



CITTA' DI VENARIA REALE

PROVINCIA DI TORINO

AREA GESTIONE E TUTELA DEL TERRITORIO



PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

AGGIORNAMENTO 2006

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

FEBBRAIO 2007

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO :

Dott. arch. Roberta CARDACI

PROGETTO :

inarco

INARCO STUDIO ASSOCIATO DI PROGETTAZIONE E RICERCA
C.SO GALILEO FERRARIS 18 - 10121 TORINO
TEL. 549034 FAX 548388 E-MAIL studio.inarco@tin.it

Dott. arch. Giovanni SCARZELLA

- I N D I C E -

PARTE PRIMA – ANALISI STATO ATTUALE

1.	IL PIANO URBANO DEL TRAFFICO VIGENTE. PREVISIONI E ATTUAZIONE	Pag. 3
2.	I RECENTI PROCESSI DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA E I GRANDI PROGETTI INFRASTRUTTURALI IN CORSO	Pag. 5
3.	ASSETTO DELLA CIRCOLAZIONE, CARATTERISTICHE DELLA RETE E GERARCHIA VIARIA	Pag. 6
3.1	Viabilità di attraversamento	Pag. 6
3.2	Viabilità interna di distribuzione e di quartiere	Pag. 8
3.3	Circolazione nel Centro Storico	Pag. 8
4.	ATTRATTORI DI TRAFFICO E SISTEMA COMMERCIALE	Pag. 9
5.	SOSTA VEICOLARE	Pag. 10
6.	MOBILITA' VEICOLARE	Pag. 12
7.	EVOLUZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO PARTE SECONDA – PROGETTO DI P.G.T.U.	Pag. 13
8.	INDIRIZZI METODOLOGICI PER IL 2° AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO	Pag. 15
8.1	Indirizzi per gli interventi a tutela dell'inquinamento	Pag. 16
9.	CIRCOLAZIONE VEICOLARE , GERARCHIA VIARIA, MODERAZIONE DELLA VELOCITÀ	Pag. 17
9.1	Gerarchia viaria	Pag. 20
9.2	Zone a traffico limitato e moderazione della velocità	Pag. 25
9.3	Interventi sperimentali per la realizzazione di ZTL all'intorno dei plessi scolastici	Pag. 26
9.4	Interventi a tutela dell'inquinamento	Pag. 27
9.5	Dossi rallentatori	Pag. 30
10.	INTERVENTI PREVISTI DAGLI ACCORDI DI PROGRAMMA PER LA REGGIA DI VENARIA E PER IL POTENZIAMENTO DELLO STADIO DELLE ALPI	Pag. 31
11.	IL SISTEMA DELLA SOSTA NEL CENTRO ABITATO	Pag. 33
11.1	La sosta a pagamento	Pag. 33
11.2	Parcheggi pertinenziali	Pag. 34
11.3	Il sistema di aree parcheggio attivato a settembre 2006 a servizio delle attività della Reggia	Pag. 35
11.4	Il sistema di aree parcheggio a regime a servizio della Reggia	Pag. 35
12.	PERCORSI PEDONALI, CICLABILI E STORICO- AMBIENTALI	Pag. 36

13.	L'ASSETTO DEL TRASPORTO PUBBLICO	Pag. 40
14.	QUADRO RIEPILOGATIVO INTERVENTI DAL P.U.T	Pag. 42
14.1	INTERVENTI DEL 1° PGTU REALIZZATI	Pag. 42
14.2.	ELENCO INTERVENTI PREVISTI DAL 2° AGGIORNAMENTO P.G.T.U.	Pag. 43
15.	AMBITI OGGETTO DI PIANI PARTICOLAREGGIATI DEL TRAFFICO URBANO E/O PROGETTI DI OPERE PUBBLICHE	Pag. 47
15.1.	Riprogettazione della circolazione nel quartiere Gallo- Praile e revisione dello svincolo tangenziale	Pag. 47
15.2	Riordino dell'area mercatale di Piazza De Gasperi	Pag. 48
15.3	Nuova viabilità in variante a via Stefanat a servizio delle aree produttive del settore Nord	Pag. 49
16.	AMBITI SPERIMENTALI DI INTERVENTO PER L' ABBATTIMENTO DI BARRIERE ARCHITETTONICHE	Pag. 50
	APPENDICE A – Elenco e stima interventi 1° fase PGTU	Pag. 51

PARTE PRIMA ANALISI STATO ATTUALE

1. IL PIANO URBANO DEL TRAFFICO VIGENTE. PREVISIONI ED ATTUAZIONE.

Il Comune di Venaria è dotato del Piano Generale del Traffico urbano dal 1994, il primo aggiornamento risale al 2001 .

La redazione del primo Piano Urbano del Traffico avvenne in un periodo caratterizzato da una situazione di “attesa di definizione” di problematiche storiche e di processi di trasformazione in corso di maturazione:

- maturazione della necessità di avviare interventi di recupero della Reggia di Venaria e di rilancio dell’intero complesso del Parco Regionale della Mandria;
- individuazione delle soluzioni progettuali per le varianti alla Provinciale n° 1 di Lanzo ed alla Provinciale n° 8 di Druento;
- realizzazione del grande intervento di espansione urbana compreso fra Venaria, Savonera ed il Comune di Torino, tutto in territorio di Venaria;
- ristrutturazione e raddoppio della linea ferroviaria Torino – Ceres con nuova stazione a servizio dell’aeroporto di Caselle.

Nel decennio trascorso i processi di trasformazione allora in fase di definizione si sono in gran parte avviati ed in parte sono in fase di completamento.

Il primo aggiornamento del Piano Urbano del Traffico già coglieva in gran parte i processi di trasformazione nel frattempo consolidatisi e prevedeva una vasta serie di interventi viabili e trasportistici coerenti con i processi di trasformazione in corso e con il Piano regolatore in corso di formazione.

Per quanto riguarda gli interventi di riqualificazione degli spazi storici e sulla viabilità e sosta nel Centro il P.U.T. vigente proponeva:

- riqualificazione di Piazza Annunziata e dell’asse di via Mensa fino a piazza Vittorio compresa (intervento completamente attuato);
- Z.T.L. in Via Mensa e nelle vie adiacenti, attuato;
- senso unico in Viale Buridani con riqualificazione in funzione pedonale – ciclabile – commerciale, non attuato;
- ampliamento parcheggio a raso in Piazza Don Alberione, attuato;
- realizzazione parcheggio interrato nell’area ex O.V.R. ed attuazione piazza pedonale, attuato;
- parcheggio a servizio del centro storico e della reggia nella Caserma Beleno, attuato temporaneamente a raso;

- parcheggi a servizio della Reggia su Via Amedeo di Savoia, via Castellamonte e su via Don Sapino, non attuati;
 - introduzione della sosta a pagamento come incentivo alla rotazione nel Centro Urbano, attuato.
- Per le aree abitate esterne il P.U.T. vigente prevedeva:
- Rotatoria e nuovi sensi unici zona Via Montrassino-Piazza Costituente, attuato in parte;
 - Realizzazione nuovo controviale e banchina alberata in Via Alessandria, attuato;
 - realizzazione di tre rotatorie su Via Garibaldi alle intersezioni con Via Druento, Viale Industrie e svincolo tangenziale e revisione impianti semaforici e immissioni su via Garibaldi tratto tangenziale-via Druento, non attuato;
 - Realizzazione di 4 rotatorie su via Macchiavelli (attuata 1 sola);
 - Sistema di tre rotatorie su Via Puccini (non attuate)
 - Bretella di variante alla strada provinciale n° 1 di Lanzo dallo svincolo tangenziale di Borgaro con innesto sulla SP1 (progettato ma non attuato)
 - Bretella di variante alla strada provinciale n° 8 di Druento dallo svincolo tangenziale di Corso Regina Margherita (in corso di attuazione)
 - Potenziamento del tracciato della provinciale n° 176 dall'intersezione con la variante alla SP8 all'innesto con il tracciato attuale della SP8 (in corso);
 - Realizzazione nuova viabilità alternativa a Via Stefanat (non attuato)
 - Completo rifacimento della rete viaria di immissione alla tangenziale con realizzazione di nuove bretelle stradali e nuove rotatorie
 - Realizzazione parcheggio pluripiano di interscambio alla stazione ferroviaria di Venaria, non attuato;
 - Realizzazione parcheggio di interscambio alla stazione ferroviaria di Rigola, non attuato
- Per il sistema del trasporto pubblico:
- Riattivazione linea Ferroviaria Torino-Ceres con incremento della frequenza e attestamento al Lingotto (attuato in parte)
 - Prolungamento linea automobilistica sub-urbana n° 12 con capolinea in Via Leonardo da Vinci (attuato con linea 11);
 - Arretramento capolinea linea 77 in Via Sandre (attuato)
 - Attivazione di servizio di bus navetta elettrica dalla stazione ferroviaria alla Reggia (non attuato)

Oltre alle opere previste dal piano del traffico vigente, per contenere i livelli di inquinamento e limitare la velocità dei veicoli in attraversamento dell'abitato nel biennio trascorso si è progettato e realizzato un piano di intervento su via Garibaldi e via Cavallo, con la realizzazione di quattro nuove rotatorie: Piazza Vittorio Veneto, via Tripoli, via Barolo e via Paganelli.

Si è inoltre realizzato l'intervento di riqualificazione della parte storica di Piazza Vittorio Veneto, con la sua completa pedonalizzazione, come previsto dal PUT vigente.

2. I RECENTI PROCESSI DI TRASFORMAZIONE URBANISTICA E I GRANDI PROGETTI INFRASTRUTTURALI IN CORSO.

Negli anni successivi all'approvazione del 1° P.U.T. si sono completati gli insediamenti previsti dal P.R.G.C. con la pressoché completa urbanizzazione delle aree comprese fra l'abitato di Venaria ed il Comune di Torino (Via Druento). La popolazione è cresciuta in misura significativa (35.260 abitanti al 31/08/2005) con un incremento di 5.000 abitanti rispetto al 1991, pari al 18 %, maggior incremento fra tutti i comuni della prima cintura Torinese. Un'espansione urbana così consistente produce inevitabilmente un ulteriore spostamento del baricentro dell'abitato di Venaria, con conseguenti ricadute sul sistema della mobilità urbana.

Nel contempo si è avviato il recupero della Reggia Reale con il grande Progetto finanziato dalla Comunità Europea ormai in fase di conclusione e di prossima attivazione in seguito alla recente scelta del tipo di attività museale da attivare. L'intero sistema museale previsto potrebbe essere inaugurato entro l'autunno 2007.

Una parte significativa delle opere legate alla mobilità previste in territorio di Venaria sono previste dall'accordo di programma fra Regione, Provincia comuni di Venaria e Torino che prevede:

- Variante alla strada provinciale n° 1 di Lanzo e bretella di accesso ai parcheggi della reggia con nuovo ponte sul torrente Ceronda;
- Variante alla S.P. 8 di Druento con nuovo innesto da corso Regina Margherita;
- Sistema di 6 nuovi parcheggi a servizio della Reggia e del Parco della Mandria;
- Prolungamento linee sub – urbane n° 72 e 11;
- Realizzazione di un sistema di trasporto pubblico a basso impatto ambientale, che colleghi i parcheggi e le stazioni di arrivo dei mezzi su rotaia alla Reggia e al Borgo Castello;
- Realizzazione pista ciclabile fra la Spina Reale in Torino e la Reggia.

3. ASSETTO DELLA CIRCOLAZIONE, CARATTERISTICHE DELLA RETE E GERARCHIA VIARIA.

Il sistema viario del centro abitato di Venaria è caratterizzato da due componenti particolarmente significative: lo svincolo della tangenziale di Torino e la viabilità ordinaria di attraversamento su due importanti direttrici di traffico: accesso alle Valli di Lanzo , accesso a Druento ed accessi al Parco della Mandria.

Il tracciato della tangenziale attraversa il nucleo urbano di Venaria, creando di fatto due aree urbane separate con collegamenti viabili insufficienti, soprattutto per spostamenti tipicamente urbani (pedonali e ciclabili). Il doppio svincolo è completo sul lato Nord (uscita su Via Garibaldi) con uscita ed entrata in tutte le direzioni, sul lato Sud sono possibili l'uscita e l'entrata nella sola direzione Nord con accesso da Via Alessandria.

3.1 Viabilità di attraversamento

Il Corso Garibaldi è la principale arteria di attraversamento dell'abitato di Venaria e raccoglie gran parte del traffico diretto nelle Valli di Lanzo proveniente da Torino città e dal territorio esterno attraverso lo svincolo della tangenziale.

Le caratteristiche della sezione stradale variano su tre tratte segnate da intersezioni semaforiche :

- Il tratto iniziale dal confine comunale con Torino fino allo svincolo della tangenziale, con carattere di arteria extraurbana, carreggiata di 18 metri, con tre corsie per senso di marcia senza banchina centrale ;
- Tratto compreso fra imbocco della tangenziale e sovrappasso di Via Tripoli a 2 corsie per senso di marcia e banchina spartitraffico centrale ;
- Tratto « urbano » fino a Piazza Vittorio Veneto, con carreggiata unica di 12 metri, 1 corsia per senso di marcia e sosta su entrambi i lati.

Sull'intero percorso di attraversamento dell'abitato nella direzione Torino – Lanzo sono collocate 5 intersezioni principali:

- Via Industria, con sola funzione di regolazione dell'accesso alle aree industriali contigue ;
- Svincolo tangenziale ;
- Vie Tripoli-Iseppon, traversa centrale che collega il baricentro dell'abitato di Venaria con la parte a Nord della ferrovia ;
- Piazza Vittorio Veneto, dove si intersecano i flussi fra le Valli di Lanzo e le due direttrici per Torino e l'accesso al centro storico ;
- Via Paganelli che dà accesso all'area industriale dell'ex Snia;

- Via Amedeo di Savoia-Via Stefanat che regola l'accesso al Parco della Mandria ed all'area Industriale Nord di Venaria.
Nel tratto centrale, contiguo al centro storico, si trovano altre 4 intersezioni sul lato Ovest di via Garibaldi: via IV Novembre, via Silva-S.Francesco, via Barolo-D'Annunzio, via Sabotino-Juvarra.
Un'ulteriore intersezione è stata risolta da tempo con la realizzazione di un sottopasso che fluidifica l'accesso da Torino in svolta sinistra su Corso Papa Giovanni XXIII°, sottopassa la ferrovia Torino – Ceres e risolve la comunicazione fra le due parti dell'abitato poste a Nord e a Sud della ferrovia.
Il prolungamento della « Strada di Lanzo » costituito dalle Vie S. Marchese, Canale e Roma, è il 2° percorso di attraversamento Torino-Lanzo ed assume un ruolo meno importante del primo sia per la funzione più urbana che metropolitana sia per la strozzatura di Via Canale, stretta e tortuosa. La Via S. Marchese è un'ampia arteria a 2 corsie per senso di marcia, la Via Roma è un Viale alberato dotato di banchina pedonale ciclabile e un solo controviale.
Oltre Piazza Vittorio Veneto il percorso per Lanzo prosegue su Via Cavallo, strada extraurbana con carreggiata di 11 metri.
Una ulteriore viabilità significativa di attraversamento è quella della Strada di Druento, unico collegamento fra la cittadina e Torino, che interessa marginalmente l'abitato di Venaria in località Savonera.
« L'incrocio della Savonera », semaforizzato, è collocato in territorio del Comune di Collegno, che arriva a lambire il centro abitato di Venaria e quindi esula dalle competenze del Piano del Traffico di Venaria.
Va comunque segnalata la situazione di pesante disagio causata dai tempi semaforici eccessivi e dalla strozzatura interna all'abitato di Savonera che provocano consistenti rallentamenti ed incolonnamenti anche per il traffico in uscita da Venaria sulla Via Don Giovanni Sapino.
Un ulteriore aggravamento della situazione di Via Druento si è verificato in seguito alla realizzazione del nuovo comparto abitativo in costruzione nel Comune di Venaria ed alla realizzazione del prolungamento di Via Petrarca.
Quest'ultima arteria costituisce ora una ulteriore direttrice di uscita da Venaria in direzione Torino e con un significativo carico di Traffico veicolare.
All'intersezione con via Petrarca è stata realizzata una rotatoria che ha risolto i problemi dell'intersezione; il comune di Collegno ha realizzato recentemente una mini rotatoria sperimentale all'intersezione con via Don Sapino.

3.2 Viabilità interna di distribuzione e di quartiere

La direttrice Corso Matteotti – Corso Papa Giovanni XXIII°, posta a ceriniera fra il centro storico e l'area di espansione urbanistica degli anni 70-80 costituisce la dorsale centrale storica della viabilità interna di Venaria con funzione di raccolta e canalizzazione del traffico fra il baricentro dell'abitato di Venaria e Torino.

Recentemente la sua funzione è stata ulteriormente e giustamente potenziata con la realizzazione del sottopasso veicolare su Corso Garibaldi e con la pedonalizzazione di piazza Vittorio Veneto. Il corso, oltre Via Iseppon, è composto da 2 corsie veicolari di circa m 6.50 ciascuna e banchina centrale pedonale alberata di m 4.70.

La direttrice citata costituisce parte dell'anello viabile di distribuzione urbano principale composto da Via Barbicinti (carreggiata variabile fra m 7.50 e 10), Corso Machiavelli (carreggiata 13 m e 2 corsie per senso di marcia, parcheggi a pettine e banchina pedonale di m 2.50 su ambo i lati) e Via Don Sapino (carreggiata di 7.8 m e 2 corsie) completa il sistema principale della rete veicolare urbana del settore Ovest dell'abitato di Venaria di impianto risalente agli anni '70-'80.

Negli anni più recenti si è completata l'urbanizzazione del settore compreso fra Corso Machiavelli, tangenziale e Via Druento, con la realizzazione del nuovo asse viabile di Via Petrarca, in prolungamento di Via Barbicanti, che completa la rete urbana di distribuzione del settore centrale dell'abitato.

Un secondo livello di assi viari di scala di quartiere è costituito dalle vie Puccini, Guarini, Leonardo Da Vinci.

3.3. Circolazione nel Centro Storico

In seguito alla riqualificazione e circolazione a traffico limitato di via Mensa il sistema di circolazione nel centro storico tende a trasformarsi da un sistema retto su due vie perpendicolari di margine (vie Mensa e Buridani) ad un sistema reticolare più uniforme; inoltre, in seguito alla Z.T.L. viene completamente eliminato il traffico di attraversamento sia su viale Buridani che su via XX Settembre.

Le vie interne al centro storico che assumono un ruolo significativo per la circolazione veicolare sono :

- Viale Buridani (viale a vocazione commerciale a 2 carreggiate di m 5.50, marciapiedi di m 1.80 e banchina centrale pedonale alberata di m 5.70) dorsale centrale Nord-Sud con forte vocazione commerciale e pedonale promiscua con il traffico veicolare privato ;
- Via Juarra, direttrice di attraversamento Nord-Sud del traffico veicolare privato e pubblico

- Via Zanellato, che raccoglie il traffico di attraversamento in direzione opposta ;
- Via N. Sauro – Palestro organizzata a senso unico, con funzione di raccolta del traffico veicolare privato e pubblico in penetrazione nel centro storico da via Garibaldi ;
- vie Sciesa – IV Novembre, direttrice interna veicolare privata parallela e contraria a via N. Sauro .

Per le vie interne al centro storico la funzione prevalente è quella di « vie parcheggio » data la carenza di aree e spazi significativi per la sosta in ambiti propri, sia pubblici sia privati, anche se notevolmente incrementati negli anni recenti (parcheggi ex O.V.R. e Beleno). Le sezioni medie delle carreggiate sono variabili fra i 6 e i 7.5 metri con marciapiedi di dimensioni medie variabili fra i m 1.30 e 1.70.

Un problema per il centro storico è costituito dalla collocazione dell'ospedale e dal suo accesso interno al centro storico. Le direttrici di accesso dei mezzi di soccorso sono via XX Settembre – via Lamarmora da Nord e vie Palestro-Verdi-Saccarelli da Sud-Ovest.

La restante rete viabile del centro storico è tutta a senso unico ed assume una funzione prevalentemente « residenziale » e di circolazione interna.

4. ATTRATTORI DI TRAFFICO E SISTEMA COMMERCIALE.

Il maggior attrattore di traffico posto nel Comune di Venaria, anche se fuori dal centro abitato, è il Parco Regionale della Mandria che, come si desume da recenti rilievi dei flussi veicolari, all'ingresso di Venaria attrae circa 2.700 veicoli in giorno domenicale con affluenza media. Il parcheggio attuale è totalmente inadeguato e quindi parte delle auto, oltre a sostare nel viale di accesso al parco, sosta nella zona contigua del centro storico di Venaria.

Gli attrattori "istituzionali" più significativi sono:

- L'ospedale di Venaria, che serve l'intera U.S.L. 26 ed ha una capienza programmata di 138 posti letto. Il parcheggio più prossimo a servizio dell'ospedale è la Piazza Don Alberione con circa 100 stalli di sosta oltre alle vie contigue del centro storico ;
- Il Municipio, in Piazza Martiri della Libertà con il parcheggio antistante di 33 posti auto e quello retrostante di Piazza Don Alberione ;
- Il cimitero generale dotato di adeguato parcheggio ;
- La stazione ferroviaria, sprovvista totalmente di parcheggio idoneo.

Nel sistema commerciale di Venaria le entità in grado di costituire attrattori di traffico significativi sono le seguenti :

- L'ipermercato « Auchan » posto su Corso Garibaldi ai confini della Città di Torino, con circa 13.000 mq di superficie di vendita e dotato di circa 1.800 posti auto, con capacità di attrazione metropolitana ;
- Il supermercato « I Portici » di 2.200 mq di vendita e parcheggio adeguato, posto al centro dell'abitato di Venaria, con ambito di influenza comunale ;
- Il « Centro Commerciale Naturale » di Viale Buridani, via pressoché totalmente commerciale, unico vero punto di concentrazione di negozi al dettaglio del Comune di Venaria. La via assume il ruolo di « polmone commerciale » del centro di Venaria con funzione anche extracomunale nel giorno del sabato con la presenza del grande mercato ambulante composto di 153 posti di vendita, concentrazione paragonabile ai più grandi mercati ambulanti della Città di Torino ;
- Il Nuovo complesso teatrale comunale posto su via Puccini;
- I mercati ambulanti minori :

- via Diaz	Lunedì	con 34 bancarelle
- Piazza Don Alberione	enerdì	con 37 bancarelle
- Piazza Nenni	martedì-giovedì	con 25 bancarelle
- Piazza Nenni	sabato	con 8 bancarelle
- Piazza De Gasperi	mercoledì	con 92 bancarelle
- Piazza De Gasperi	martedì	con 37 bancarelle
- Piazza De Gasperi	giovedì	con 71 bancarelle

Infine il territorio di Venaria è interessato dalla presenza di auto indotta dalle manifestazioni sportive all'interno dello Stadio delle Alpi. Le zone contigue allo Stadio delle Alpi, nel corso delle manifestazioni sportive, sono state affidate al controllo ed alla gestione della sosta ad una società mista, la GESIN, appositamente costituita.

5. SOSTA VEICOLARE.

5.1 Il sistema della sosta nel centro storico

Nell'ambito del 1° aggiornamento del Piano Urbano del Traffico si effettuò l'indagine sulla sosta nella parte del Centro Storico con più elevata domanda ed interessata dalla sosta a pagamento (sia la parte vigente sia quella oggetto di futura estensione poi realizzata).

L'area rilevata è compresa fra Via Garibaldi, Via Mensa, Via Trento e Corso Matteotti e riguarda un'offerta di circa 1370 posti auto su un totale di circa 2500. Il rilievo è stato effettuato nelle ore mattutine, dalle 6 alle 13.

Il livello di utilizzo degli stalli di sosta su spazio pubblico nell'area risulta sempre molto elevato, fra l'80 ed il 90 %, esclusa la fascia oraria 8-9 con livello di utilizzo del 70 %.

In generale emerge una rilevante sovrapposizione (per certi versi anomala per un Centro Storico) fra domanda stanziale residenziale (80 % di occupazione prima delle 8 del mattino) e domanda di rotazione.

La punta massima si ha nella fascia oraria 10-17 con l'89,4 %.

In questa fascia oraria 10 sub aree risultavano utilizzate oltre il 100 % ; anche nelle fasce orarie 9-10 e 11-12 risultavano occupate oltre il 100 % rispettivamente 8 e 6 sub zone.

Il massimo livello di occupazione risultava su Via Roma, seguita dalle Vie Sauro, Silva, Barolo, Marconi e Piazza Martiri (oltre il 110 %).Le Vie Zanellato, Juvarra, D'Annunzio e Matteotti raggiungono il 100 %.

La via meno utilizzata risulta Viale Buridani, per l'effetto della sosta a pagamento.

Le auto presenti in esubero rispetto all'offerta, quindi in sosta irregolare, sono 60.

5.2 La sosta a pagamento

A partire dal 1999 la città di Venaria ha introdotto la sosta a pagamento nel centro storico, in prima fase nell'area centrale, su un totale di circa 300 posti auto.

Per ottenere un rapporto equilibrato fra sosta libera e sosta a pagamento, in modo da favorire effettivamente la rotazione nelle vie più commerciali e terziarie senza riversare nelle aree immediatamente adiacenti l'intera domanda di sosta, nel 1 ° aggiornamento del PGTU si è proposto di estendere la sosta a pagamento su circa 2/3 dell'intera offerta di sosta nel Centro Storico.

Nell'intero Centro Storico (area compresa fra Corso Matteotti, Via Garibaldi e Via Mensa) l'offerta di sosta su spazi pubblici è di circa 2.500 posti auto.

Attualmente sono regolati a pagamento un totale di circa 1.900 posti nell'area compresa fra Via Papa Giovanni (esclusa), Via Iseppon e Via Garibaldi (compresa), Via Mensa (esclusa), Via Rolle, Negro e Verdi (comprese) e, recentemente Piazza della Repubblica .

L'estensione delle aree pedaggiate è suddivisa in tre zone, delle quali quella centrale (A) tariffata a 0,60 €/h e quelle esterne (B e C) tariffate a 0,30 €/h.

Attualmente la quantità di posti auto gestiti a pagamento è la seguente.

Centro storico:

zona A	495	posti auto
zona B	610	“
zona C	846	“
Parch. in struttura “Petitti”	125	
totale centro storico	2.076	“

Ancora precedentemente era stata introdotta la sosta a pagamento nella zona Gallo-Praille durante lo svolgimento delle partite di calcio al fine di rendere fattibile un controllo attivo della sosta in quelle occasioni ed evitare una situazione caotica ai residenti.

Zona stadio delle Alpi 2.590

6. MOBILITA' VEICOLARE

Nell'ambito del 1° aggiornamento del Piano del Traffico 2001, coinciso con il completamento dei grandi insediamenti residenziali nel quadrante Ovest dell'abitato e con l'avvio della progettazione delle nuove grandi infrastrutture legate al Progetto di riuso della Reggia di Venaria si rese necessaria una nuova approfondita analisi del sistema della mobilità veicolare in Venaria, sia per verificare l'impatto delle trasformazioni avvenute, sia per simulare gli effetti delle future modificazioni connesse alla realizzazione dei grandi progetti infrastrutturali. Si effettuarono rilievi di traffico su 17 sezioni stradali per 6 ore (3 al mattino e tre al pomeriggio) ed interviste campione per stabilire la matrice origine-destinazione nell'ora di punta

Nell'ambito del presente aggiornamento, non essendosi verificate dal 2001 ad oggi ulteriori trasformazioni significative sia rispetto agli attrattori sia nella infrastrutturazione viabile, si è ritenuto di non effettuare ulteriori rilievi, limitandosi a verificare gli effetti delle nuove rotoatorie su via Garibaldi.

Di seguito si richiamano alcune valutazioni complessive sull'assetto delle mobilità veicolare di Venaria desunte dal precedente aggiornamento.

In totale i veicoli rilevati nel periodo giornaliero di rilevamento (6 ore) sono 121.500.

Le sezioni stradali con maggiore traffico sono via Garibaldi tra via Papa Giovanni e svincolo tangenziale (21780 veicoli pari al 18% dei flussi totali) e all'altezza di via Druento (12220 veicoli pari al 10%), svincolo tangenziale 17023 pari al 14%, via Cavallo con 10997 veicoli pari al 9%.

Nelle altre sezioni rilevate i flussi si possono dividere in due categorie: quelle con flussi veicolari nelle 6 ore rilevate compresi fra 5000 e 6000

veicoli (San Marchese, Tetrarca, Amati, Roma, Papa Giovanni; quelle con flussi compresi fra 2000 e 3000 (Don Sapino, Macchiavelli, Guarini, Buridani, Industrie; a metà delle due, con 3600 veicoli si colloca via Tripoli.

La percentuale del traffico pesante sul totale dei flussi è pari al 6%, con punte del 9% su via Druento, 8% su via Garibaldi, 7% su ingresso tangenziale.

L'ora di punta del massimo flusso risulta compresa fra le ore 17.30 e 18.30; i veicoli in ingresso alla città in ora di punta risultavano 3780, con un incremento del 24 % rispetto ai 3.050 rilevati nel 1994.

Alle postazioni di rilievo dei flussi di traffico raffrontabili con il 1994 (10 su 17), nelle 6 ore rilevate si registrava un incremento dell'8,1 % dei veicoli leggeri ed una riduzione del 17,8 % dei veicoli pesanti. L'incremento medio sul totale dei flussi è del 6,5 %, concentrato sugli assi percorsi dai flussi generati dai recenti insediamenti residenziali e produttivi. Il traffico veicolare leggero di attraversamento è rimasto stabile, quello pesante è diminuito.

Gli incrementi di traffico maggiori risultano sulla Via Druento (+ 64 %), Via San Marchese (+ 62 %) e Via Macchiavelli nel tratto compreso fra le Vie Guarini e Parini (+ 57 %).

Si riscontrano al contrario riduzioni dei flussi su Via Cavallo (- 7 % leggero e - 61 % pesante) e su Via Tripoli (- 5,8 % leggero e - 54 % pesante).

Nel complesso delle sezioni poste alle porte di accesso alla città risulta un flusso in ingresso di 12.500 veicoli ed in uscita di 15.500 con un saldo negativo di 3000 veicoli.

Sul totale dei veicoli in ingresso a Venaria il 55 % è destinato in Venaria, il 45 % risulta mobilità di attraversamento.

7. EVOLUZIONE DEL TRASPORTO PUBBLICO.

7.1 La ferrovia Torino-Ceres

Nella primavera del 2001 sono stati completati i lavori per la costruzione della nuova stazione interrata di Caselle ed il relativo collegamento con l'aeroporto, di conseguenza terminano definitivamente i lavori di raddoppio e potenziamento della linea Torino-Ceres nel tratto metropolitano.

La linea è stata riattivata nello scorso mese di Aprile con un servizio cadenzato ogni 30 minuti su entrambe le direzioni dalle ore 7 alle 20 ad oggi tutte le corse si attestano alla stazione Dora dove è stato realizzato un collegamento diretto con linea tranviaria n° 10.

Attualmente si effettuano solo tre fermate a Rigola. Due in direzione Torino ed una in direzione Caselle.

Il servizio sulla linea è previsto con queste caratteristiche fino al completamento del Passante Ferroviario da Porta Susa a Dora, previsto per il 2008.

Per quella data, con l'entrata in funzione del passante ferroviario, è prevista l'attivazione a regime della linea Torino-Ceres con il prolungamento di tutte le corse almeno fino alla stazione di Lingotto e l'eventuale prosecuzione di parte delle corse verso Pinerolo.

7.2 Il trasporto pubblico sub-urbano.

Attualmente Venaria è servita da tre direttrici sub-urbane che penetrano nel Centro abitato, il cui percorso è stato completamente modificato negli anni recenti in applicazione dell'Accordo di Programma connesso al riuso della Reggia.

La linea 11 , nuova linea di collegamento della città di Torino con Venaria e la Reggia, con percorso Via Amati, Via S. Marchese, viale Roma e penetrazione nel centro urbano sulle Vie Juvarra-Leopardi, Da Vinci, Sciesa, Matteotti, uscita sulle vie Leonardo da Vinci, Iseppon, Garibaldi e ritorno. In Torino attraversa il settore Nord della città lungo l'asse via Strabella-via Cecchi fino a Porta Palazzo e penetra in centro sull'asse Giulio Cesare, Milano, S.Secondo e capolinea in Corso Stati Uniti.

Le linee 72 e 72 barrato con percorso sdoppiato nel Centro di Venaria: il 72 entra in Venaria da via Garibaldi e penetra nel Centro Storico fino a via Don Sapino (Reggia) ; il 72 barrato percorre via Druento e entra in Venaria dal settore Ovest vie Petrarca, Puccini, Guarini ed attraversa il centro storico sulla doppia direttrice Picco – Zanellato - Vascello e Iuvarra - leopardi. In Torino il 72 penetra nel Centro fino a Porta Susa e Via Bertola/XX Settembre.

Venaria è inoltre interessata dalla linea 31 che percorre completamente Via Druento (fino a Druento) ma fa capolinea in Piazza Stampalia all'ingresso di Torino.

PARTE SECONDA PROGETTO DI P.G.T.U.

8. INDIRIZZI METODOLOGICI PER IL 2° AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO.

Il Piano Urbano del Traffico, secondo le definizioni contenute nelle Direttive Ministeriali del 24 Giugno 1995, deve essere « un piano di immediata realizzabilità finalizzato a contenere al massimo la criticità della circolazione ». Nello stesso tempo « la progettazione degli interventi deve essere inserita in una logica globale del sistema della mobilità, dell'ambiente e della pianificazione urbanistica, con particolare attenzione ai piani che ne governano i sistemi ».

La recente variante al P.R.G.C. , il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia ed i programmi, ormai definiti, di attuazione dell'Accordo di Programma per la Reggia di Venaria ed i conseguenti interventi sulla viabilità e sul trasporto pubblico ormai avviati (vedi capitolo 2) costituiscono riferimenti certi per il P.G.T.U.

Conseguentemente il P.G.T.U. definisce la struttura gerarchico-funzionale della rete viaria principale in coerenza con la impostazione metodologico-normativa del Nuovo Codice della Strada e dalle citate direttive.

Le politiche di intervento sul sistema della mobilità urbana sono orientate in 3 direzioni :

- agire sinergicamente sull'intero sistema della mobilità con interventi organici e coordinati su tutte le componenti ;
- ridurre progressivamente la circolazione delle auto in primo luogo nelle zone centrali urbane di impianto « storico », inadatte ad ospitare mobilità veicolare e attivare politiche complessive volte a favorire la mobilità ciclo-pedonale sull'intero territorio comunale;
- sviluppare la rete dei percorsi ciclo pedonali in particolare per l'accesso alle aree scolastiche e commerciali inserite nel sistema dei percorsi ciclabili metropolitani;
- spostare i flussi veicolari di attraversamento in particolare i mezzi pesanti all'esterno del perimetro del Centro Abitato ;

Le direttive ministeriali attribuiscono una « scala di valori » per l'intervento sulle varie componenti delle mobilità :

- in primo luogo devono essere favoriti gli spostamenti pedonali e ciclabili, in particolare nei nuclei storici e commerciali e all'interno delle « zone ambientali » determinate dalla gerarchia funzionale della rete viaria ed in generale su tutto il territorio urbano residenziale;

- in secondo luogo deve essere favorita e protetta la rete dei percorsi del mezzo pubblico e potenziati i nodi di interscambio, soprattutto con il sistema ferroviario ;
- in terzo luogo deve essere « fluidificata » e razionalizzata la circolazione veicolare risolvendo i nodi e le direttrici congestionate ;
- in ultimo devono essere realizzate aree e strutture per la sosta in modo da liberare le vie storiche e le vie specializzate per i flussi veicolari dalle auto in sosta, eliminando il più possibile la conflittualità fra auto in sosta e la circolazione (pedonale, pubblica e privata).

La riorganizzazione del sistema della mobilità urbana si fonda quindi sulla necessità di separare il più possibile le varie componenti di movimento anche in rapporto alle funzioni urbane della strada (commerciale, residenziale, di scorrimento ecc.). Il Piano Urbano del Traffico deve in primo luogo definire la « gerarchia funzionale » delle strade e dare successivamente « forma » alle esigenze funzionali e definire le « regole d'uso ».

Le principali funzioni sono :

- scorrimento (attraversamento o spostamento fra settori non contigui della città) ;
- quartiere (accessibilità e circolazione interna ai quartieri) ;
- locale (facile accessibilità alle funzioni insediate e priorità alla mobilità ciclo-pedonale).

La rete stradale con funzione di scorrimento e di quartiere vede favorita la circolazione veicolare (privata e pubblica) e determina al suo interno le aree a funzione locale, denominate « aree ambientali » dove hanno priorità la mobilità pedonale e la sosta ed il traffico veicolare deve avere carattere « moderato » e di esclusiva accessibilità interna.

Un ulteriore elemento di politica generale di riordino della mobilità riguarda i poli di interscambio. Il progetto "Movicentro", ormai in fase di avanzata progettazione e prossima realizzazione, prevede un nuovo parcheggio di interscambio a servizio della stazione ferroviaria di Viale Roma, comprendente 200 posti auto, stazione di sosta per i bus urbani ed extraurbani, aree di sosta per le biciclette, per i taxi e per i bus-navetta a servizio della Reggia e della Mandria.

8.1 Indirizzi per gli interventi a tutela dell'inquinamento atmosferico.

E' noto che negli ultimi due anni nella Regione Piemonte si sono registrati ampi e frequenti superamenti dei limiti di Legge relativi all'inquinamento atmosferico, tali da rischiare pesanti sanzioni da parte dell'Unione Europea, oltre a nuocere alla salute dei cittadini.

Con Delibera di Giunta Regionale 66/3859 del 18/09/2006, la Regione ha provveduto ad aggiornare il piano stralcio per la mobilità in materia di inquinamento.

Oltre alle diverse misure di limitazione della circolazione dei veicoli più inquinanti sull'intera area regionale, le province dovranno adeguare i propri piani di azione che in particolare, per quanto riguarda le aree urbane, devono prevedere la riduzione del numero di chilometri percorsi nelle aree urbane non inferiore al 20%.

Per i comuni superiori a 20.000 abitanti si richiede la delimitazione di aree pedonali e/o zone a traffico limitato su almeno il 20% delle strade dei centri abitati con interdizione alla circolazione di ulteriori categorie di veicoli rispetto a quelle indicate a scala regionale.

Già prima dell'uscita della delibera citata, l'Amministrazione Comunale ha individuato, nell'ambito del secondo aggiornamento del Piano del Traffico, un vasto numero di aree ove introdurre "zone a traffico limitato" descritte ed elencate nel paragrafo precedente.

Ai fini del rispetto della D.G.R. del 18/09/2006 si precisa ulteriormente:

- a fronte di un'estensione complessiva della rete stradale comunale di 60 Km (quasi totalmente urbana), lo sviluppo delle strade comprese nelle Z.T.L. sono le seguenti: Z.T.L. centro storico m 9.200; Via Mensa pedonale m 600; Gallo-Praille m 1.000; Salvo D'Acquisto m 1.500; Altessano 1.800, per un totale di m 14.100, pari al 23,5% delle strade urbane;
- nelle Z.T.L. si prevede la limitazione permanente della velocità a 30 Km/ora, in alcuni casi la limitazione della circolazione ai soli residenti e l'introduzione di limitazione temporanea alla circolazione di categorie di veicoli a tutela dell'inquinamento da introdursi con apposite ordinanze sulla base del piano d'azione della Provincia.

Si prevede inoltre l'introduzione di misure di limitazione del traffico pesante nelle ore di punta del mattino e del pomeriggio sull'intero centro abitato con adeguate segnalazioni sulla viabilità ordinaria ed autostradale.

9. CIRCOLAZIONE VEICOLARE. GERARCHIA VIARIA E MODERAZIONE DELLA VELOCITA'.

I Piani Generali del Traffico Urbano fanno riferimento ad un arco temporale di 3-4 anni per la definizione dell'assetto generale della viabilità e della sua gerarchia funzionale.

Come evidenziato nei paragrafi precedenti, l'attuazione dell'Accordo di Programma per la Reggia di Venaria produrrà modifiche radicali nell'assetto gerarchico della viabilità di Venaria : i tratti più urbani di Via Garibaldi e Via Druento dovranno essere completamente liberati

dal traffico di attraversamento diretto rispettivamente alle Provinciali n° 1 e 8 che potrà usufruire di percorsi di uscita da Torino esterni all'abitato di Venaria.

Il progetto di variante alla S.P.1 prevede la realizzazione di una strada extraurbana classificabile « principale » ai sensi del codice della strada dallo svincolo di Borgaro della Tangenziale fino al ricongiungimento con l'attuale S.P.1 in territorio di Venaria all'altezza della cascina Medico. Sono inoltre previste due nuove bretelle, la prima ad Ovest di Borgaro, con funzione di Circonvallazione dell'abitato, la seconda per collegare le varianti alla Reggia ed al Parco della Mandria.

La variante alla S.P.8 si stacca dallo svincolo della Tangenziale di Corso Regina Margherita e si immette con una rotatoria sulla S.P.8 all'ingresso dell'abitato di Druento ; è inoltre previsto il potenziamento della S.P. n° 176 per il collegamento fra la bretella di variante alla S.P. 8 e l'accesso ai parcheggi di servizio alla Reggia.

In conseguenza alla realizzazione delle due varianti Via Druento in territorio di Venaria ed il tratto centrale urbano di Via Garibaldi perderanno il ruolo di viabilità di attraversamento assumendo il carattere di viabilità interquartiere, a servizio del traffico urbano, con possibilità di interdizione al traffico pesante di attraversamento. L'uscita di Venaria della tangenziale dovrà progressivamente essere utilizzata esclusivamente dal traffico pesante diretto in territorio di Venaria e da traffico leggero.

All'interno dell'abitato di Venaria (vedi tav. P₃) gli assi di Corso Garibaldi e Corso Machiavelli costituiscono le dorsali principali per i movimenti interni all'abitato e di collegamento con Torino.

Le Vie Amati e San Marchese, che confluiscono nelle vie strette del nucleo storico a contorno di Piazza Costituente, sono classificate come vie di quartiere, con interventi volti a disincentivare non solo il traffico di attraversamento, ma anche quello di collegamento Torino-Venaria.

Stessa classificazione viene assegnata a Viale Papa Giovanni e Via Petrarca - Barbicinti ; anche su queste vie dovranno essere introdotti interventi di moderazione della velocità e controllo della circolazione.

Per fluidificare, regolarizzare e rallentare il traffico sulla rete interquartiere si prevede un consistente numero di rotatorie:

sono già state realizzate 3 rotatorie nel tratto piu' interno di Corso Garibaldi, se ne prevedono altre tre nel settore esterno verso Torino (intersezione con le Vie Paganelli e Lombardia, con Viale Industrie ed in corrispondenza dell'uscita della tangenziale);

se ne prevedono altre 4 sul Corso Machiavelli (intersezioni con Viale Papa Giovanni(realizzata), nuova bretella della tangenziale, Corso Puccini, Via Petrarca,). All'intersezione Via Druento/Via Petrarca è già stata costruita una rotatoria da parte della Provincia.

Nell'area Gallo-Praile-Auchan, oltre alle rotatorie indicate si prevedono ulteriori interventi suddivisi in tre fasi attuative.

In prima fase si sono già realizzati una serie di interventi "leggeri", previsti dal precedente Piano del traffico, con l'obiettivo di migliorare e rendere più sicure le immissioni veicolari e gli attraversamenti pedonali su Corso Garibaldi e la percorribilità di Corso Alessandria:

- realizzazione di un controviale di protezione con banchina alberata sul lato Nord di Via Alessandria;
- nuovo impianto semaforico della immissione del controviale Nord su Via Garibaldi all'altezza del distributore AGIP.

In seconda fase si prevede la modifica del sistema di accesso a Auchan con realizzazione della rotatoria all'intersezione Via Garibaldi/Viale Industrie e nuova rotatoria fra Via Garibaldi e Corso Lombardia e realizzazione di banchina spartitraffico centrale sul corso Garibaldi nel tratto mancante .

In terza fase si prevede la realizzazione delle cinque nuove rotonde collegate allo svincolo della tangenziale.

Su Via Puccini si sono verificati incidenti particolarmente gravi, fra cui uno mortale. Per ovviare all'inconveniente della eccessiva larghezza della carreggiata che incentiva la velocità, si propone la realizzazione di due rotatorie interne minori con funzione di rallentamento e regolarizzazione delle intersezioni con le Vie Donatello e Mascagni e regolazione delle immissioni delle traverse e dei controviali.

Nel Centro Storico si prevedono interventi consistenti di riqualificazione degli assi storico-commerciali di Via Mensa e Viale Buridani, così articolati:

- zona a traffico limitato permanente con accesso permesso ai soli residenti per Via Mensa, (già realizzato contestualmente all'intervento di riqualificazione) con posizionamento di torrette a scomparsa ;
- senso unico direzione Nord su Viale Buridani e trasformazione ad uso pedonale-ciclabile del controviale Est da Via Mensa a Via Trucchi, del controviale Ovest da Via Trucchi a Via Palestro e di quello Est fino a Corso Papa Giovanni con rialzo e rifacimento della pavimentazione del tratto di controviale ciclo-pedonale e realizzazione di sedimi sopraelevati e pavimentati sull'intero viale antistanti Piazza Martiri e la piazza pedonale soprastante il parcheggio di via Petitti e ad ogni intersezione con la viabilità trasversale;

In seconda fase, contestualmente all'apertura della Reggia di Venaria ed alla realizzazione della variante alla S.P.1 di Lanzo, si prevede di estendere la zona a traffico limitato anche alla direttrice Vie Castellamonte, XX Settembre, Mascia e parte di Don Sapino, per riservare al flusso pedonale e ciclabile il percorso di collegamento con i parcheggi di attestamento in prossimità della Reggia.

9.1 Gerarchia viaria

Il P.G.T.U. vigente definisce la classificazione viaria ai sensi del Codice della strada come si può desumere dalle tavole P1 e P3 e ne definisce le caratteristiche tecniche e funzionali (tabella 1 allegata).

Il presente aggiornamento ripropone sostanzialmente la classificazione vigente con le seguenti modifiche:

- non si conferma la nuova viabilità parallela a via Don Sapino per l'accesso ai parcheggi Sud della Reggia ; di conseguenza si classifica come via di quartiere la via Barbicinti, che sarà percorsa dalle auto in accesso e uscita ai parcheggi Beleno e zona quadrati;
- si assegna la classe di strada di scorrimento al tratto di via Garibaldi compreso fra l'accesso alla tangenziale e via Druento;
- si declassifica a viabilità locale la direttrice Zanellato-Vascello non più percorsa dal mezzo pubblico.

In riferimento alla classificazione adottata si precisa che le categorie "vie interzonali" e "vie interquartiere", non contenute nell'art 2 del Codice della Strada, sono individuate ai sensi delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico" emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici e pubblicate sulla Gazzetta Ufficiale del 24.06.1995. Tali categorie intermedie sono consigliate nella classificazione della viabilità interna agli abitati, che, nella maggior parte dei casi, presenta una notevole differenza fra le funzioni assegnate e le caratteristiche fisiche, mai coincidenti con quanto indicato nella classificazione del Codice, pensata per strade di nuova realizzazione.

La tabella 1 seguente indica la regolamentazione dell'uso delle sedi stradali per ciascuna categoria compresa nella gerarchia di progetto.

La tabella 2 comprende l'elenco delle strade comunali con la specifica indicazione della classe di appartenenza.

TABELLA N. 2 – ELENCO STRADE COMUNALI CON CLASSIFICAZIONE IN GERARCHIA VIARIA CODICE DELLA STRADA E DIRETTIVE REDAZIONE P.U.T.

VIA	ALERAMO SIBILLA	Locale (F)	
CORSO	ALESSANDRIA	Interquartiere (E)	
VIA	ALFIERI B.TTO	Locale (F)	
VIA	AMATI GAETANO	Quartiere (E)	
PIAZZA	ANNUNZIATA	Locale (F)	
CORSO	ASTI	Locale (F)	
VIA	BARACCA FRANCESCO	Locale (F)	
VIA	BARBI CINTI PRIMO	Quartiere (E)	
VIA	BAROLO	Locale (F)	
VIA	BATTAN LUIGI	Locale (F)	
VIA	BATTISTI CESARE	Locale (F)	
VIA	BAZZANINI ERMES	Locale (F)	
VIA	BELLUCO OSCAR	Locale (F)	
VIA	BERINO MICHELE	Locale (F)	
VIA	BOCCACCIO GIOV.	Locale (F)	
VIA	BOGLIONE AMEDEO	Locale (F)	
VIA	BONIVARDO G.PPE	Locale (F)	
VIA	BOSCHIS GIOV.	Locale (F)	
VIA	BUOZZI BRUNO	Locale (F)	
VIALE	BURIDANI	Locale –interzonale (F)	
VIA	CANALE ALDO	Quartiere (E)	
VIA	CANALETTO	Locale (F)	
VIA	CARDUCCI GIOSUE'	Locale (F)	
VIALE	CARLO EMANUELE II	Locale (F)	
VIA	CASAGRANDE E.STO	Interquartiere (E)	
VIA	CAVALLO GIUSEPPE	Interquartiere (E)	
VIA	CAVICCHIOLI AL.DO	Locale (F)	
PIAZZA	CAVOUR C.LLO	Locale (F)	
VIA	COLOMBO ANTONIO	Locale (F)	
CORSO	CUNEO	Locale (F)	
VIA	DA ROS ANTONIO	Locale (F)	
VIA	DA VINCI L.DO	Interzonale (F)	
VIALE	DALLA CHIESA	Locale (F)	
VIA	D'ANNUNZIO G.LE	Locale-Interzonale (F)	
VIA	DANTE ALIGHIERI	Locale (F)	
VIA	DE AMICIS EDMONDO	Locale (F)	

PIAZZA	DE GASPERI A.	Locale (F)		
VIA	DEL MUNICIPIO	Locale (F)		
STRADA	DELLA BASCHIERA	Locale (F)		
PIAZZA	DELLA COSTITUENTE	Locale (F)		
STRADA	DELLA MADONNINA	Locale (F)		
PIAZZA	DELLA REPUBBLICA	Locale (F)		
VIA	DI CASTELLAMONTE A.	Locale (F)		
VIA	DI VITTORIO G.PPE	Locale (F)		
VIA	DIAZ ARMANDO	Locale (F)		
VIA	DONATELLO	Locale (F)		
VIA	DON SAPINO	Quartiere (E)		
VIA	DRUENTO	Locale (F)		
VIA	EMILIA	Locale (F)		
VIA	FILZI FABIO	Locale (F)		
VIA	F.LLI CERVI	Locale (F)		
VIA	FOSCOLO UGO	Locale (F)		
VIA	GAMBALUNGA NARCISIO	Locale (F)		
CORSO	GARIBALDI G.PPE	Scorrimento (D) -Interquartiere (E)		
VIA	GIACCONE G.PPE	Locale (F)		
VIA	GIACOSA G.PPE	Locale (F)		
VIA	GIATTI ANTONIO	Locale (F)		
VIALE	GIORDANO BRUNO	Locale (F)		
VIA	GIOTTO	Locale (F)		
VIA	GOITO	Locale (F)		
VIA	GORIZIA	Locale (F)		
VIA	GOZZANO G.DO	Locale (F)		
VIA	GRASSI CARLO	Locale (F)		
VIA	GUARINI GUARINO	Interzonale (F)		
VIA	GUICCIARDINI	Locale (F)		
VIALE	INDUSTRIE	Quartiere (E)		
VIA	ISEPPON ARDUINO	Quartiere (E)		
VIA	JUVARRA F.PPO	Interzonale (F)		
VIA	LAMARMORA ALFONSO	Locale (F)		
VIA	LANZO	Locale (F)		
VIA	LEOPARDI G.MO	Locale (F)		
CORSO	LIGURIA	Locale (F)		
CORSO	LOMBARDIA	Locale (F)		
VIA	LUCCHESE ODO	Locale (F)		
PIAZZA	M. DELLA LIBERTA'	Locale (F)		
CORSO	MACHIAVELLI N.LO'	Interquartiere (E)		

VIA	MANTOVANI A.NO	Locale (F)	
VIA	MANZONI A.RO	Locale (F)	
VIA	MARCONI G.MO	Locale (F)	
VIA	MASCAGNI PIETRO	Locale (F)	
VIA	MASCIA Q.	Locale (F)	
VIA	MASCIA QUIRINO	Locale (F)	
CORSO	MATTEOTTI G.MO	Quartiere (E)	
VIA	MEDICI DEL VASC. G.	Locale (F)	
VIA	MENSA ANDREA	Locale (F)	
PIAZZA	MICHELANGELO	Locale (F)	
VIA	MONTELLO	Locale (F)	
PIAZZA	MONTELUNGO	Locale (F)	
VIA	MOSELE G.TO	Locale (F)	
VIA	MOTRASSINO P.RO	Quartiere (E)	
VIA	NEGRO	Locale (F)	
CORSO	NOVARA	Locale (F)	
VIA	PAGANELLI G.PPE	Locale (F)	
VIA	PAGANINI NICOLO'	Locale (F)	
VIA	PAIROLERO A.NIO	Locale (F)	
VIA	PALESTRO	Interzonale (F)	
CORSO	PAPA GIOV.XXIII	Quartiere (E)	
VIA	PARINI G.PPE	Locale (F)	
VIA	PAVESE C.RE	Locale (F)	
VIA	PAVESIO D. L.GI	Locale (F)	
VIA	PERINO TERESIO	Locale (F)	
VIA	PETRARCA F.SCO	Quartiere (E)	
VIA	PIAVE	Locale (F)	
VIA	PICCO ALDO	Interzonale-Locale (F)	
CORSO	PIEMONTE	Locale (F)	
VIA	PRATI GIOV.	Locale (F)	
VIA	PRETEGIANI FLORA	Locale (F)	
CORSO	PUCCINI	Interzonale (F)	
VIA	QUATTRO NOVEMBRE	Locale (F)	
VIA	ROLLE PIETRO	Locale (F)	
VIALE	ROMA	Quartiere (E)	
VIA	ROSSINI GIOACCH.	Locale (F)	
VIA	SABOTINO	Locale (F)	
VIA	SACCARELLI C.LLO	Locale (F)	
VIA	SALVA' ALDO	Locale (F)	
VIA	SALVEMINI G.NO	Locale (F)	

VIA	SAN FR.CO D'ASSISI	Locale (F)	
VIA	SAN GIUSEPPE	Locale (F)	
VIA	SAN MARCHESE	Quartiere (E)	
VIA	SANDRE N.LE	Locale (F)	
VIA	SAPINO DON GIOV.	Locale (F)	
VIA	SARAGAT GIUSEPPE	Locale (F)	
VIA	SAURO NAZARIO	Interzonale (F)	
VIA	SCIESA ANTONIO	Locale (F)	
VIA	SCODEGGIO V.RIO	Locale (F)	
VIA	SILVA LELIO	Locale (F)	
VIA	STEFANAT BRUNO	Locale (F)	
VIA	TESSARIN ROMOLO	Locale (F)	
VIA	TIZIANO VECELLIO	Locale (F)	
VIA	TOSCANINI ARTURO	Locale (F)	
VIA	TOTI ENRICO	Locale (F)	
VIA	TRENTO	Locale (F)	
VIA	TRIPOLI	Quartiere (E)	
VIA	TRUCCHI PIETRO	Locale (F)	
VIA	UNDICI FEBBRAIO	Locale (F)	
VIA	VENTI SETTEMBRE	Locale (F)	
CORSO	VERCELLI	Locale (F)	
VIA	VERDI GIUSEPPE	Locale (F)	
VIA	VERGA GIOVANNI	Locale (F)	
PIAZZA	VITTORIO VENETO	Locale (F)	
VICOLO	SAN ROCCO	Locale (F)	

9.2 Zone a traffico limitato e moderazione della velocità

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, in particolare sull'asse di via Garibaldi-via Cavallo, ma anche sugli assi Canale-S.Marchese, Amati e via Druento.

Tenuto conto che la variante alla S.P.1 di Lanzo non sarà completata prima di 3 anni e che è prevista l'apertura delle attività museali della reggia di Venaria nell'autunno 2007, 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.

Proseguendo sulla linea già avviata negli anni precedenti, si conferma la scelta delle rotatorie come elementi di moderazione della velocità e fluidificazione dei flussi, e si avvia contestualmente un consistente numero di zone a traffico limitato su gran parte delle aree residenziali, l'introduzione di strumenti automatici di controllo e sanzionamento della velocità eccessiva, il contenimento del traffico pesante sull'intero territorio comunale nella principale ora di punta (17-18).

In particolare si prevede:

1) istituzione di vaste aree denominate "aree ambientali a traffico limitato" nelle zone

- Centro Storico (tav.P6)
- Gallo Praile (tav.P8)
- Salvo D'Aquisto 1e 2 (tav.10 e 11)
- Altessano 1,2 e 3 (tav. 12)

con 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;

2) interventi di riqualificazione con rialzo della pavimentazione stradale in tratti con presenza di attività pubbliche (piazza Costituente, via Amati fronte via Sandre, via Puccini fronte teatro Concordia);

3) collocazione di rilevatori automatici di velocità (autovelox) con postazione fissa nei tratti più pericolosi della viabilità interquartiere e di quartiere. In sede di PUT si indicano: via Garibaldi tratto tangenziale-via Druento; via Amati tratto Diaz-Motrassino; curva pericolosa via Macchiavelli; via Petrarca; via Don sapino; via Roma; via Cavallo ingresso abitato.

9.3 Interventi sperimentali per la realizzazione di ZTL nell'intorno di plessi scolastici.

Nell'ambito del tavolo di lavoro attivato su iniziativa della Provincia di Torino su "mobilità sostenibile in ambito scolastico" si richiede ai comuni di individuare ambiti nei quali sperimentare l'introduzione di zone a traffico limitato temporanee nell'intorno dei plessi scolastici.

In adesione all'iniziativa della Provincia si è esaminata la collocazione dei singoli plessi individuando gli ambiti più problematici per i quali si ritiene prioritario intervenire con interventi di riduzione-moderazione del traffico veicolare a contorno. Oltre agli specifici interventi indicati tutte le aree devono essere dotate di idonei parcheggi coperti per le biciclette ed aree attrezzate per la sosta temporanea dei veicoli privati che trasportano i bambini da cui dipartono percorsi pedonali protetti.

La zona più problematica, che sostituisce anche un ambito di intervento già individuato dalle linee guida del Piano del traffico, è l'area in quartiere Altessano compresa fra le vie Diaz, S. Marchese, De Amicis e Motrassino, attraversata baricentricamente da via Amati. All'interno sono presenti il complesso delle scuole Materna ed elementare "Gramsci", e le scuole private elementare opera Pia Barolo di via S. Marchese e Materna all'angolo via Amati-via XI Febbraio.

L'area è interessata da un consistente traffico di attraversamento di carattere anche extraurbano.

Gli interventi proposti riguardano:

- delimitazione dell'intera area come ZTL a velocità moderata 30km/ora, inserimento di attraversamenti pedonali protetti e rallentatori di traffico;
- divieto di circolazione veicolare nelle ore di ingresso-uscita dalle scuole su via De Amicis-via Baracca
- collocazione di autovelox

Un secondo ambito proposto riguarda la scuola media Lessona sita in via Barolo, via interessata da un consistente traffico in ingresso al centro storico, con possibilità di percorso alternativo sulle vie D'Annunzio-Palestro; si propone il divieto di circolazione veicolare nelle ore di ingresso-uscita alla scuola su via Barolo.

Il terzo ambito riguarda il plesso della materna-elementare Walt Disney di via Amati, via con rilevante traffico di attraversamento, dove il Piano del traffico già propone il rialzo della pavimentazione stradale su un tratto di circa 70 metri e l'introduzione della velocità moderata 30 km/ora.

Il quarto ambito è relativo alle scuole Lessona e Di Vittorio poste su via Boccaccio, dove si prevede la trasformazione del controviale antistante i plessi scolastici in area verde con percorrenza ciclo-pedonale, il

rifacimento dei parcheggi antistanti e il rialzo dell'attraversamento pedonale all'ingresso di via Boccaccia.

Il quinto ambito di intervento riguarda la scuola De Amicis, posta su piazza Vittorio Veneto ma con accesso da via Del Vascello; si prevede la limitazione della circolazione nelle ore di ingresso-uscita dalla scuola e misure di rallentamento della velocità.

Per quanto riguarda il progetto formativo "strade piu' belle e sicure" si propone di intervenire su via Guarini, strada ampia e priva di adeguate attrezzature per la mobilità ciclo-pedonale, su cui prospettano il plesso scolastico elementare Romero e media Rodari. Oltre a interventi generali di riqualificazione ambientale si propone di rimuovere il parcheggio a pettine antistante i plessi scolastici e riordinare il sistema dei parcheggi lungo la via in modo da renderli piu' razionali e meno pericolosi per il transito pedonale ed interdire il transito ai mezzi pesanti (vedi paragrafo successivo).

Tutti gli interventi citati sono i primi da attivare con carattere sperimentale da realizzarsi in collaborazione con la Provincia di Torino; successivamente si prevede di estendere gli interventi su tutte le aree scolastiche con misure di limitazione della velocità dei veicoli e protezione dei percorsi ciclo-pedonali di accesso alle scuole.

9.4 Interventi a tutela dell'inquinamento atmosferico

E' noto che negli ultimi due anni nella Regione Piemonte si sono registrati ampi e frequenti superamenti dei limiti di legge relativi all'inquinamento atmosferico, tali da rischiare pesanti sanzioni da parte dell'Unione Europea, oltre a nuocere alla salute dei cittadini.

Con Delibera di Giunta Regionale n° 66-3859 del 18/9/2006 la Regione ha provveduto ad aggiornare il piano stralcio per la mobilità in materia di inquinamento.

Oltre alle diverse misure di limitazione della circolazione dei veicoli piu' inquinanti sull'intera area Regionale, le province dovranno adeguare i propri Piani di Azione nell'ambito dei quali, in particolare, i comuni devono prevedere la riduzione del numero di chilometri percorsi nelle aree urbane non inferiore al 20%.

Per i comuni superiori a 20.000 abitanti si richiede la delimitazione di aree pedonali e/o zone a traffico limitato su almeno il 20% delle strade dei centri abitati con interdizione alla circolazione di ulteriori categorie di veicoli rispetto a quelle indicate a scala Regionale.

Già prima dell'uscita della delibera citata l'Amministrazione comunale di Venaria ha individuato, nell'ambito della redazione del 2° aggiornamento del Piano del Traffico, un vasto numero di aree ove introdurre "zone a traffico limitato" descritte ed elencate nel paragrafo precedente.

Ai fini del rispetto della DGR del 18/9/2006 si precisa ulteriormente:

- a fronte di un'estensione complessiva della rete stradale comunale di 60 km (quasi totalmente urbana), lo sviluppo delle strade comprese nelle ZTL sono le seguenti: Z.T.L. centro storico m. 9200; via Mensa pedonale m. 600, Gallo-Praile 1000; Salvo D'acquisto 1500, Altessano 1800, per un totale di 14.100 metri, pari al 23,5% delle strade urbane.
- Nelle ZTL si prevede la limitazione permanente della velocità a 30 km/ora, in alcuni casi la limitazione della circolazione ai soli residenti e l'introduzione di limitazioni temporanee alla circolazione di categorie di veicoli a tutela dell'inquinamento da introdursi con apposite ordinanze sulla base del Piano d'Azione della Provincia.

Si prevede inoltre l'introduzione di misure di limitazione alla circolazione del traffico pesante (superiore a 35 q.li) :

- Con ordinanza del 6/12/2006 interdizione permanente ai veicoli > 35 q.li con dispositivi ecologici euro 0 ed euro 1;
- con la stessa ordinanza divieto di circolazione su tutto il territorio comunale dalle ore 17 alle 18 per tutti i veicoli > 35 q.li
- limitazione permanente ai mezzi superiori a 35 q.li in via Barbicinti;
- limitazione permanente ai mezzi superiori a 35 q.li nel tratto di Strada di Lanzo antistante la Cappella S. Marchese per disincentivare le manovre di inversione di marcia dei mezzi pesanti in area di elevata qualità ambientale.

9.4.1. Benefici attesi

Il crescere della sensibilità verso il problema dell'inquinamento ambientale e l'obiettivo crescita degli sforamenti rispetto ai limiti fissati dalla legislazione europea, soprattutto nella pianura Padana, impone l'adozione di misure sempre più consistenti per il controllo della circolazione veicolare ed avviare procedure per il monitoraggio degli effetti ottenuti.

Dal presente aggiornamento del Piano del traffico ci si attendono significative riduzioni dell'inquinamento, già in parte avviate nel 1° aggiornamento del PUT nei seguenti ambiti:

- fluidificazione della circolazione sull'asse via Garibaldi-via Cavallo con la avvenuta realizzazione delle 4 rotatorie che riducono la permanenza dei veicoli fermi ai semafori con motori accessi soprattutto nelle ore di morbida e forti accelerazioni con semaforo verde;
- fluidificazione della circolazione sull'asse delle vie Petrarca-Machiavelli con la realizzazione di 4 rotatorie (una realizzata e tre previste)) che riducono la permanenza dei veicoli fermi ai semafori con motori accesi in un'area a bassa intensità di traffico;
- limitazione della circolazione "parassitaria" nelle zone a traffico limitato, limitate ai soli residenti e nel centro storico con sosta a pagamento;
- limitazione della velocità e quindi dell'inquinamento atmosferico ed acustico nelle zone a traffico con velocità limitata (30 km/ora) ed eventuale possibile limitazione della circolazione in determinate fasce orarie con ordinanze specifiche;
- limitazione dell'inquinamento atmosferico ed acustico nelle zone scolastiche a traffico limitato nelle ore di ingresso-uscita dalle scuole.

Da questo insieme di interventi si attende una significativa riduzione dell'inquinamento per il cui monitoraggio si propone un intervento congiunto con l'ufficio competente dell'ARPA per rilevazione dell'inquinamento con unità mobili prima e dopo gli interventi, in particolare sull'asse di via Garibaldi.

9.5. Dossi rallentatori

Negli ultimi anni nell'area metropolitana torinese si è diffuso l'utilizzo dei dossi rallentatori di velocità in misura del tutto anomala e spesso in contrasto con la normativa del codice della strada.

Il codice della strada ed il regolamento di attuazione prevedono tre tipologie di rallentatori di velocità (art.42 del Codice e 179 del R.A. :

- ottici;
- acustici;
- dossi rallentatori.

In generale le prime due tipologie non vengono adottate dai Comuni ritenendo che non siano efficaci e si adottano pressoché esclusivamente i dossi rallentatori.

L'art. 179 del R.A. precisa però che i dossi possono essere posizionato solo nelle aree residenziali ed esplicitamente vietati lungo gli itinerari percorsi dai mezzi di soccorso.

Inoltre i dossi sono ammessi per spessori max di 3,5,7 cm. per strade con limiti rispettivamente di 50, 40 e 30 Km/ora.

In riferimento alla gerarchia viaria del PUT di Venaria si deve concludere che in condizioni normali sono ammessi dossi rallentatori di spessore non superiori a 3 cm. nella strade classificate locali con limite di velocità normale a 50 km/ora. Sono inoltre ammessi dossi con spessore di 5 e 7 cm. nel caso vengano individuate aree a velocità limitata (30 o 40 Km/ora)

Gli eventuali attraversamenti pedonali in porfido od autobloccanti per essere a norma devono rispettare i limiti indicati sopra.

In riferimento alla normativa richiamata, premesso che il PUT indica come misure prioritarie finalizzate ad ottenere rallentamenti della velocità dei veicoli quelle richiamate al paragrafo precedente, si prescrive che i dossi rallentatori siano collocati solo nelle strada classificate come locali e solo in corrispondenza di attività pubbliche a forte attrazione di mobilità pedonale a rischio(scuole, chiese, presidi sanitari, parchi gioco bimbi).

10. INTERVENTI PREVISTI DAGLI ACCORDI DI PROGRAMMA DELLA REGGIA DI VENARIA E PER IL POTENZIAMENTO DELLO STADIO DELLE ALPI.

Nel prossimo triennio si dovrebbero completare gran parte degli interventi previsti dall'Accordo di Programma per il recupero della Reggia di Venaria e la messa in funzione delle attività museali previste. Contestualmente l'intero sistema dell'accessibilità all'area museale ed al Comune di Venaria e l'assetto funzionale del Centro Storico dovranno essere rinnovati (gli interventi nel Centro Storico sono in gran parte realizzati) in modo da supportare adeguatamente quello che dovrebbe essere uno dei più importanti poli museali e culturali d'Italia e d'Europa.

Il traffico veicolare da Torino in attraversamento in direzione Druento e Valli di Lanzo e quello diretto alla Reggia di Venaria saranno completamente orientati sulle due varianti alle provinciali n° 1 e 8 per le quali si prevede di completare gli interventi in corso sulla Provinciale n°8 entro il 2006 ed arrivare all'appalto delle opere della variante alla Provinciale n° 1 di Lanzo entro il 2007. Dalle bretelle di collegamento alle due varianti si accederà al sistema dei nuovi parcheggi previsti a monte dell'abitato di Venaria con netta separazione fra la mobilità veicolare in arrivo alla Reggia e la mobilità interna all'abitato cittadino. L'accesso ai parcheggi da Nord (provinciale n°1) avverrebbe da un nuovo ponte sulla Ceronda posto a valle dello stabilimento Cromodora da cui si accede da una rotatoria posta all'intersezione fra la nuova bretella di collegamento con la variante alla S.P.1 e strada di Lanzo all'uscita dal ponte all'interno del parco una nuova rotatoria immette sulla nuova viabilità prevista parallela alla Ceronda che darebbe accesso ai parcheggi interni al parco.

Sono inoltre previste due ulteriori rotatorie in prossimità degli accessi al ponte storico di via Castellamonte: una all'intersezione con la strada di Lanzo ed una all'intersezione con la nuova strada interna al parco parallela alla Ceronda.

L'accesso ai parcheggi da Sud avverrà dalla variante alla S.P. 8 collegata alla tangenziale ed a Corso Regina Margherita in Torino, proseguendo sulla provinciale 176 per Collegno, sulla quale sono in corso i lavori di ampliamento, nuova rotatoria all'intersezione con strada Druento, nuova viabilità parallela a via Don sapino, interna al parco, che andrà a collegarsi con via Macchiavelli.

Il recente programma attuativo proposto dalla Provincia di Torino in accordo con gli altri Enti competenti prevede il seguente sistema di

parcheggi a servizio della Reggia e del Parco della Mandria in territorio di Venaria:

- parcheggio “Ponte Verde”, in corrispondenza di quello già esistente all’ingresso del Parco con realizzazione a carico della provincia, di circa 300 posti auto;
- parcheggio contiguo al tratto iniziale del viale Carlo Emanuele realizzato e gestito da soggetti privati. di circa 300 posti auto;
- parcheggio dell’ex caserma Beleno, in centro storico, di 200 posti auto/in gran parte realizzato);
- parcheggio nell’area detta “dei quadrati”, in corrispondenza dell’intersezione fra via Don Sapino e corso Matteotti per circa 170 posti auto.
- parcheggio a ridosso di via Castellamonte, lato centro storico, a prevalente servizio del personale addetto alla Reggia e non a rotazione, per circa 200 posti auto.
- infine è previsto, a piu’ lungo termine, non compreso nel presente PUT, un eventuale parcheggio posto sulla sponda nord della Ceronda, realizzabile in seguito allo spostamento all’esterno di via Cavallo, nell’area detta “parco del tiro all’arco” per circa 300 posti auto. Nell’ambito degli accordi fra gli Enti connessi alla estensione delle funzioni e delle attività nell’area dello Stadio delle Alpi, l’amministrazione Comunale ha chiesto ed ottenuto che i soggetti attuatori realizzino gli interventi previsti dal PRGC e dal Piano del Traffico vigenti relativi alla riqualificazione dello svincolo tangenziale ed agli assi veicolari di Via Garibaldi e Via Druento.
In particolare si prevede:
- nuove bretelle e nuove uscite sulle Via Macchiavelli e Casagrande con due rotatorie;
- nuova rotonda all’intersezione di Via Garibaldi;
- due nuove rotatorie di smistamento all’interno dello svincolo;
- due rotatorie su Via Garibaldi all’intersezione con Via Casagrande e Lombardia - Paganelli ;
- ristrutturazione del viale Nord di Via Garibaldi e degli accessi all’IPERMERCATO;
- regolazione semaforica delle immissioni dal controviale su Via Druento.

Nella progettazione esecutiva del nuovo sovrappasso della tangenziale dovrà essere posta particolare attenzione a salvaguardare la funzione prevalentemente urbana del sovrappasso e dovrà essere verificata la fattibilità delle rotatorie su via Alessandria (Casagrande, Paganelli e uscita svincolo) indicate schematicamente nella P8 del PGU.

11. IL SISTEMA DELLA SOSTA NEL CENTRO ABITATO.

Dal rilievo complessivo della sosta nel Centro Storico effettuato nel 1° P.G.T.U. emergeva una situazione di sostanziale saturazione nell'area più centrale confermata dal rilievo del presente aggiornamento, con una presenza di auto meno consistente nelle zone più esterne del Centro Storico.

Nei giorni di attività del mercato ambulante tutto il Centro Storico risultava saturo, con circa 200 auto in sosta irregolare. Negli anni recenti l'eliminazione della sosta su Piazza Annunziata è stata in parte compensata dall'ampliamento del parcheggio in Piazza Don Alberione. Con gli interventi di riqualificazione di Via Mensa e Viale Buridani si perderanno circa 120 posti auto.

I programmi comunali da tempo prevedono ampi interventi sul sistema della sosta in grado di incrementare in misura significativa l'offerta e coprire le carenze di spazi di sosta.

In Settembre 2001 si è attivato il parcheggio pubblico interrato nell'area ex O.V.R. con 125 posti auto a rotazione successivamente si è realizzato il parcheggio a raso temporaneo nell'ex Caserma BELENO di 200 posti auto.

Questi due interventi sono sufficienti a coprire il fabbisogno intrinseco all'abitato anche nei giorni di mercato e sopperire ai 60 posti che si sono persi in seguito agli interventi su via Mensa e piazza Di Vittorio.

A medio termine (3-4 anni) si prevede la realizzazione di un sistema di parcheggi sia ad integrazione di fabbisogni aggiuntivi in ambito urban sia a servizio delle attività previste nella Reggia: parcheggio di interscambio della stazione ferroviaria (Via Roma) di 200 posti auto; ampliamento del parcheggio della caserma Beleno fino a 300 posti auto. Il parcheggio della stazione sarebbe ad uso prevalente degli utenti della ferrovia o di attestamento per la Reggia; il secondo è a servizio del centro storico, dell'ospedale e della Reggia.

E' inoltre previsto un ulteriore parcheggio, nell'area contigua a Piazza della Repubblica, per circa 200 posti auto a servizio del personale della Reggia e del Centro Storico.

11.1 La sosta a pagamento nel Centro Storico

Dall'estate del 2000 è stata attuata una prima area sperimentale di sosta a pagamento nel Centro Storico, comprendente circa 300 posti auto.

La sosta a pagamento si estendeva su un numero limitato di posti auto, non costituendo zona omogenea aggregata e quindi il livello di utilizzo e riscossione non ha dato gli effetti sperati, potendo gli utenti

sostare nelle vie contigue non pedaggiate con conseguente congestione delle vie limitrofe.

Per ottenere un rapporto equilibrato fra sosta libera e sosta controllata, in modo da favorire la rotazione nelle vie più commerciali e terziarie, nel 1° aggiornamento del PGTU si è proposto di estendere la sosta a pagamento su circa ½ dell'intera offerta di sosta nel Centro Storico. Di conseguenza attualmente sono compresi nell'area soggetta a pagamento 1951 posti auto oltre ai 125 posti auto del parcheggio in struttura Petitti.

L'area a pedaggio è suddivisa in tre zone a tariffazione diversa: la zona A 0,60 €/ora e le zone B e C 0,30 €/ora

Nel corso del 2° aggiornamento si prevede l'estensione della zona C a comprendere la ex Caserma Beleno ed il futuro parcheggio in zona quadrati, come indicato nella tavola P7.

11.2. Parcheggi pertinenziali

Il fabbisogno di sosta su spazi pubblici è determinato da tre componenti:

- la sosta operativa di addetti alle attività collocate in zona (sosta diurna a tempo prolungato);
- la sosta di rotazione degli utenti delle attività private e delle funzioni pubbliche della zona (sosta diurna a tempo limitato);
- la sosta dei residenti (sosta notturna ed in parte diurna a tempo prolungato).

Come ormai ampiamente dimostrato una parte consistente delle auto in sosta diurna è di proprietà di residenti.

La legge n°122 del 1989 (detta legge Tognoli) introdusse norme regolamentari e finanziamenti per la realizzazione di parcheggi pubblici di rotazione e di parcheggi privati detti "pertinenziali" da realizzare su suolo pubblico previa assegnazione dell'area con bando pubblico ed assegnare a cittadini residenti:

Come si sa le grandi città hanno usufruito in misura significativa di tali possibilità negli anni più recenti ed in particolare Torino ha attuato un vasto programma, realizzato con più bandi pubblici, che ha portato alla realizzazione di oltre 40 parcheggi pertinenziali su aree pubbliche, per un totale di oltre 1500 posti auto.

La città di Venaria Reale intende avviare un programma attuativo per la realizzazione di parcheggi pertinenziali su aree pubbliche che vengono individuate preliminarmente nell'ambito del Piano del traffico, eventualmente estendibile ad altre aree proposte da soggetti attuatori nell'ambito dei bandi pubblici.

Le aree proposte dalla pubblica Amministrazione sono le seguenti:

- piazza Atzei,

- interno corso Matteotti fra via Tessarin e via Verdi;
- via S. Francesco d'Assisi/via Matteotti;
- via Saragat/via S. Marchese

Per l'attivazione del programma verrà emesso un bando specifico ai sensi della legge 122/1989 per la realizzazione di tali parcheggi.

11.3 Il sistema di aree parcheggio attivato in Settembre 2006 a servizio delle attività museali e culturali della Reggia.

In previsione dell'avvio dell'attività della Reggia, con un primo esperimento già realizzato nell'ambito dell'iniziativa "Musica a corte" del settembre 2006, si è attivato un sistema di 9 aree a parcheggio, segnalate e servite/servibili da linee di bus navetta, per un totale di 1555 posti auto, nei seguenti siti: Beleno 200 posti; De Gasperi 150; Petitti 125; viale Carlo Emanuele 150; Don Alberione 100; corso Machiavelli 300; via Petrarca 80; via Barbicinti 250, casermette 200.

Il percorso delle navette, segnalato ed attrezzato ed avviato sperimentalmente nel settembre scorso, prevede tre linee come indicate nella tavola P15 allegata al PGTU

11.4 Il sistema di aree parcheggio previsto a regime a servizio delle attività museali della Reggia e del Parco della Mandria.

Il sistema complessivo dell'offerta di parcheggi a servizio della Reggia di Venaria, chiaramente leggibile nella tavola 15 del PGTU è composto di tre sistemi:

- parcheggi esistenti già attivati a sistema dal Settembre 2006 con percorsi attrezzati per i bus-navetta, (paragrafo precedente) per un totale di 1555 posti auto;
- parcheggi aggiuntivi previsti nell'ambito dell'accordo quadro da realizzare, per un totale di 1020 posti auto (Castellamonte 200, ponte verde 300, quadrati 170, viale Carlo Emanuele 350);
- parcheggi aggiuntivi eventualmente da realizzare individuati e/o programmati dall'Amministrazione comunale di Venaria, per un totale di circa 1050 posti auto (movicentro via Roma, don Sapino/cimitero 250, teatro Concordia 250, Icove 350).

Complessivamente il sistema Parco-Museo della Reggia e della Mandria potrà disporre a regime di un totale di 3625 posti auto serviti da bus-navetta. Inoltre, è prevista la realizzazione di un parcheggio a gestione privata, nell'area compresa fra viale Carlo Emanuele e la Ceronda, la cui verifica di fattibilità è in corso, per una capacità variabile fra 300 e 600 posti auto.

12. PERCORSI PEDONALI, CICLABILI E STORICO-AMBIENTALI.

12.1 Indirizzi metodologici

Nell'ambito della politica complessiva di riduzione dell'inquinamento da mobilità veicolare l'amministrazione comunale intende incentivare in misura significativa la mobilità ciclabile per la quale la città di Venaria è particolarmente vocata per vari ordini di motivi:

- la giacitura completa,mente pianeggiante dell'intero centro abitato;
- la presenza di assi stradali ampi e già in gran parte dotati di percorsi ciclabili nelle aree di impianto urbanistico degli ultimi due decenni;
- la presenza di tratti ciclopedonali alberati anche nei viali storici;
- la caratterizzazione prevalentemente pedonale di gran parte delle vie del centro storico Barocco;
- la contiguità con il Parco della Mandria che costituisce il piu' vasto sistema di percorsi ciclabili protetti dell'area metropolitana.

L'amministrazione Comunale intende portare a compimento un sistema organico di percorsi ciclabili effettivamente percorribili a scala urbana sulla base dei seguenti indirizzi:

- eliminazione delle barriere architettoniche ancora esistenti lungo i percorsi ciclo-pedonali;
- realizzazione di parcheggi attrezzati per le biciclette;
- avvio di campagne di sensibilizzazione alla pedonalità e ciclabilità;
- avvio di un programma per il miglioramento della sicurezza stradale, rivolto in prevalenza alla mobilità ciclo-pedonale;
- utilizzo di tutte le opportunità di finanziamento per interventi sulla rete ciclabile e sulla sicurezza stradale.

12.2 Percorsi previsti a scala metropolitana

Nella tavola P2 allegata sono riportati i percorsi ciclabili previsti dal Programma della Provincia di Torino ed inseriti nel Piano Generale del Traffico Urbano dell'Area Metropolitana interessante il territorio di Venaria ed il Parco della Mandria.

I percorsi sono tre:

- 1) I percorso detto "Spina Reale" in proseguimento del tracciato già realizzato in territorio di Torino tra le stazioni Dora e Madonna di Campagna della ferrovia Torino-Ceres, sul sedime coperto della ferrovia interrata; in territorio di Venaria il percorso prosegue su Corso Piemonte, Via Amati, attraversamento dell'area a parco lungo la

ferrovia Torino.Ceres, vie Toti e Piave, viale Roma ed immettendosi infine su Via Mensa e/o sul percorso già esistente che costeggia Via Cavallo fino all'ingresso del Parco della Mandria;

- 2) il percorso "della Stura" dalla confluenza con il Po fino alle Valli di Lanzo, entra in territorio di Venaria attraverso una passerella ciclabile da costruire in corrispondenza del ponte crollato in zona Altessano, costeggia Stura e Ceronda, entra nel Centro Storico di Venaria e riprende il percorso lungo la sponda destra della Stura verso le Valli di Lanzo;
- 3) il percorso Zona-Ovest-Mandria, con tracciato Vallette - S. Cristina - Via Druento ed ingresso al Parco della Mandria oltre la zona dei quadrati.

12.2 I percorsi ciclo-pedonali esistenti in Venaria

Nel complesso la rete viaria dell'abitato di Venaria offre alla mobilità ciclo-pedonale spazi e percorsi ampi ed in gran parte adeguati, in misura molto più consistente rispetto alla situazione media dei centri urbani dell'area metropolitana torinese.

I marciapiedi nel nucleo centrale hanno una larghezza variabile da 1.20 a 2 metri; nell'area di più recente edificazione i camminamenti pedonali raggiungono larghezze anche più consistenti (2.5-3 metri).

Inoltre, nella zona centrale dell'abitato, due importanti vie cittadine, Viale Buridani e Corso Matteotti, hanno le due carreggiate veicolari separate da una banchina alberata pedonale centrale con una larghezza rispettivamente di m 4.90 e 5.70.

Un percorso simile si ha su Viale Roma dove la banchina pedonale alberata ha una larghezza di m 6.80.

Un ulteriore percorso pedonale completamente separato dal movimento veicolare si ritrova fra il Torrente Ceronda e Via Cavallo. Il percorso parte da Via Mensa, prosegue con un ponte pedonale sulla Ceronda e costeggia Via Cavallo fino a raggiungere Via Amedeo di Savoia in prossimità dell'imbocco del Viale di accesso al Parco della Mandria.

Infine la parte terminale di Corso Macchiavelli, viale a 4 corsie veicolari tangente esternamente al lato Sud-Ovest dell'abitato, è dotato di due percorsi pedonali di m 2.50 separati dalla carreggiata veicolare da un filare alberato e stalli per la sosta. Anche questo può essere facilmente collegato con la rete "storica" citata realizzando una fascia ciclabile ai margini dell'ampia carreggiata od all'interno della banchina laterale.

Recentemente si sono realizzati due tratti significativi del piano delle piste ciclabili metropolitane:

- il percorso della “ Spina Reale”, parte del tracciato del percorso metropolitano n°1, che dovrebbe collegare il centro di Torino, con percorso parallelo all’asse di via Strabella, alla reggia di Venaria. Il tratto realizzato parte da Corso Piemonte, percorre via Amati, attraversa il parco posto in fregio alla ferrovia, percorre le vie Toti, Piave ed il viale Roma fino a via Mensa;
- il tratto della pista ciclabile della Stura di Ianzo (percorso metropolitano n° 2) nel tratto compreso fra il ponte della tangenziale ed il centro storico di Venaria, con congiunzione alla pista della “Spina Reale” su viale Roma.

Nel loro insieme questi percorsi costituiscono una rete ciclo-pedonale significativa di elevato pregio ambientale molto utilizzata per gli spostamenti occasionali all’interno del centro abitato.

Nello stesso tempo costituiscono ormai una preesistenza significativa su cui innestare un progetto complessivo di percorsi ciclo-pedonali nell’abitato di Venaria intergrato con il previsto, ed in parte significativa già realizzato, sistema di piste ciclabili metropolitane per l’accesso ciclabile al Parco della Mandria.

12.3 Il programma delle piste ciclabili

La tavola P 4 allegata, riporta i tracciati dei percorsi ciclabili previsti a scala urbana, sia previsti nel programma delle piste ciclabili, sia previsti a lungo termine ed in parte subordinati alla realizzazione di importanti infrastrutture previste dal P.R.G.C.

Il percorso numero 1 è relativo al tracciato individuato dal Comune di Venaria per il collegamento fra la Spina Reale e la Reggia di Venaria, in gran parte realizzato.

Il percorso in Comune di Venaria :

- completamento della copertura della ferrovia Torino-Ceres nel primo tratto di circa 150 metri in Comune di Venaria (da realizzare);
- proseguimento sul lato Nord di Corso Piemonte fino al cavalcavia della ferrovia in Viale Industrie;
- utilizzo del cavalcavia per raggiungere Via Amati;
- proseguimento sul lato Sud di Via Amati fino a Via Diaz;
- attraversamento di Via Amati e proseguimento su Via Diaz, lato Est;
- attraversamento Via San Marchese e prosecuzione sul lato Nord di questa via e Via Canale fino all’imbocco di Viale Roma;
- attraversamento di Viale Roma per proseguire, in sede propria, sul percorso esistente nell’area alberata del Viale e nell’ultimo tratto, nel controviale;
 attraversamento semaforizzato di Piazza Vittorio Veneto e prosecuzione in due direzioni: Via Mensa in sede promiscua con il

senso unico veicolare a traffico e velocità limitate fino alla Reggia; proseguimento sul percorso ciclabile esistente in sponda sinistra della Ceronda fino all'ingresso del Parco della Mandria.

Il percorso numero 2 costituisce la dorsale ciclabile Nord-Sud dell'abitato di Venaria ed è conseguente alla ristrutturazione di Viale Buridani prevista dal Piano Urbano del Traffico. Si stacca dal percorso numero 1 della Spina Reale in Via Mensa, percorre Viale Buridani nel Centro Storico (risistemato con ampliamento della sezione a percorrenza ciclo-pedonale), prosegue sul tratto esterno al Centro Storico completamente da ristrutturare, e sul lato Nord di Via Leonardo da Vinci, utilizza un percorso già esistente da attrezzare nei giardini pubblici, Via Parini e si collega alla pista ciclabile recentemente realizzata alla base della scarpata della collina antirumore a fianco della Tangenziale e prosegue in territorio di Druento (da concordare con il Comune), fino a congiungersi alla pista ciclabile proveniente da Villa Cristina verso la Mandria. Nel tratto fra Via Parini e la pista esistente devono essere eseguite opere di demolizione di un breve tratto di recinzione privata.

Il percorso numero 3 è previsto sulla direttrice trasversale Nord-Sud dell'abitato di Venaria formata dalle Vie Petrarca e Barbicinti. Il percorso è in gran parte già esistente: su gran parte di via Barbicinti (da via Petrarca a via Giolitti, per un tratto di circa 900 metri) la pista ciclabile è già realizzata in sede propria; sul tratto Nord di via Petrarca, privo di edifici, esiste un marciapiedi di 3 di sezione, dotato di scivoli a norma, utilizzabile come percorso esclusivo ciclabile per una lunghezza di circa 800 metri, destinando ai pedoni il marciapiedi sul lato opposto. Rimangono da realizzare i due tratti finali sui due lati estremi, realizzabili sulla carreggiata restringendo le sezioni viabili. I tratti da realizzare sono di circa 150 metri ciascuno.

I restanti percorsi indicati riprendono in parte indicazioni del P.R.G.C.:

- pista in sponda destra della Stura, realizzata recentemente con fondi comunitari, costituisce anche un tratto della pista provinciale Falchera – Valle Susa;
- percorso ciclabile Viale Industrie – Via Druento, che collega il quartiere Gallo Praile con la rete ciclabile comunale e intercomunale, realizzabile successivamente al riordino dello svincolo tangenziale;
- eventuale realizzazione del tratto di pista ciclabile in sopraelevata sulla ferrovia Torino-Ceres, dal confine di Torino per uno sviluppo di circa 1000 metri, previsto dal Progetto Preliminare del PRGC di Venaria, collegato al parcheggio di interscambio pluripiano previsto alla stazione ferroviaria di Rigola.

E' infine da segnalare la possibilità di realizzare un percorso ciclabile contiguo alla nuova viabilità prevista per l'accesso ai parcheggi Sud a servizio della Reggia, da Via Druento fino ai pressi della Reggia stessa.

13. L'ASSETTO DEL TRASPORTO PUBBLICO.

In applicazione dell'Accordo di Programma per la Reggia di Venaria il Comune e l'A.T.M. sono giunti alla definizione di un nuovo assetto del trasporto pubblico sub-urbano che da un lato garantisce un buon servizio fra la città di Torino ed il sistema Reggia-Parco della Mandria e dall'altro estende il servizio all'intero abitato di Venaria garantendo sia il collegamento di tutte le parti della città con Torino sia una rete urbana adeguata a collegare le varie parti dell'abitato di Venaria.

Il nuovo assetto della rete sub-urbana, in funzione da due anni, attribuisce la funzione di asse portante del trasporto pubblico su gomma fra Venaria e Torino alla linea 11, prolungata fino al Centro di Venaria. La linea fa capolinea in Via Leonardo da Vinci, attraversando il Centro Storico in senso Nord-Sud.

La linea 72, con due tracciati (uno barrato): uno su Via Garibaldi e ingresso nel Centro Storico fino a Via Don Sapino (a ridosso della Reggia) attraversando il Centro Storico in senso Est-Ovest; il secondo su Via Druento, Puccini, Guarini e attraversando il Centro Storico in senso Nord-Sud sullo stesso tracciato della linea 11, con capolinea in Via Mensa.

Si prevede inoltre un servizio di bus-navetta dalla stazione ferroviaria alla Reggia, percorrendo per intero Via Mensa.

Rispetto al tracciato esistente è stata concordata con G.T.T. un'ulteriore variante che prevede il prolungamento della linea 72 in zona cimitero, con spostamento del capolinea della linea 72.

13.1 Indirizzi per la razionalizzazione del trasporto pubblico urbano connessa all'introduzione di bus-navetta a servizio della Reggia.

L'attuale assetto del trasporto pubblico, pur ottenuto con difficili e complesse trattative con G.T.T., se da un lato risponde in termini positivi al collegamento fra l'abitato di Venaria e la Reggia con la città di Torino, dall'altro non svolge un servizio adeguato per gli spostamenti interni a Venaria, con alcune problematiche:

- sovrapposizione di due linee su parte consistente del percorso interno all'abitato (72 e 72 barrato) sulle vie Nazario Sauro e Matteotti;
- la linea più forte serve solo Altessano ed il centro storico, lasciando scoperto il quartiere Salvo D'Acquisto;
- non si dispone di una linea che attraversi l'intero abitato, da Via Druento a Via Amati.

Sulla base di queste sintetiche considerazioni, l'amministrazione comunale intende avviare un ulteriore approfondimento con G.T.T. al fine di verificare la fattibilità di un'ulteriore modifica del sistema incentrato sul seguente indirizzo:

- prolungamento della linea 11 da Via Leopardi su Via Guarini e tutto il Corso Puccini con ritorno su Via Petrarca e Macchiavelli in modo da attraversare l'intero abitato;
- mantenimento ultimo percorso concordato per la linea 72;
- arretramento linea 72/b al quartiere Salvo D'Acquisto.

Queste ipotesi di assetto futuro del Trasporto Pubblico viene assunta dal P.G.T.U. (vedi tavola P16) come proposta iniziale da approfondire e concordare con G.T.T. nell'arco di validità del P.G.T.U. stesso.

Un secondo aspetto irrisolto riguarda l'introduzione di un sistema di bus navetta fra la stazione ferroviaria e la Reggia, previsto dall'Accordo di Programma per la Reggia di Venaria e non ancora progettato.

Premesso che l'introduzione di tale servizio deve essere connessa con il potenziamento della linea Torino-Ceres ed il suo inserimento nel passante ferroviario, la verifica della fattibilità del sistema deve essere effettuata sull'intera scala urbana, ipotizzando un sistema circolare urbano con triplice funzione:

collegamento stazione-Reggia;

collegamento del sistema dei parcheggi a servizio della Reggia descritto nei precedenti paragrafi 11.3 ed 11.4;

servizio interno urbano ad integrazione del trasporto sub-urbano

14. QUADRO RIEPILOGATIVO INTERVENTI PREVISTI DAL P.G.T.U.

14. 1 INTERVENTI DEL 1° AGGIORNAMENTO PGTU REALIZZATI

1. Riqualficazione e zona a traffico limitato Via Mensa; riqualficazione e pedonalizzazione piazza V.Veneto.
2. Rotatoria Via Motrassino
3. Realizzazione nuovo controviale e banchina alberata in Via Alessandria;
4. Realizzazione 3 nuove rotatorie su via Garibaldi (intersezioni vie Cavallo, Tripoli, Barolo.
5. Realizzazione di rotatoria su via Macchiavelli intersezione via Papa Giovanni XXIII
6. Realizzazione di rotatoria su via Petrarca intersezione via Druento
7. nuovo impianto semaforico all'uscita del controviale Nord all'altezza del distributore I.P di via Garibaldi
8. Estensione sosta a pagamento all'area compresa fra le Vie Garibaldi, Giovanni XXIII°, Verdi, Rolle, Negro, Mensa, suddivisa in tre zone di tariffazione
9. Attivazione parcheggio pluripiano ex O.V.R.;
10. Realizzazione parcheggio temporaneo a raso nell'ex caserma BELENO
11. Prolungamento linea automobilistica sub-urbana 11 con capolinea in Via Leonardo da Vinci
12. Sdoppiamento linea sub-urbana n° 72 su Via Garibaldi e su Via Druento con penetrazioni incrociate nel Centro Storico
13. Arretramento capolinea linea 77 in Via Sandre
14. Realizzazione pista ciclabile della Spina Reale
15. Realizzazione pista ciclabile della Stura

14.2 ELENCO INTERVENTI PREVISTI DAL 2° AGGIORNAMENTO P.G.T.U. (2007-2009)

A. Sistema circolazione, riqualificazione ambientale e moderazione velocità.

- A1 Senso unico, parziale ripavimentazione e moderazione circolazione su Viale Buridani;
- A2 Riqualificazione, pedonalizzazione e moderazione circolazione Piazza della Repubblica;
- A3 Intervento integrato su Via Garibaldi che comprende la realizzazione di tre rotatorie su Via Garibaldi alle intersezioni con Via Paganelli, Viale Industrie e svincolo tangenziale e banchina centrale nel tratto sprovvisto;
- A4 Realizzazione di 4 rotatorie su via Machiavelli alle intersezioni con le vie, Petrarca, Puccini, Leonardo Da Vinci e nuova bretella dello svincolo tangenziale;
- A5 Attraversamenti pedonali protetti, restringimento carreggiata con banchina spartitraffico centrale e divieto di sosta in prossimità della curva pericolosa di Corso Machiavelli;
- A6 Sistema di due rotatorie interne su Via Puccini alle intersezioni pericolose con le Vie Donatello e Mascagni.
- A7 Raddoppio carreggiata stradale via Zulian in zona industriale
- A8 Realizzazione viabilità alternativa a via Stefanat prevista dal PRGC e dal Progetto integrato di sviluppo Locale

B. Ampliamento offerta e regolazione sosta nell'abitato.

- B1 Ampliamento parcheggio nell'ex caserma Beleno;
- B2 Realizzazione parcheggio pluripiano di interscambio alla stazione ferroviaria di Venaria;
- B3 Realizzazione parcheggio a servizio del Centro Storico e reggia in Via Amedeo di Castellamonte;
- B4 Realizzazione parcheggi pertinenziali con bando per assegnazione aree pubbliche a soggetti privati

C. Viabilità e parcheggi previsti dall'Accordo di Programma per la Reggia di Venaria ed interventi collegati.

- C1 Bretella di variante alla strada provinciale n° 1 di Lanzo dallo svincolo tangenziale di Borgaro con innesto sulla SP1 in territorio di Venaria all'altezza di cascina Medici e bretella di collegamento verso Venaria all'altezza del Ponte sul Ceronda;(appalto in corso)
- C2 Bretella di variante alla strada provinciale n° 9 di Druento dallo svincolo tangenziale di Corso Regina Margherita con innesto alla attuale SP8 all'altezza di cascina Allasia (in conclusione lavori);
- C3 Potenziamento del tracciato della provinciale n° 176 dall'intersezione con la variante alla SP8 all'innesto con il tracciato attuale della SP8 (in corso);
- C4 Nuova viabilità di penetrazione dalla variante alla S.P.1 ai parcheggi di attestamento alla Reggia compreso il nuovo ponte sul Ceronda;
- C5 Realizzazione di quattro parcheggi di attestamento, uno nella zona dei quadrati (Sud della Reggia) e tre contigui al Ceronda (Nord della Reggia) per un totale di circa 970 posti auto;

D. Trasporto pubblico

- D1 Attivazione di servizio di bus navetta elettrica dalla stazione ferroviaria alla Reggia.
- D2 Attivazione di servizio di bus navetta dalle aree parcheggio in ambito urbano alla Reggia
- D3 Revisione del sistema della linee sub-urbane con prolungamento linea 11

E. Zone a traffico limitato 30 km/ora e aree di rallentamento

- E1 Centro Storico nell'area compresa fra Ceronda, Vie Garibaldi-Iseppon e Matteotti (escluse) e Aree Reggia.
- E2 Quartiere Gallo-Praile compreso all'interno delle Vie Casagrande, Garibaldi, Druento e Alessandria.
- E3 Quartiere Salvo D'Acquisto zona 1 compresa fra le Vie Petrarca, Machiavelli e Puccini; zona 2 compresa fra le Vie Barbicinti, Picco, Da Vinci, Guarini, Machiavelli, zona 3 compresa fra via Dante, C. Machiavelli e tangenziale
- E4 Quartiere Altessano zona 1 compresa fra la ferrovia e le Vie Roma e Tripoli; zona 2 compresa fra la ferrovia e Via Diaz (comprese Via Canale e Piazza Costituente); zona 3 compresa fra le Vie S. Marchese, Di Vittorio e Amati.
- E5 Impianti di videoregistrazione velocità (autovelox)
- E6 Sopraelevazione tratti stradali con funzione di rallentamento in: Piazza Costituente, Via Amati fronte Via Sandre, Via Puccini fronte Teatro Concordia.

E 5. Posizione Rilevatori eccessi di velocità (autovelox)

- F1 Via Garibaldi (tangenziale/Via Druento)
- F2 Via Macchiavelli (curva pericolosa)
- F3 Via Petrarca (Vie Puccini/Macchiavelli)
- F4 Via S. Marchese (Via Diaz)
- F5 Via Roma (curva)
- F6 Via Amati
- F7 Via Don Sapino

E 6 Interventi a scala locale previsti dal Piano del Traffico nei quartieri

In seguito alla attivazione delle nuove realtà circoscrizionali avvenuta contestualmente all'avvio della redazione del 2° aggiornamento del PGTU l'Amministrazione Comunale ha avviato una fase di consultazioni preliminari con i quartieri.

Oltre agli interventi di scala urbana richiamati nei paragrafi precedenti, sulla base delle segnalazioni specifiche provenienti dai quartieri si segnalano i seguenti interventi da realizzare nell'arco del 2° PGTU:

per il Centro Storico:

- nuovo senso unico all'interno n°46 di corso Matteotti;
- spostamento capolinea linee 72 da via N.Sauro/via Tessarin;
- nuovo parcheggio su via S.Francesco angolo via Giovanni XXIII°;
- arretramento stalli sosta a 5 metri dalle intersezioni stradali;

per zona preparco :

- realizzazione attraversamenti pedonali all'intersezione semaforizzata Cavallo/Stefanat; e verifica regolazione tempi semaforici
- realizzazione percorso ciclo-pedonale protetto via Stefanat;
- restringimento accesso Nord a via Scodeggio dalla direttissima di Lanzo con evidenziazione divieto di accesso nei giorni festivi;

per Gallo-Praile oltre agli interventi già programmati

- nuova passerella pedonale sopraelevata su via Garibaldi all'altezza di via Casagrande;
- introduzione traffico limitato ed abolizione sosta a pagamento nelle vie interne.

Quartiere Salvo D'Acquisto

Conferma degli interventi programmati ed inoltre:

- riqualificazione ambientale e riordino parcheggi in via Barbicinti;
- inserimento di attraversamenti pedonali rialzati su corso Matteotti all'altezza di via Barbicinti;
- divieto al traffico pesante su via Barbicinti.

Quartiere Altessano

- nuovo percorso ciclo-pedonale tratto finale via S.Marchese vero Torino;
- riqualificazione piazza Costituente;
- percorso sperimentale privo di barriere architettoniche da via Saragat a Piazza Vittorio Veneto lungo via S. Marchese, Canale e viale Roma.

Quartiere Rigola

- Rimozione cordoli alberature e riqualificazione parcheggi pubblici lungo via Amati;
- nuovo percorso ciclo-pedonale su via Amati antistante deposito G.T.T.e tratto a confine con Torino.

15. AMBITI OGGETTO DI PIANI PARTICOLAREGGIATI DEL TRAFFICO URBANO E/O PROGETTI DI OPERE PUBBLICHE

15.1 RIPROGETTAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLE INTERSEZIONI NEL QUARTIERE GALLO-PRAILE E REVISIONE DELLO SVINCOLO DELLA TANGENZIALE

L'area, caratterizzata dalla presenza di forti attrattori commerciali concentrati su C.so Garibaldi e C.so Lombardia (Ipermercato Auchan+Brico e centro commerciale) ed industriali, distribuiti su C.so Alessandria, Strada Druento, Via Casagrande, Viale Industrie, C.so Lombardia e C.so Garibaldi, nonché l'esistenza dello Stadio delle Alpi, necessita di alcuni interventi che fluidifichino la circolazione garantendo una maggiore sicurezza agli spostamenti pedonali e ciclabili dei residenti concentrati nella nuova zona di Via Colombo, Via Casagrande e via Mosele. Tale necessità è ulteriormente aggravata dal nuovo complesso terziario-commerciale previsto ad integrazione del complesso dello Stadio delle Alpi

L'insieme degli interventi, considerando la vasta area che coinvolge, il grande numero di intersezioni e di strade, nonché gli elevati volumi di traffico che transitano, sia sulle strade sia sulle intersezioni, è stato opportunamente approfondito in vari studi di dettaglio, per verificare la funzionalità delle azioni nella loro complessità prima di partire con le progettazioni esecutive.

Gli alti volumi di traffico, la grande capacità attrattiva e la relativa vicinanza degli interventi tra di loro, potrebbero, se non verificati congiuntamente, introdurre forti elementi di disagio per i residenti e congestione della circolazione veicolare e della sosta.

Le risposte alle esigenze emerse nelle riunioni avvenute con l'Amministrazione, sono state raggruppate in tre successive fasi di intervento.

Tali fasi possono essere programmate in momenti successivi, tenendo in considerazione i cambiamenti del prossimo futuro che porteranno ad uno stravolgimento della mobilità nell'area comunale e non solo, in particolare lo sviluppo della Reggia ed il complesso sportivo-commerciale dello stadio.

Oltre agli interventi indicati nelle tavole allegate e negli elenchi del presente PGTU si evidenziano due problematiche tutt'ora irrisolte nella strumentazione urbanistica vigente:

- necessità di prevedere un collegamento ciclo-pedonale fra il quartiere ed il centro città con una passerella sulla tangenziale in quanto attualmente l'unico percorso è quello di via Garibaldi,

- verifica fattibilità di dirottare tutto il traffico pesante da e per la tangenziale verso l'area industriale oltre via Alessandria con rifacimento dell'intersezione fra le vie Alessandria e Cuneo o nuova rotonda ed interdire al traffico pesante via Casagrande.

15. 2. RIORDINO DELL' AREA MERCATALE DI PIAZZA DE GASPERI

L'amministrazione Comunale ha in programma un piano di ammodernamento e riordino delle aree mercatali in fase di definizione e consultazione con gli utenti.

Ad oggi gli interventi in fase di verifica di fattibilità sono i seguenti:

- riqualificazione mercato piazza Nenni senza modifiche della collocazione;
- potenziamento del polo mercatale di piazza De Gasperi con eventuale trasferimento in questo sito del mercato di viale Buridani;
- eventuale nuovo mercato in piazzale Michelangelo.

Gli interventi sono già stati oggetto di studio di fattibilità redatto dal settore tecnico del Comune "Sviluppo del territorio" nel Novembre 2004 e le proposte allora sviluppate sono ancora in fase di approfondimento da parte dell'Amministrazione Comunale.

Al di là delle specifiche scelte progettuali che esulano ovviamente dalle competenze del Piano del Traffico, in questa sede si sviluppa una proposta di fattibilità relativamente agli interventi sulla viabilità e sulla circolazione sulla base di quattro input forniti dall'Amministrazione: la previsione di una nuova struttura coperta su parte di piazza De Gasperi che ne limiterebbe la superficie libera utilizzabile per il mercato; la necessità di prevedere un sedime adeguato per la collocazione temporanea del mercato di viale Buridani nella fase di riqualificazione tecnologica e funzionale del viale ; verificare la possibilità di trasferire definitivamente il mercato di viale Buridani in piazza De Gasperi; prevedere una struttura del mercato lineare e diffusa, connessa con il Centro commerciale "I Portici".

Sulla base delle indicazioni richiamate si propone uno schema funzionale, rappresentato nella tavola P14 del PGTU, così caratterizzato:

- riqualificazione del sedime di piazza De Gasperi con eventuale parcheggio interrato in parte pubblico ed in parte privato a diretto utilizzo degli ambulanti per il ricovero delle strutture e mezzi mercatali;
- creazione di una banchina pedonale su metà della sezione di viale Buridani nel tratto via Leonardo - via Papa Giovanni per un

prolungamento dell'area mercatale fino a congiungersi con la parte piu' commerciale di viale Buridani;

- creazione di un percorso pedonale protetto ed attrezzato di collegamento fra l'area mercatale ed il centro commerciale "I Portici" per favorire l'integrazione funzionale fra i due nuclei commerciali e creare un unico sistema integrato;
- creazione di parcheggi a pettine sulle vie Leopardi, Giacosa, Salvemini e via Leonardo antistante la piazza;
- nuovi sensi unici sul tratto interessato dall'intervento di viale Buridani, via Giacosa e via Salvemini;
- eventuale rotatoria all'intersezione Leonardo/Buridani.
- messa a norma ai sensi legge 13/1989 dei percorsi e degli attraversamenti pedonali sull'intera area;
- riservare all'uso pedonale ed al transito del mezzo pubblico via Leopardi nei giorni di mercato.

15.3. NUOVA VIABILITA' IN VARIANTE A VIA STEFANAT A SERVIZIO DELLE AREE PRODUTTIVE DEL SETTORE NORD

Il PRGC vigente prevede una nuova viabilità alternativa a via Stefanat sia a servizio degli impianti produttivi in zona "Martiny" sia per liberare dal traffico pesante via Stefanat., con una nuova bretella stradale ordinaria che si stacca da via Cavallo poco oltre la nuova rotatoria con via Paganelli , costeggia gli stabilimenti Icove e Martiny e si reimmette su via Stefanat oltre l'abitato residenziale per proseguire fino ad immettersi sulla nuova variante alla S.P 1 di Lanzo.

Lo schema è confermato dallo studio di fattibilità elaborato dalla Provincia per la "realizzazione dei raccordi stradali, parcheggi di attestamento e sistemazione idraulica per la Reggia di venaria reale" del Novembre 2005, che, oltre alla nuova viabilità prevede la regolazione a traffico limitato del tratto di via Stefanat liberato dal traffico pesante.

Recentemente è stata predisposta dall'Amministrazione comunale la progettazione di massima del nuovo tracciato stradale nell'ambito di un Progetto Integrato per lo Sviluppo Locale (PISL) per richiedere il finanziamento dell'opera alla Regione Piemonte partecipando allo specifico bando regionale.

Il Piano del Traffico ovviamente recepisce tale progettualità; per altro già prevista dal PGTU vigente, sottolineando, oltre a quanto previsto dagli strumenti di cui sopra, la necessità di prevedere una ulteriore piccola bretella (circa 100 metri di lunghezza) di collegamento fra le vie Belluco e Zuliani, parallela al confine dello stabilimento Martiny, che attualmente non dispone di accesso viabile adeguato.

Come si vede dalla tavola P1 di progetto il PRGC prevede 5 rotonde sull'asse in oggetto: una all'altezza dell'Icove per un'eventuale futura connessione con il nuovo collegamento con via Cavallo all'altezza del ponte Castellamonte; una intermedia per connettersi con la parte centrale di via Stefanat, una all'altezza dell'area Martiny, una di raccordo con via Stefanat a monte dell'abitato, una alla confluenza di via Stefanat sulla variante alla S.P1.

In fase di progettazione di dettaglio, sarà valutata l'effettiva necessità di tutte le rotonde anche in funzione delle disponibilità economiche e della decisione di confermare definitivamente la nuova bretella fra lo stabilimento Icove ed il ponte Castellamonte liberando dal traffico veicolare il tratto di via Cavallo compreso fra via Castellamonte e via Paganelli.

15.4. AMBITI SPERIMENTALI DI INTERVENTO PER L'ABBATTIMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE

Negli anni più recenti è andata sempre più maturando la consapevolezza di dover dotare le città di una rete adeguata di percorsi per gli spostamenti pedonali e ciclabili adattati anche per gli spostamenti di portatori di handicap.

La città di Venaria dispone già di un'ampia rete di percorsi ciclabili in sede propria sia nel Centro storico (viali Buridani e Matteotti, via Mensa) sia nei quartieri realizzati negli anni '70 (vie Machiavelli, Barbicinti, viale Garibaldi) sia di più recente realizzazione (percorso di via Amati e viale Roma della "Spina Reale", percorso lungo Stura e zona via Di Vittorio).

Tale sistema, abbastanza vasto, sicuramente superiore alla media di città della stessa dimensione, necessita di un piano di interventi di razionalizzazione che garantiscano continuità dei percorsi ed eliminazione dei punti di barriera architettonica che ancora permangono.

A tale fine l'Amministrazione Comunale ha avviato un proficuo rapporto con le organizzazioni operanti sul territorio che si occupano della tematica, individuando due ambiti su cui avviare un piano di interventi pilota per l'eliminazione totale delle barriere architettoniche e la messa a norma dei percorsi:

- il percorso da via Sagat, via Di Vittorio, via San Marchese, via Canale e viale Roma, indicato nella tavola P12 del PGTU;
- l'area che comprende il parco Leopardi, mercato piazza de Gasperi, centro commerciale "I Portici" ed i percorsi ciclo-pedonali esistenti di via Machiavelli e via Barbicinti.

APPENDICE A

Elenco e stima dei costi interventi attuativi 2 PGTU di iniziativa comunale

1) Rotatorie su corso Machiavelli, alle intersezioni con le vie Petrarca, Puccini e Leonardo da Vinci e Petrarca/Puccini

Pavimentazione stradale m50x4x€60/mq	=€12.000,00
Strato usura mq.400x€8,00/mq	=€ 3.200,00
Marciapiedi mq.300x€53,00/mq	= €15.900,00
similporfido mq.85x100€mq	=€ 8.500,00
aiuola mq.200x35€/mq	=€ 7.000,00
cordoli ml.80 x30€/ml.	=€ 2.400,00
caditoie	=€2.000,00
segnaletica	=€2.500,00
illuminazione pubblica	=€7.500,00
totale costo unitario rotatoria	=€61.000,00

costo totale 4 rotatorie =€244.000,00

2. Parcheggio piscina comunale-via Saragat

Mq.700x 50€/mq =€35.000,00

3. Marciapiedi via Amati fronte ATM e confine Torino

mq.(300x1,5+150x1,5)x 53€/mq. =€32.200,00

4. Attraversamenti pedonali Via Stefanat/via Cavallo

A corpo =€ 15.000,00

6. Attraversamenti pedonali corso Matteotti-Via Barbicinti

A corpo =€ 12.000,00

7.Restringimento accesso via Scodeggio

A corpo =€7.000,00

8. Rialzo pavimentazione in similporfido via Amati

fronte via Sandre

Mq 80x10x101€/mq =~~€~~80.800,00

9. Rialzo pavimentazione in similporfido fronte teatro Concordia

Mq 50x10x100€/mq =~~€~~50.000,00

10. Percorso pedonale sperimentale privo di barriere architettoniche via Saragat / viale Roma

Attraversamenti pedonali in vernice	
M10x4x€16/mq	=€ 1920,00
Scivoli a corpo	=€ 3000,00
Rimozione e ricollocazione pali e paline a corpo	=€ 3000,00
Attraversamento pedonale rialzato in similporfido	= € 6060,00
M 10x6x101€/mq	
Ampliamento marciapiedi via canale	
M 30x80€/mq	=€10400,00
Transenna storica ml.100 x120€/ml.	=€12000,00
Rifacimento tratti tappetino ml300x2x14€/mq	=€ 8400,00
segnaletica	=€ 5.000,00
totale costo percorso	=€48.200,00

11.Spartitraffico e attraversamenti pedonali curvone C. Machiavelli

Banchine m.80 x 80 €/ml	= € 6.400,00
Attraversamenti 3x15x2x 100€/mq	= €18.000,00
Segnaletica	€ 3.000,00
Totale curvone	€27.400,00

Costo totale interventi =~~€~~51.600,00