nd.pdf)

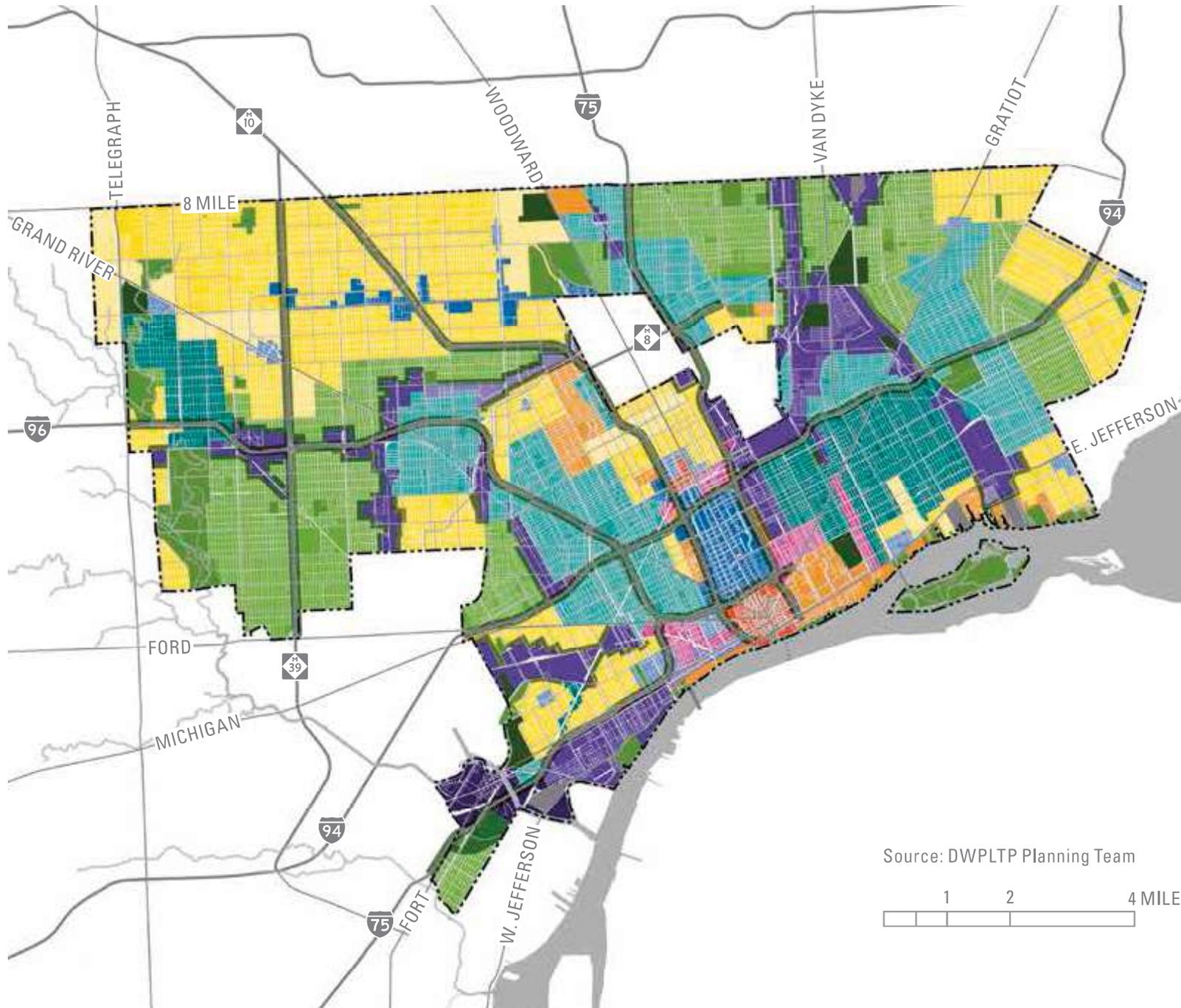
22% TRADITIONAL NEIGHBORHOODS

29% LANDSCAPE

4% MIXED-USE  
NEIGHBORHOODS BY LAND AREA

22% GREEN NEIGHBORHOODS

15% INDUSTRIAL



### 50-YEAR LAND USE SCENARIO

- CITY CENTER
- DISTRICT CENTER
- NEIGHBORHOOD CENTER
- GREEN MIXED-RISE
- TRADITIONAL MEDIUM DENSITY
- TRADITIONAL LOW DENSITY
- LIVE+MAKE
- HEAVY INDUSTRIAL
- UTILITIES
- GENERAL INDUSTRIAL
- LIGHT INDUSTRIAL
- GREEN RESIDENTIAL
- INNOVATION PRODUCTIVE
- INNOVATION ECOLOGICAL
- LARGE PARK
- CEMETERY
- GREEN BUFFERS

The 50-year land use scenario reflects the long-term vision for a city of diverse neighborhoods, employment districts, and productive landscapes.

Source: DWPLTP Planning Team



29% LANDSCAPE TYPOLOGIES

7% PARKS

64% OTHER LAND USES



**FUTURE OPEN SPACE NETWORK**

- CARBON FOREST
- BLUE INFRASTRUCTURE
- INNOVATION PRODUCTIVE
- INNOVATION ECOLOGICAL
- GREENWAYS
- INDUSTRIAL BUFFER
- DISPERSED GREEN LANDSCAPE
- DISPERSED BLUE INFRASTRUCTURE
- LARGE PARK
- GOLF COURSE
- CEMETERY

Future open space networks in Detroit include both larger landscape typologies and landscape development types integrated within neighborhoods. Landscape typologies each include a variety of different kinds of landscape development types.

Source: DWPLTP Planning Team





“Use vacant land for managing water that comes through rainfall (stormwater management) in a systematic and planned manner. The City could identify all those low-lying vacant parcels in the city and integrate that information into a comprehensive stormwater management plan.”

Justin, Detroit 24/7, “Environmental Issues,” 5/2012

## BLUE / GREEN INFRASTRUCTURE

Landscapes that capture stormwater and clean air

- Large lake
- Smaller retention pond
- Infiltration park
- Swales and infiltration medians
- Roadside pond (along wide roads)
- Green industry buffer
- Carbon forest



Image Source:  
[www.inlandbays.org](http://www.inlandbays.org)

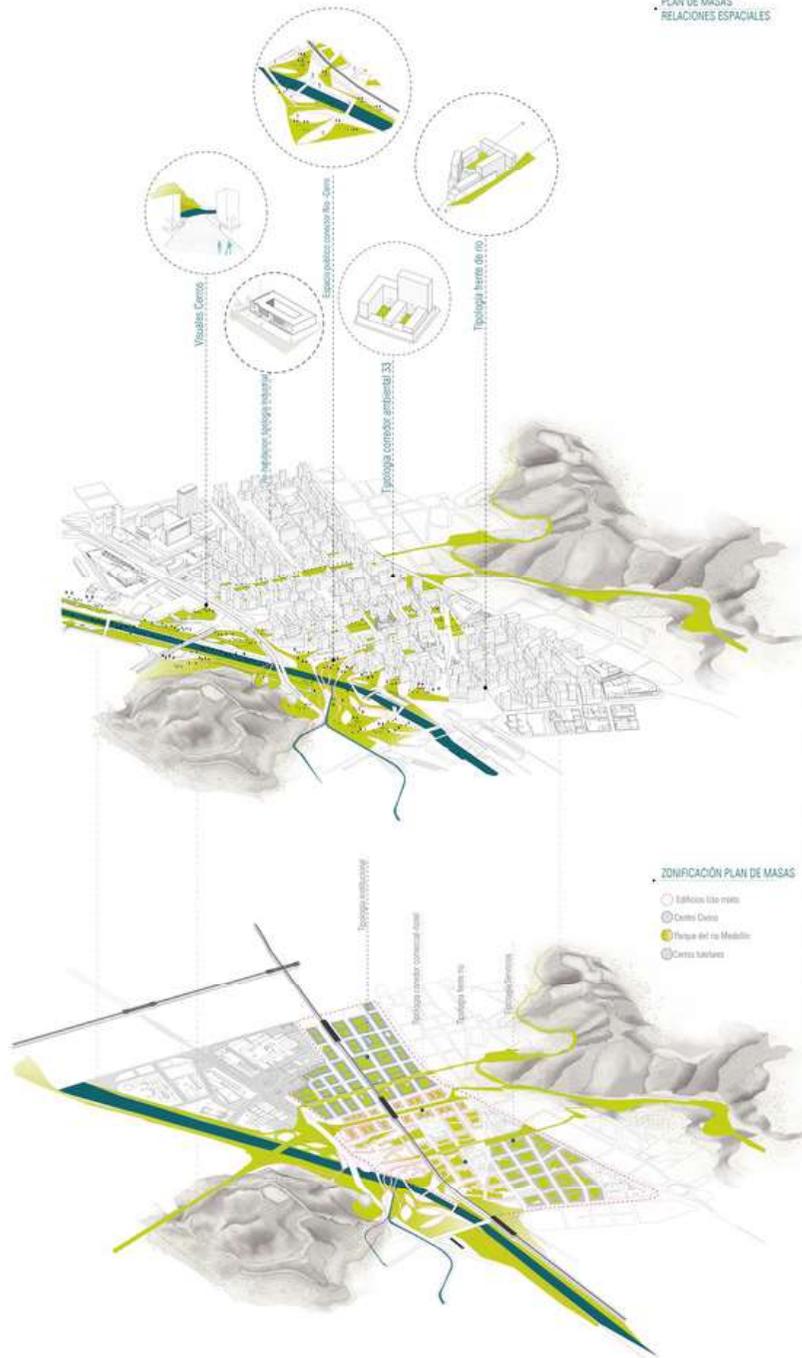
## WORKING AND PRODUCTIVE LANDSCAPES

Landscapes that generate new knowledge, grow energy and food, and create new urban experiences

- Research landscape
- Urban farm
- Aquaculture and hydroponics
- Algae-culture
- Energy field or forest
- Homestead
- Campground



Image Source:  
Hamilton Anderson Associates



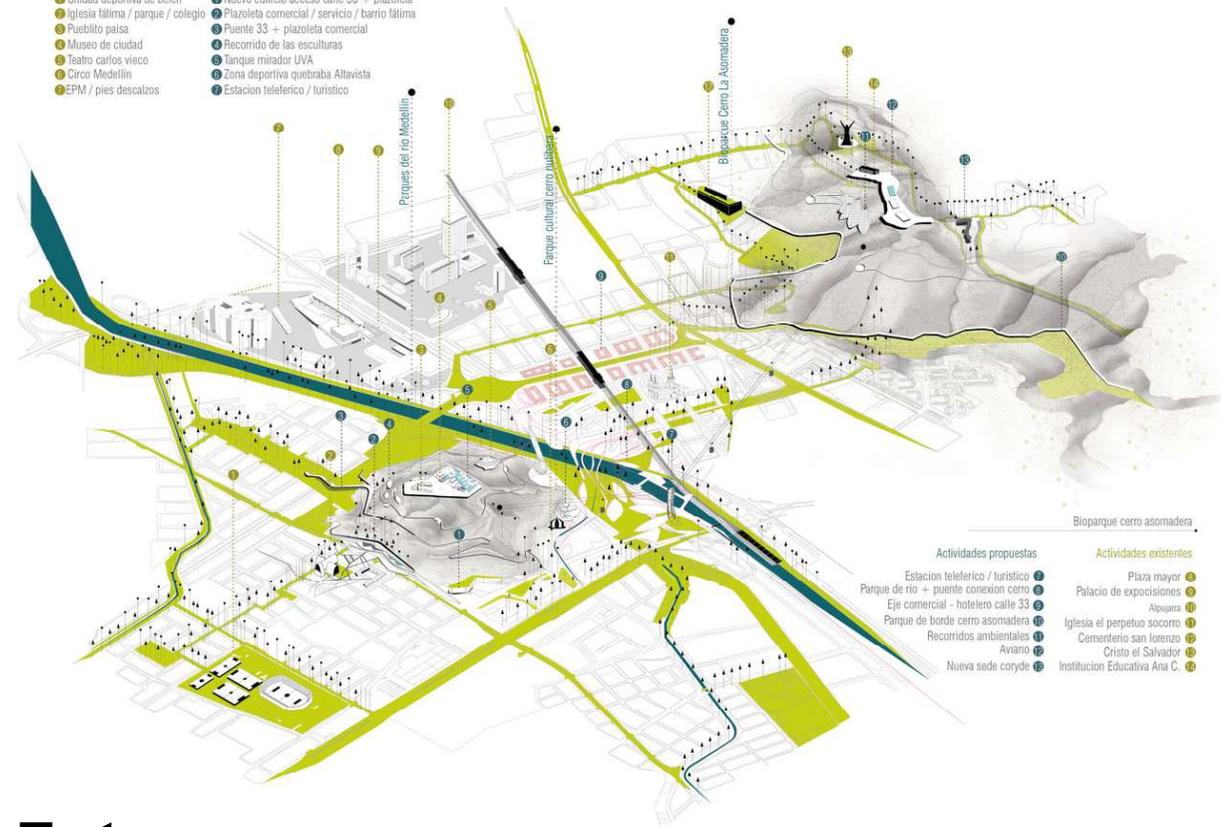
Parque cultural cerro nutibara

Actividades existentes

- 1 Unidad deportiva de belen
- 2 Iglesia látima / parque / colegio
- 3 Pueblito paisa
- 4 Museo de ciudad
- 5 Teatro carlos vieco
- 6 Circo Medellín
- 7 EPM / ples descalzos

Actividades propuestas

- 1 Nuevo edificio acceso calle 30 + plazuela
- 2 Plazuela comercial / servicio / barrio látima
- 3 Puente 33 + plazuela comercial
- 4 Recorrido de las esculturas
- 5 Tanque mirador UVA
- 6 Zona deportiva quebraba Altavista
- 7 Estacion teleferico / turistico



## Entreparques

Luogo: Medellín, Antioquia, Colombia

Anno: 2014

Progettisti: Célula Arquitectura, María Paula Vallejo, Alejandro Henao

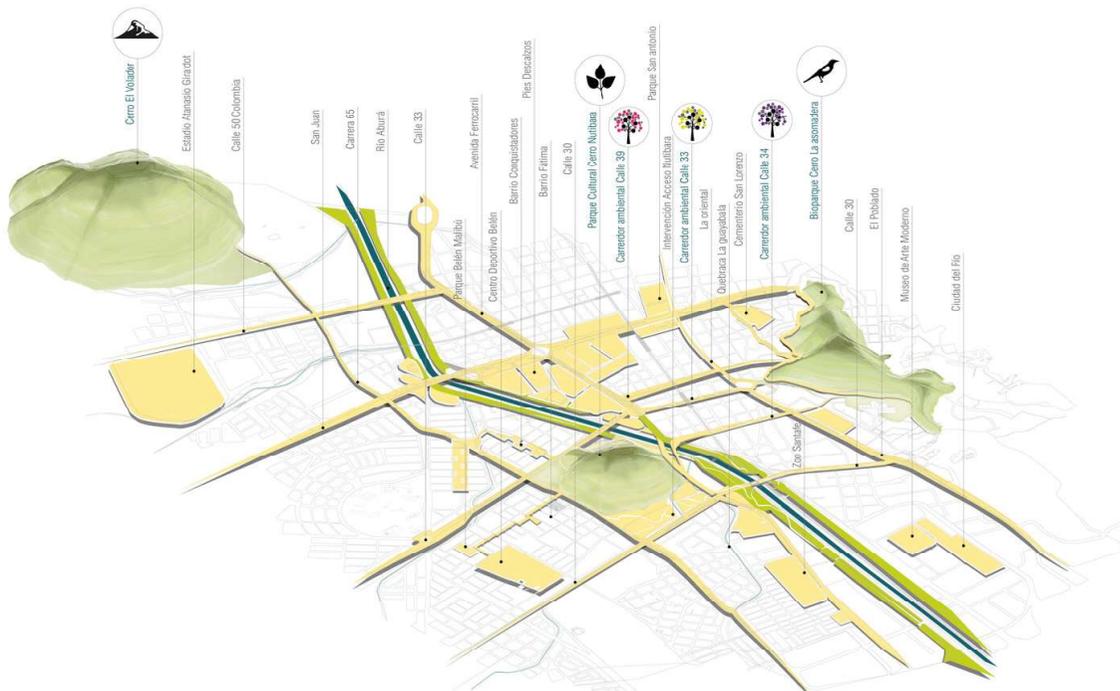
Strumento urbanistico di riferimento: Proyectos urbanos integrales (PUI)

Scala d'intervento: territoriale

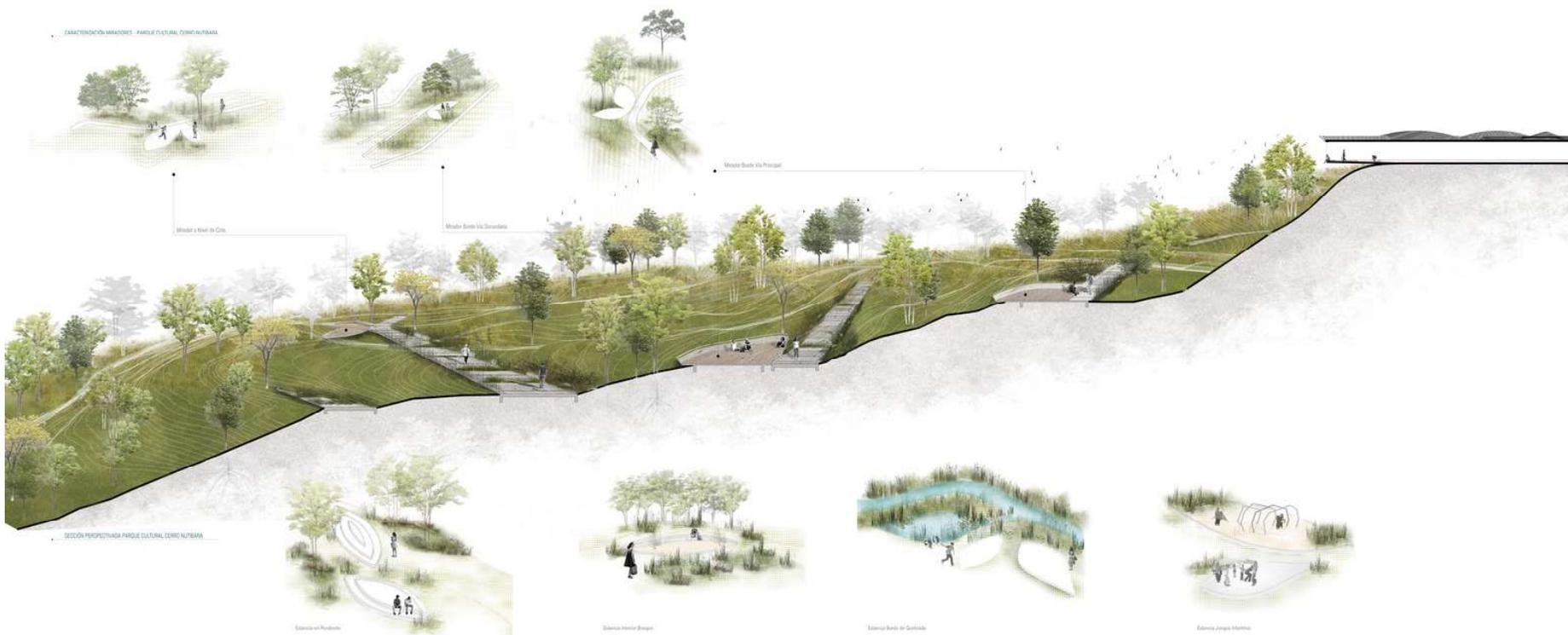
Stato di attuazione: non realizzato (secondo al Concorso pubblico internazionale di Urbanistica e Paesaggio del centro civico di Medellín)

Funzioni: parco urbano, percorso turistici.

Fonti: www.archdaily.com



SECCIÓN VIAL - PARQUE DE BORDE BIOPARQUE CERRO LA ASOMADERA



**ESEMPI DI PROGETTI  
CHE NON ADOTTANO  
LA LOGICA DI INTERVENTO  
DELLE INFRASTRUTTURE VERDI**

# HIGH LINE DI NEW YORK

**Luogo:** New York

**Anno:** 2009-2014



**Progettisti:** Elizabeth Diller, Neil Denari

**Scala d'intervento:** Urbana

**Stato di attuazione:** Realizzato

**Funzioni:** Parco urbano lineare/ greenway

**Fonti:** <https://www.area-arch.it/high-line-2/>

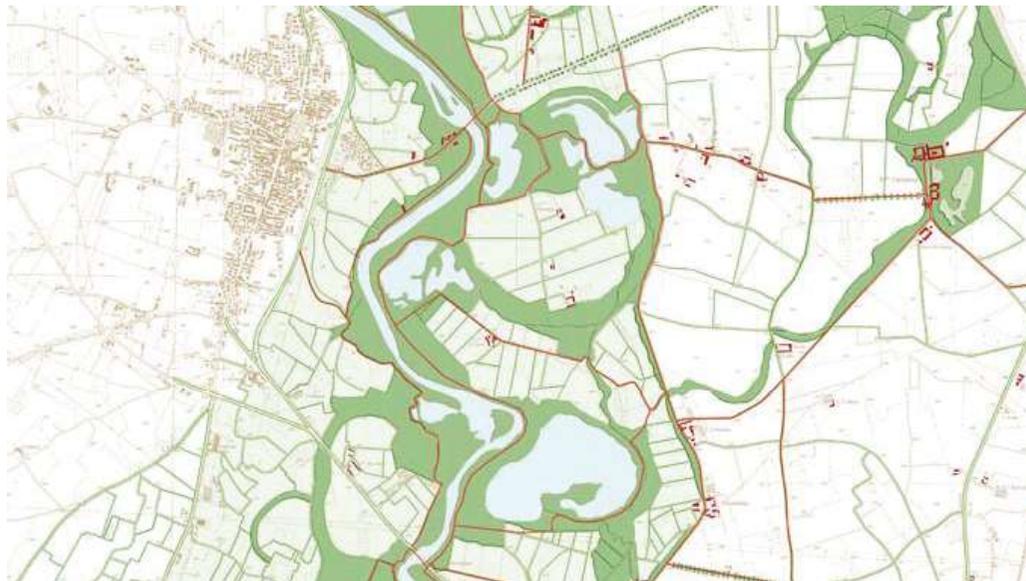


# GREEN INFRASTRUCTURE: OF THE TURIN PO RIVER PARK A STRATEGIC PLAN FOR A NEW LANDSCAPE

Project by **OCS** DITER - Politecnico e Università di Torino



FRAMEWORK OF THE ECOLOGICAL, FRUITIVE AND HISTORICAL NETWORK



LANDSCAPE PROJECT

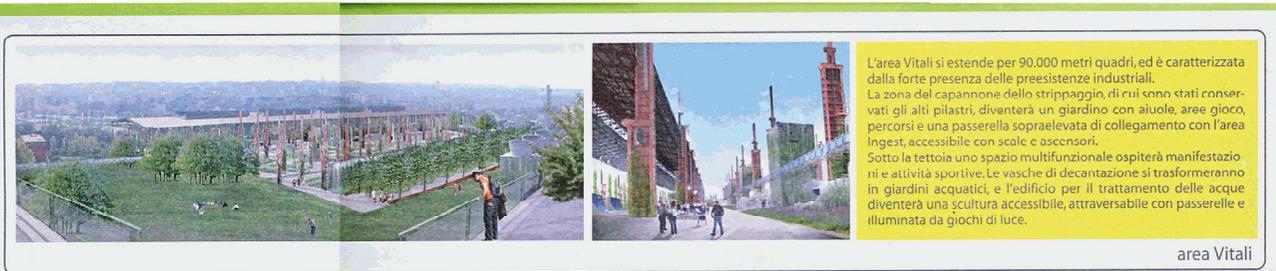


Fonti:

Osservatorio del Paesaggio dei Parchi del Po e della Collina Torinese

<http://www.areeprotettepotorinese.it/pagina.php?id=86>

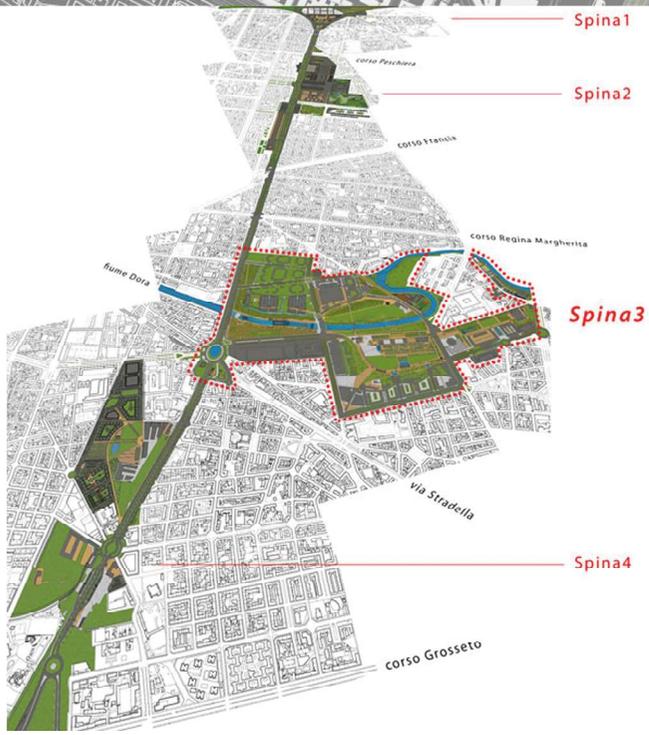
<http://www.areeprotettepotorinese.it/documenti/paesaggio/areesensibili/index.htm>



L'area Vitali si estende per 90.000 metri quadri, ed è caratterizzata dalla forte presenza delle preesistenze industriali. La zona del capannone dello stripping, di cui sono stati conservati gli alti pilastri, diventerà un giardino con aiuole, aree gioco, percorsi e una passerella sopraelevata di collegamento con l'area Ingest, accessibile con scale e ascensori. Sotto la tettoia uno spazio multifunzionale ospiterà manifestazioni e attività sportive. Le vasche di decantazione si trasformeranno in giardini acquatici, e l'edificio per il trattamento delle acque diventerà una scultura accessibile, attraversabile con passerelle e illuminata da giochi di luce.

area Vitali

## il parco: lotti Vitali, Ingest e Michelin



area Ingest

La zona Ingest si estende per 47.000 metri quadri; è caratterizzata dalla presenza dei pilastri e dei resti delle fondazioni dei vecchi capannoni, che verranno integrati al disegno del parco. Sorgerà un grande giardino, diviso in ambienti con funzioni e configurazioni differenti: giardini acquatici, prati, zone alberate, aree attrezzate per il gioco, terrazzamenti per il collegamento con via Val della Torre. Utilizzando i muri perimetrali di un ex capannone industriale verrà creato un "hortus conclusus": un giardino protetto che accoglierà specie vegetali particolari.



area Michelin

Il settore Michelin si estende per 87.000 metri quadri; intorno alla torre evaporativa degli ex stabilimenti Michelin sorgerà uno degli ingressi principali al parco. L'area sarà caratterizzata da un vasto prato verde degradante verso la Dora e punteggiato da alberature, che ospiterà aree attrezzate per il gioco e per il barbecue. I percorsi pedonali arriveranno fino al livello dell'acqua, consentendo un contatto diretto con il fiume e creando una sorta di "spiaggia urbana". Il tracciato di corso Imbrija sarà deviato e l'attuale sede stradale diventerà una passeggiata lungo la Dora.

DEFINIZIONE DEL BORDO URBANO E COMPLETAMENTO DEL TESSUTO EDILIZIO

INTEGRAZIONE TRA TANGENZIALE VERDE E PARCO FLUVIALE DEL PO

DISMISSIONE DELLE AREE PRODUTTIVE E INSERIMENTO DI UN TESSUTO INSEDIATIVO DI ALTA QUALITA'

PARCO LINEARE INTERCOMUNALE (COMUNI DI TORINO, SAN MAURO TORINESE E SETTIMO TORINESE), CHE SI ESTENDE IN DIREZIONE SUD-OVEST - NORD-EST DAL SITO DI ABBADIA DI STURA (TORINO) A CASCINA ISOLA (SETTIMO TORINESE), AVENTE LA PRIMARIA FUNZIONE DI DEFINIZIONE DEL BORDO URBANO.

L'INFRASTRUTTURA VERDE SVOLGE LA DUPLICE FUNZIONE DI MANTENERE UN BUON GRADO DI NATURALITÀ DEL TERRITORIO E DI CONSENTIRE UNA BUONA FRUIZIONE DEGLI SPAZI VERDI DA PARTE DELLA POPOLAZIONE: FUNZIONE SIA DA RETE ECOLOGICA CHE DA RETE DI GREENWAYS PER L'ACCESSIBILITÀ PEDONALE E CICLABILE E PER LA FRUIZIONE RICREATIVA.

- PERCORSI CICLOPEDONALI
- NODI DI FRUIZIONE
- SITI ATTRATTORI
- SPAZI VERDI INTERNI ALLA CITTA'

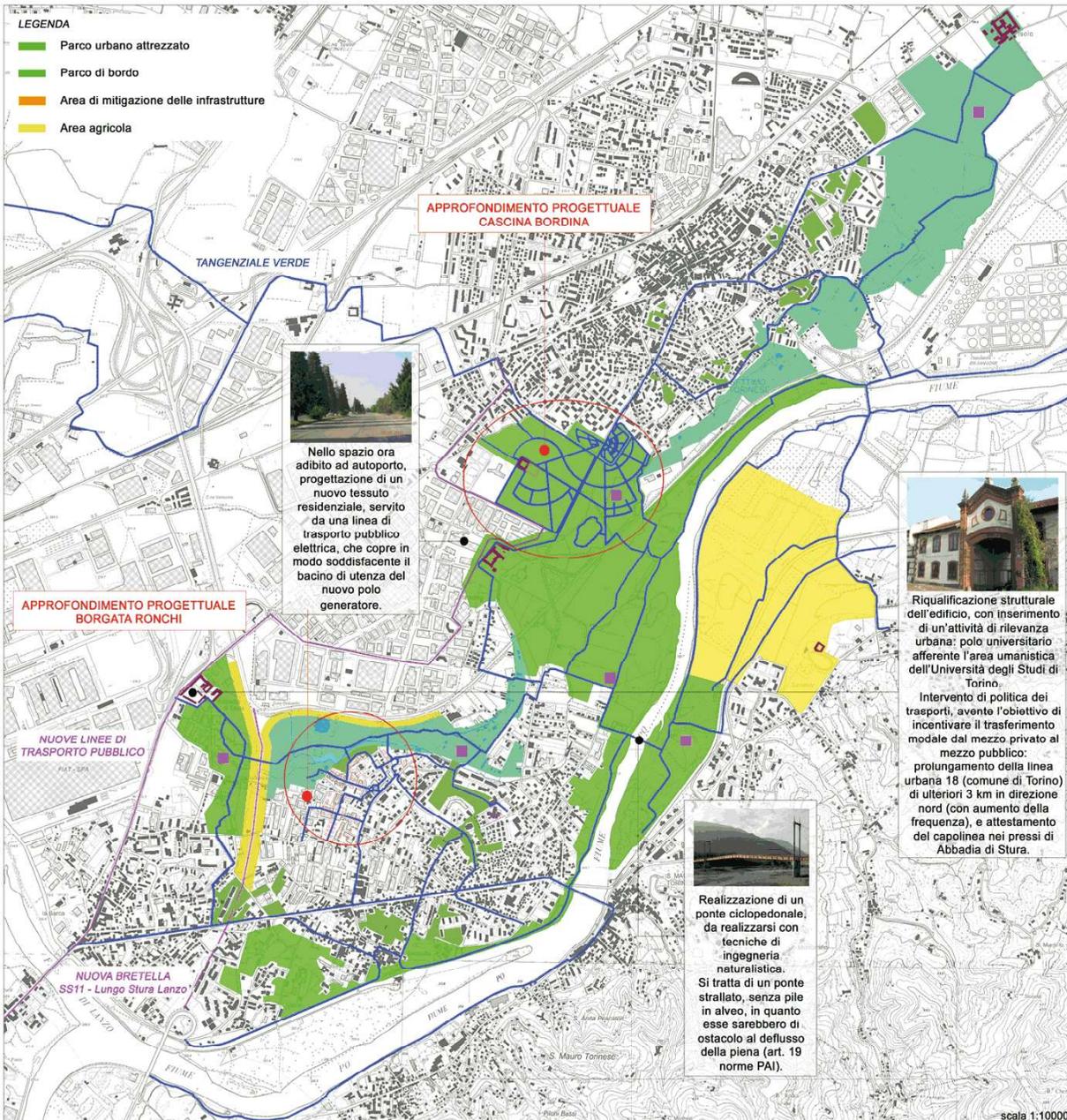
LA RETE DI ACCESSIBILITÀ E FRUIZIONE PUBBLICA È COSTITUITA DA UN SISTEMA DI PERCORSI VERDI, CHE CONSENTONO DI ACCEDERE A PIEDI E IN BICICLETTA A UNA MOLTIPLICITÀ DI ATTIVITÀ RICREATIVE E LAVORATIVE, PERCORRENDO LUOGHI AD ALTA VALENZA PAESAGGISTICA.

PRESENZA DI UNA SERIE DI NODI DI FRUIZIONE, CHE SI VENGONO A TROVARE IN CORRISPONDENZA DI PREESISTENZE STORICHE. SONO LUOGHI DESTINATI AD ATTIVITÀ DI INTERESSE CULTURALE E DIDATTICO, TERZIARIO E PRODUTTIVO.

Abbadia di Stura (Torino) - attività terziarie  
Cascina San Giorgio (Settimo T.se) - interesse culturale-religioso  
Cascina Bordina (Settimo T.se) - attività didattiche  
Castello Sambuy (San Mauro T.se) - fruizione turistica  
Cascina Isola (Settimo T.se) - attività produttive legate all'agricoltura

PRESENZA DI ULTERIORI SITI ATTRATTORI, DESTINATI AD ATTIVITÀ RICREATIVE E SPORTIVE E AD AREE DI RISTORO.

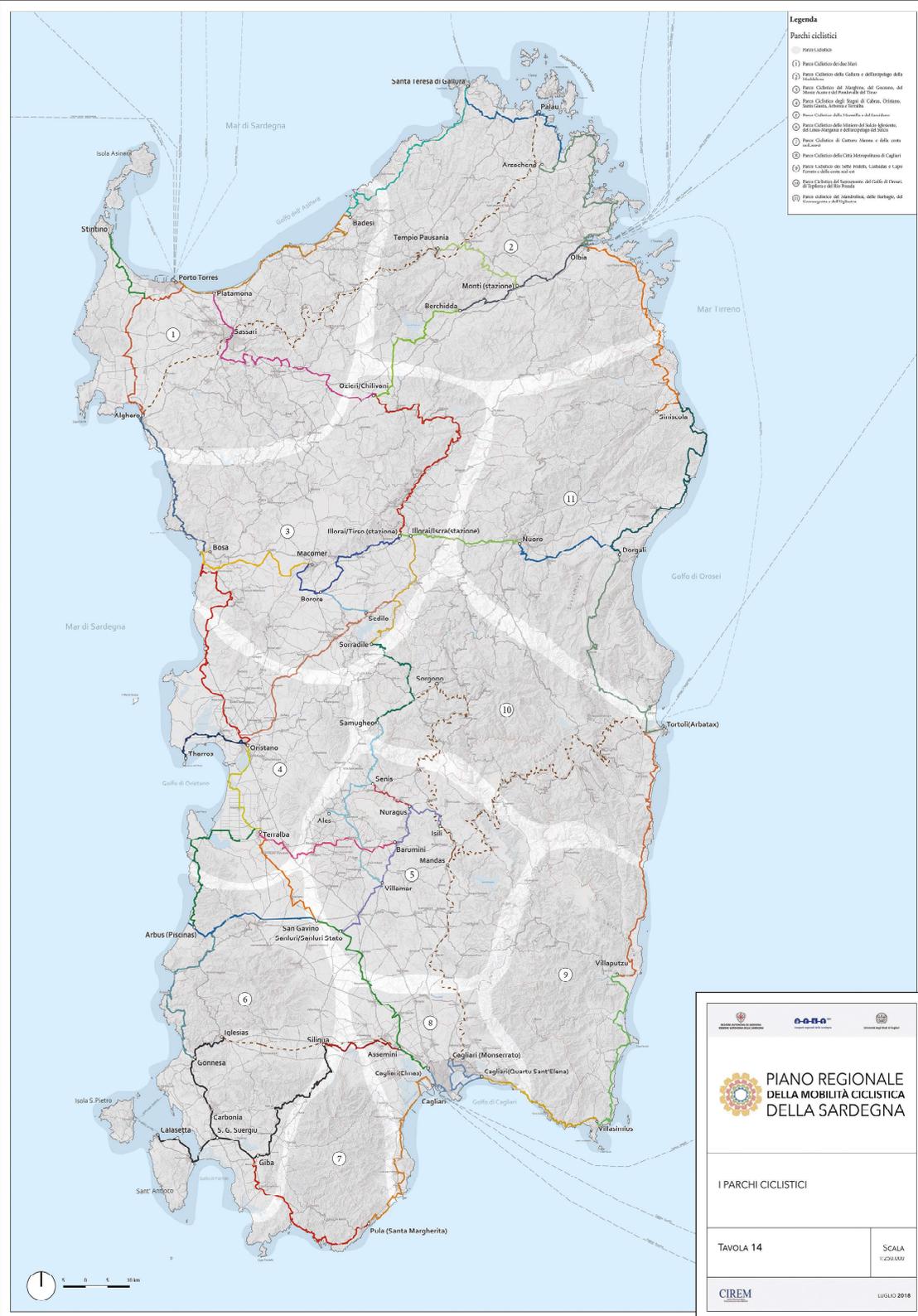
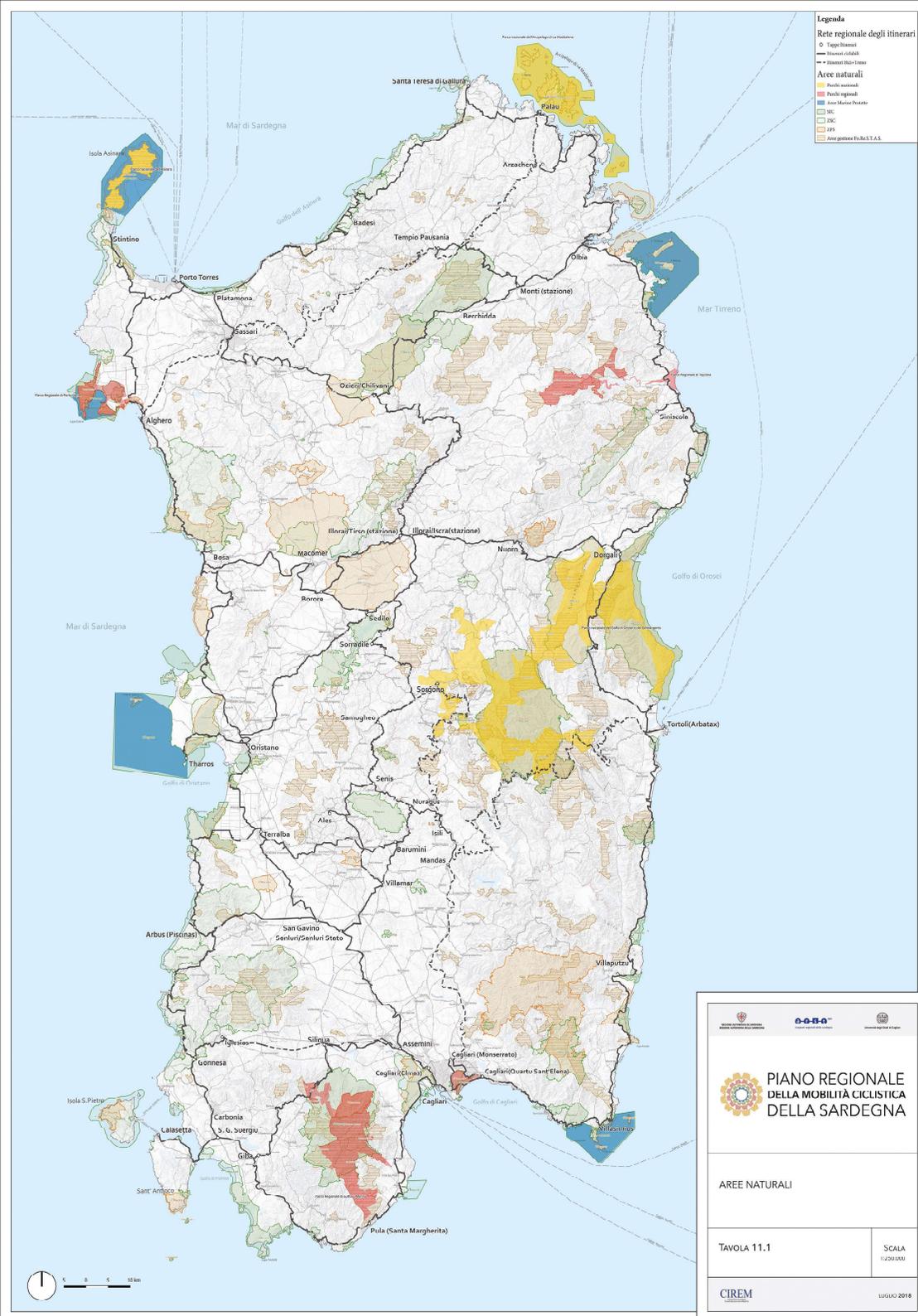
NELLA RETE DI SPAZI VERDI INTERNA ALLA CITTA' VIENE MENO L'INTERESSE DI TIPO ECOLOGICO E RIMANE QUASI ESCLUSIVAMENTE QUELLO DELLA FRUIZIONE DA PARTE DEI CITTADINI.  
NON SONO SPAZI VERDI ISOLATI NEL COSTRUITO, MA SONO CONNESSI DA UNA MAGLIA DI ELEMENTI LINEARI VERDI, COME LA RETE STRADALE ALBERATA.  
I VIALI ALBERATI HANNO SCARSA VALENZA ECOLOGICA, TUTTAVIA SONO IMPORTANTI PER ARRICCHIRE DI VERDE LA CITTA' E MIGLIORARNE LA QUALITÀ AMBIENTALE, A VANTAGGIO DELLA SALUTE UMANA E DEL PAESAGGIO URBANO.



LEGENDA

- SITI DA DISMETTERE NEL LUNGO PERIODO
- SITI DA DISMETTERE NEL BREVE PERIODO
- EMERGENZE ARCHITETTONICHE DA VALORIZZARE
- PREESISTENZE RESIDENZIALI DA MANTENERE





MONODIREZIONALE

STATO DI FATTO

STATO DI PROGETTO

Inserita all'interno della piattaforma stradale con ridimensionamento degli spazi di margine laterale

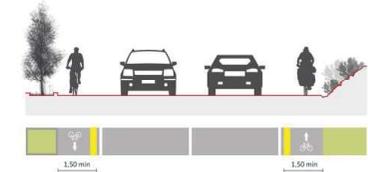
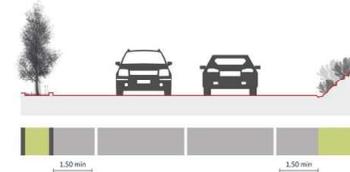
**Posizione:** Realizzata a lato della piattaforma stradale con banchine abbastanza ampie da poter ospitare le corsie

**Pavimentazione:** Bitume/asfalto esistente

**Ulteriori interventi:** Alberatura da ombra

**Codice costo:** 2AEM5

C1



Inserita all'interno della piattaforma stradale con risimensionamento degli spazi di carreggiata

**Posizione:** Realizzata a lato della piattaforma stradale attraverso il restringimento della carreggiata ed eventuale riclassificazione funzionale della strada (ex da C2 a F2)

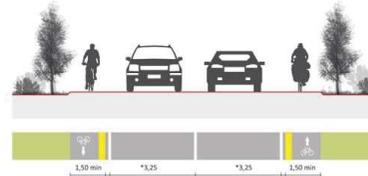
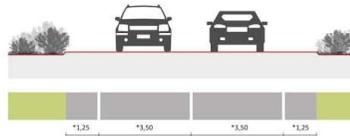
**Pavimentazione:** Bitume/asfalto esistente

**Ulteriori interventi:** Alberatura da ombra

**Codice costo:** 2AEM5

\*la dimensione è indicativa

C2



Inserita all'interno della piattaforma stradale tramite il suo allargamento

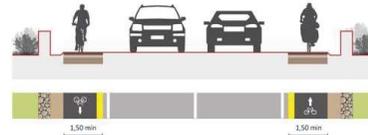
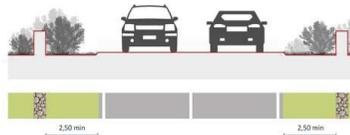
**Posizione:** Realizzata a lato della piattaforma stradale attraverso allargamento su spazi della sede stradale

**Pavimentazione:** Bitume/asfalto drenante

**Ulteriori interventi:** Alberatura da ombra

**Codice costo:** 2AEM5

C3



Inserita all'interno della piattaforma stradale tramite il suo allargamento

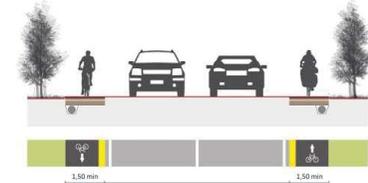
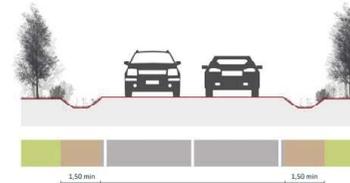
**Posizione:** Realizzata a lato della piattaforma stradale attraverso allargamento su cunette laterali opportunamente sistemate

**Pavimentazione:** bitume/asfalto drenante

**Ulteriori interventi:** Smaltimento acque meteoriche  
Alberatura da ombra

**Codice costo:** 2AEM5

C4



Inserita all'interno della piattaforma stradale urbana

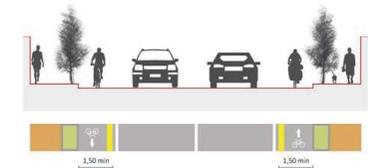
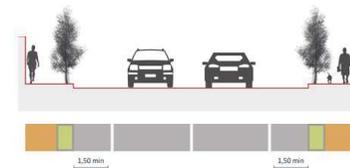
**Posizione:** Realizzata a lato delle piattaforme stradali con banchine

**Pavimentazione:** Bitume/asfalto esistente

**Ulteriori interventi:**

**Codice costo:** 2AUM5

C5



Inserita all'interno della piattaforma stradale urbana

**Posizione:** Realizzata a lato della piattaforma stradale con parcheggi in linea attraverso restringimento della carreggiata ed eventuale riclassificazione funzionale della strada

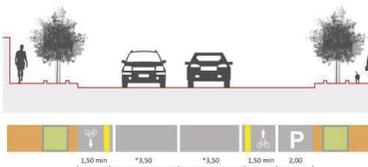
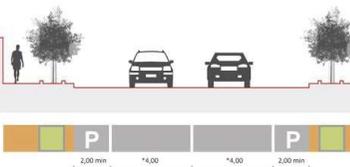
**Pavimentazione:** Bitume/asfalto esistente

**Ulteriori interventi:**

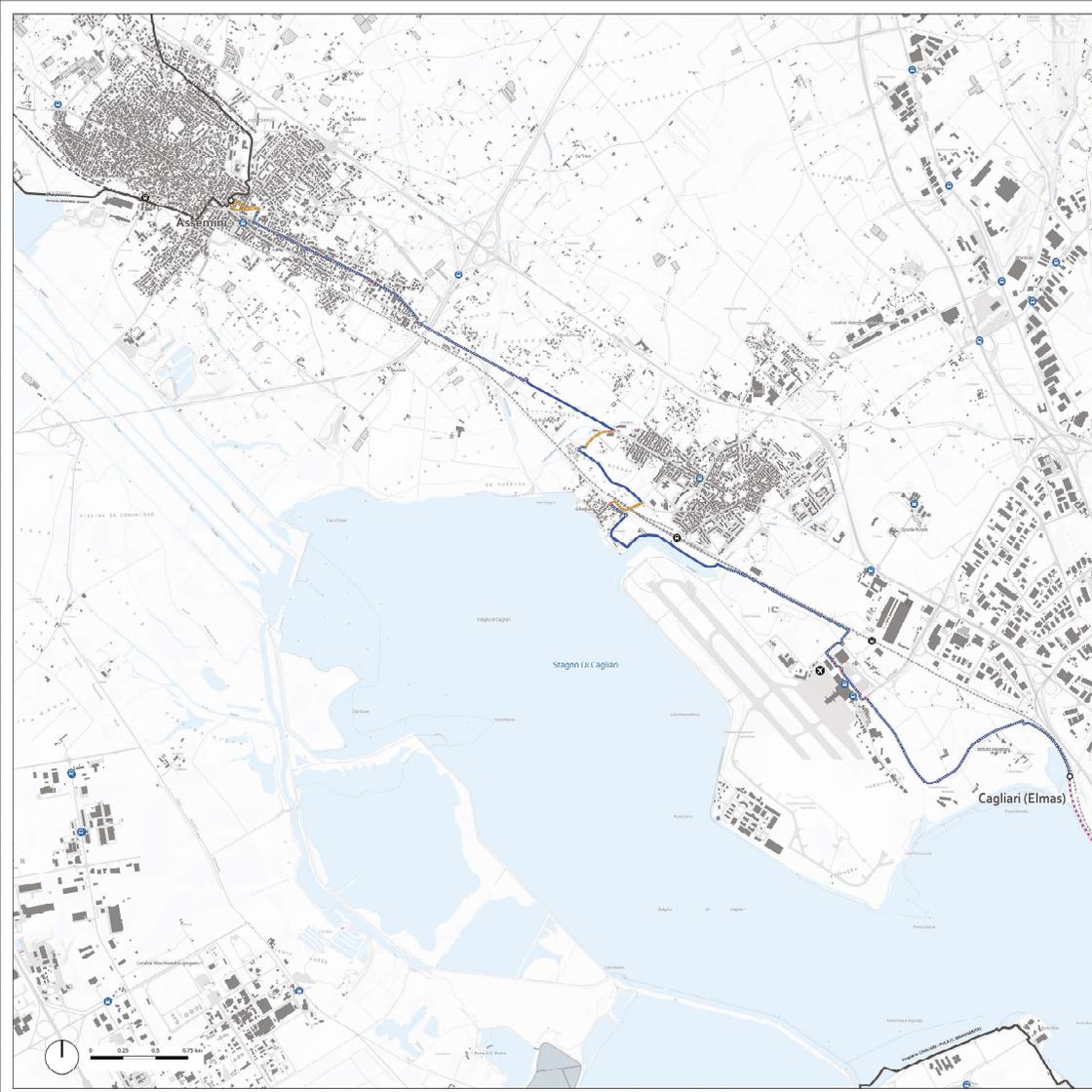
**Codice costo:** 2AUM5

\*la dimensione è indicativa

C6



C | CORSIA RISERVATA



## RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

Costanza, R., d'Arge, R., De Groot, R., Farber, S., Grasso, M., Hannon, B., ... & Raskin, R. G. (1997). The value of the world's ecosystem services and natural capital. *nature*, 387(6630), 253.

Daily, G. C. (1997). *Nature's services* (Vol. 19971). Island Press, Washington, DC.

Davies C., MacFarlane R., McGloin C., Roe M., 2006 – *Green Infrastructure: Planning guide*. Version: 1.1. University of Northumbria, North East Community Forests, University of Newcastle, Countryside Agency, English Nature, Forestry Commission, Groundwork Trusts

Davies, C., MacFarlane, R., McGloin, C., & Roe, M. (2015). *Green Infrastructure Planning Guide*. North-East Community Forests, Durham, Marea Britanie. [CONSULTABILE AL SEGUENTE LINK: [http://www.greeninfrastructurenw.co.uk/resources/North\\_East\\_Green\\_Infrastructure\\_Planning\\_Guide.pdf](http://www.greeninfrastructurenw.co.uk/resources/North_East_Green_Infrastructure_Planning_Guide.pdf)]

Gabellini, P. (2010). *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*. Carocci.

Hernández, R. C., Áñez, V. F., & Lotta, F. (2015). Funzioni ecologiche ed infrastrutture verdi in città: Vitoria-Gasteiz. *Scienze del Territorio*, 3, 240-249.

Li - Landscape institute (2009), *Green infrastructure: Connected and multifunctional landscapes*. Position Statement. [CONSULTABILE AL SEGUENTE LINK: <http://www.landscapeinstitute.org/PDF/Contribute/GreenInfrastructurepositionstatement13May09.pdf>]

Natural England. (2009). *Green Infrastructure Guidance (NE176)*. [CONSULTABILE AL SEGUENTE LINK: <http://publications.naturalengland.org.uk/publication/35033?category=49002>]

Natural England. (2013). *Green Infrastructure* [CONSULTABILE AL SEGUENTE LINK: <https://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20130903144909/http://www.naturalengland.org.uk/ourwork/planningdevelopment/greeninfrastructure/default.aspx>]

Peraboni, C. (2010). *Reti ecologiche e infrastrutture verdi*. Maggioli.