

Settore Urbanistica e Ambiente
Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica
Ambito di ricucitura via Messina
- PROGETTO DEFINITIVO -

Progettazione:

A.T.C. Torino
Responsabile del procedimento:
Arch. Luigina Carere

Collaboratore del R.U.P.:
Geom. Rosario Lo Mauro - Arch. Mario Masala

Collaboratori:
Arch. Claudia Cutolo - Arch. Monica Giroto
Sig.ra Daniela D'Elia - Sig. Umberto Rosati

Consulenti:
Ing. Alessandro Bo - Acustica
Geom. Luca Cotto - Rilievo
Dott. Michelangelo Di Gioia - Geologia



ATC Proget.to s.r.l.
Società di Ingegneria
Corso Dante, 14 10134 Torino
P.I. 08366880014
Tel. +390113130557
Fax +390113130567
Direttore tecnico:
Arch. Carlo Novarino - n.Ord. Torino n.757
C.F. nvrcl47t16l219y
Project Manager:
Arch. Roberto Perol - n.Ord. Torino n.2482
C.F. prlrrt55m25l013j
Progetto architettonico:
Arch. Laura Einaudi - n.Ord. Torino n.5765
C.F. ndelra72c51h727t



Studi tipologici per Progetto Unitario:
Studio Arch. Massimiliano Mantovani Zangarini

Assetto viario e spazi pubblici:

Settore Urbanistica e Ambiente
Settore LL.PP.
Studio Arch. Mantovani Zangarini

Supervisione tecnica:
Settore Urbanistica e Ambiente

Arch. Chiara Michelacci
Geom. Pietro Gentile
Geom. Roberto Barozzi

Coordinatore e Responsabile del Procedimento del Piano Particolareggiato:
Dirigente Settore Urbanistica e Ambiente
Arch. Lorenzo De Cristofaro

Il Segretario Generale:
Dott. Angelo Tomarchio

Il Sindaco:
Silvana Accossato

PIANO PARTICOLAREGGIATO AMBITO DI RICUCITURA VIA MESSINA - COLLEGNO

RELAZIONE ART. 20 L.R.40/98 e s.m.i.

INDICE

<u>INTRODUZIONE</u>	<u>2</u>
<u>1. OGGETTO DEL PIANO</u>	<u>4</u>
1.1. LA SITUAZIONE URBANISTICA COMUNALE E LE INDICAZIONI SPECIFICHE	4
<u>2. DESCRIZIONE E CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO</u>	<u>9</u>
2.1. LOCALIZZAZIONE URBANISTICA	9
<u>3. IMPATTI POTENZIALI</u>	<u>13</u>
<u>4. CAUTELE DA SEGUIRE NELL'ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO.....</u>	<u>15</u>
<u>5. VALUTAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO DALL'INTERVENTO PROPOSTO</u>	<u>17</u>
5.1 LO STATO ATTUALE.....	17
5.2 I RILIEVI ED I DATI DISPONIBILI	17
5.3 IL TRAFFICO INDOTTO DALL'INTERVENTO.....	22
5.4 LO SCENARIO DI PROGETTO	23
5.5 LE AREE A PARCHEGGIO.....	24
<u>6. SINTESI DEI CONTENUTI</u>	<u>25</u>

Introduzione

La presente relazione è redatta tenendo conto delle indicazioni in materia di compatibilità ambientale di cui alla legislazione sia nazionale che, soprattutto, regionale, ovvero:

- la Legge regionale 56/77
- la L.R. n. 40/98 (art. 20, allegato F)
- il Comunicato del Presidente della Giunta regionale "Applicazione dell'art. 20 della legge regionale 14 dicembre 1998 n. 40 al processo formativo degli strumenti della pianificazione territoriale ed urbanistica";
- la Circolare del Presidente della Giunta Regionale n. 1/PET del 13 gennaio 2003 in attuazione della Legge regionale 14 dicembre 1998 n. 40 recante "disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" – Linee guida per l'analisi di compatibilità ambientale applicata agli strumenti urbanistici comunali ai sensi dell'articolo 20".

Tale articolo, infatti, prevede la necessità di verificare, rispetto a specifiche tematiche, l'idoneità delle scelte operate dalla pianificazione in relazione alle modifiche che esse comportano sull'ambiente facendo riferimento ad un insieme di piani e programmi tra i quali sono previsti quelli che hanno rilevanza sul territorio.

E' importante chiarire quale sia il campo di applicazione delle Analisi di Compatibilità Ambientale di piani e programmi così come definita dalla LR 40/98. Il riferimento principale in questo senso è la Circolare del Presidente della Giunta Regionale n. 1/PET del 13 gennaio 2003 in attuazione della Legge regionale 14 dicembre 1998 n. 40.

Il campo di applicazione della procedura di cui all'articolo 20 della LR 40/98 è principalmente riferito alla pianificazione di livello comunale che rappresenta, come citato nella stessa circolare, il passaggio intermedio tra la definizione delle politiche territoriali regionali e provinciali e l'attuazione delle ipotesi di trasformazione del territorio. Infatti tale articolo richiede l'analisi di compatibilità ambientale per "gli strumenti di programmazione e di pianificazione che rientrano nel processo decisionale relativo all'assetto territoriale e che costituiscono il quadro di riferimento per le successive decisioni di autorizzazione".

In questa logica l'ambito di applicazione può essere esteso all'intera gamma di piani attualmente definiti dalla legislazione nazionale e regionale vigente, ovvero dai piani regionali agli strumenti urbanistici esecutivi, passando ovviamente dai piani regolatori generali.

Il piano in oggetto attua quanto previsto dal P.R.G.C. vigente (D.G.R.P. num. 10-9436 del 26.05.2003) e prevede la realizzazione di un "nuovo prodotto urbanistico", concentrato in un ambito ristretto, definito sia a livello generale che di dettaglio.

Sulla base degli indirizzi dell'articolo 20 della LR 40/98, l'analisi di compatibilità è proporzionata alla scala del piano in oggetto e fortemente finalizzata alla valutazione degli effetti su particolari "situazioni ambientali" in

relazione alle scelte di pianificazione, sia qualitative che quantitative, operate dalla variante al PRGC già richiamata.

In relazione a tali premesse, le descrizioni e le valutazioni che seguono sono riportate a livello sintetico rispetto ai temi generali di trasformazione urbanistica; si consideri inoltre che la trasformazione urbanistica prevista dall'intervento coinvolge entità relativamente contenute ed è fortemente condizionata dallo stato di fatto e dalla indicazioni dello strumento urbanistico generale.

Lo sviluppo della relazione segue le indicazioni della citata Circolare 1/PET del 13 gennaio 2003 e si esplica nel seguente percorso:

Oggetto del piano particolareggiato

Saranno riassunti i contenuti del piano in riferimento agli obiettivi generali che si vogliono raggiungere (L.R. 40/98 art. 20 lettera a). All'interno di tale introduzione si segnaleranno eventuali problemi ambientali rilevanti che si possono osservare sul territorio comunale interessato, indipendentemente dall'attuazione del nuovo piano (L.R. 40/98 art. 20 lettera c).

Descrizione e classificazione del territorio

In primo luogo si provvederà ad evidenziare gli elementi strategici propri del contesto territoriale quali le trasformazioni avviate o in fase di avvio, la rete dei trasporti, etc. con l'obiettivo di evidenziare eventuali interrelazioni ed effetti domino con l'intervento.

Impatti potenziali

Lo studio dovrà porre in evidenza le conseguenze relative all'attuazione delle previsioni mettendo in risalto gli aspetti positivi (conseguimento degli obiettivi) e gli eventuali impatti negativi (elementi ostativi), in relazione alle caratteristiche ambientali precedentemente descritte e agli obiettivi generali di piano (L.R. 40/98 art. 20 lettera e). Tali valutazioni dovranno rappresentare il momento in cui operare un bilancio sulla sostenibilità delle previsioni e potranno indurre ad eventuali modifiche delle scelte effettuate per garantirne l'effettiva compatibilità.

Sintesi dei contenuti

La parte conclusiva della relazione conterrà una sintesi dei principali elementi strutturali messi in luce.

1. Oggetto del Piano

Il piano esecutivo interviene su una porzione di territorio posto ai margini dell'abitato, ai confini con la città di Torino e la città di Grugliasco, all'interno della Borgata Paradiso. Si tratta di un ambito edificato formatosi e cresciuto nel secondo dopoguerra attorno ai nuclei insediativi preesistenti, in un processo che ha tratto dal sistema dei grandi assi di Torino l'elemento principale di organizzazione.

1.1. La situazione urbanistica comunale e le indicazioni specifiche

Il Comune di Collegno è dotato di PRGC approvato con deliberazione della Giunta Regionale n. 10-9435 del 26.05.2003 pubblicata sul B.U.R.P num. 23 del 5.06.2003: delle modifiche introdotte "ex officio" in sede di approvazione da parte della Regione il Consiglio prendeva atto con deliberazione num. 93 del 18.09.2003.

Il Piano Regolatore è organizzato per nuclei di progetto che delineano, attraverso schede normative, per le "specificità dei luoghi che il piano rilegge ed interpreta" le diverse ipotesi di riqualificazione.

Le schede normative sono definite attraverso descrizioni che forniscono gli strumenti utili per l'interpretazione dei luoghi e per guidare le ipotesi di intervento: le informazioni, i criteri e le prescrizioni progettuali sintetizzano quindi i caratteri attuali (riconosciuti) e quelli previsti per i diversi ambiti della città.

I nuclei di progetto del piano e, quindi, le diverse schede normative, sono ricondotti ai tre grandi temi che caratterizzano lo strumento urbanistico comunale: le diverse ipotesi di riqualificazione individuate per i quartieri e per i diversi luoghi della città concorrono a ricomporre i progetti strutturali del *centro allargato, i bordi della città e dove la città incontra il fiume*. Ogni scheda comprende i differenti ambiti normativi (*case basse, case alte, case e lavoro, case alte su strada, palazzine, luoghi del lavoro, luoghi dell'agricoltura, case e corti del centro storico, servizi, aree di ricucitura, impianti tecnologici, aggetti, l'infrastruttura si fa architettura e le catenelle*) che descrivono qualitativamente i luoghi della città ed indicano le previsioni di piano.

I bordi della città e le aree di via De Amicis definiscono un ambito di intervento caratterizzato da ampi lotti liberi compresi tra capannoni industriali e da una viabilità sfrangiata con spazi pubblici non disegnati.

Le ipotesi di intervento coinvolgono, nella conferma della pluralità di funzioni presenti nell'ambito, sia le parti già costruite e compromesse che lotti ancora liberi e promuovono un progetto di riqualificazione complessiva che prevede il lavoro, purchè compatibile con la residenza (non si tratta del nostro caso), la residenza ed i servizi come ulteriore opportunità di integrazione per il quartiere e di riqualificazione del tessuto urbano esistente.

L'area di intervento specifica (Area di Via Messina) è individuata quale area di ricucitura: essa è cioè un luogo specifico della città consolidata che può attivare relazioni significative fra differenti parti di città; in tale ambito possono essere realizzati interventi di modificazione del tessuto urbano realizzando case e servizi. Le modificazioni previste sono definite da uno strumento urbanistico esecutivo.

Il Comune di Collegno è altresì dotato di Zonizzazione Acustica, adottata dal Consiglio Comunale con atto num. 75 del 26.05.2005 ai sensi del D.P.C.M. 14/11/1997; la zonizzazione acustica è impostata sulla base di classi di destinazione d'uso del territorio previste dalla normativa vigente.

L'area del presente intervento è segnalata, in una sua porzione, come interessata da un Piano di risanamento acustico di iniziativa comunale (art. 11 ed art. 12 della Norme Tecniche di Attuazione della classificazione acustica comunale); nell'area infatti sono presenti due aree limitrofe i cui valori di qualità differiscono di un valore superiore ai 5 db.

Ambito di intervento	Mq di S.L.P.	abitanti
Comparto numero 1	2.400	63
Comparto numero 2	1.000	26
totale	3.400	89

TAB.1 VERIFICA DELLA DOTAZIONE A SERVIZI DEL PIANO PARTICOLAREGGIATO

COMPARTO	DESTINAZIONE D'USO	S.L.P. MAX mq.	SERVIZI IN PROGETTO mq.	NUMERO ABITANTI INSEDIABILI	DOTAZIONE SERVIZI PER ABITANTE mq./ab.
1	RES	2.400	1.057,87	63	
2	RES	1.000	<i>1.752,69</i>	26	
TOTALE		3400	2.810,56	89	31,58 > 29 mq/ab

Obiettivi principali del piano:

- ricucitura dei tessuti urbani stratificatisi nel tempo mettendoli in relazione tra loro attraverso gli spazi pubblici (strade, aree verdi e a parcheggio)

- organizzazione a "rete" delle attrezzature pubbliche esistenti attraverso la riqualificazione del tessuto che le connette e l'innalzamento della qualità degli spazi pubblici
- caratterizzazione dei nuovi fronti urbani su strada con la ricerca di elementi e di soluzioni comuni nei diversi interventi edilizi
- realizzazione di aree a servizi: verde pubblico e parcheggi

Il Piano proposto risulta essere una sintesi delle indicazioni sopra evidenziate ricercando elementi di connessione grazie ad un progetto di riqualificazione degli spazi pubblici esistenti, tra le parti della città che compongono questo quartiere oggi diviso e condiviso tra Collegno, Grugliasco e Torino.

Si tratta quindi di perseguire una riorganizzazione di carattere microurbanistico finalizzata ad un ridisegno locale delle aree pubbliche affinché esse possano costituire l'elemento di raccordo e di "riconoscibilità urbana" tra gli insediamenti consolidati nel tempo e i nuovi interventi previsti.

Prescrizioni:

La casa posta a definizione dell'angolo di via Messina su lotto di proprietà pubblica è da destinarsi ad edilizia residenziale pubblica. Dovrà essere di 5 piani ed avere una superficie lorda di pavimento pari a 2400 mq.

La casa su via Leopardi, su lotto privato, dovrà confrontarsi da un lato con la strada e dall'altro con il nuovo spazio pubblico della chiesa, pertanto i due affacci dovranno avere un carattere di fonte principale; dovrà essere inoltre risolta con particolare attenzione la soluzione dell'angolo in relazione alla nuova casa pubblica. La casa dovrà allinearsi su strada, essere di 5 piani fuori terra ed avere una superficie lorda di pavimento pari a 1000 mq.



Figura 1 identificazione dell'area



Figura 2 identificazione assi viari

2. Descrizione e classificazione del territorio

L'ambito di trasformazione è posto ai margini del territorio comunale di Collegno e per localizzazione geografica e sviluppo insediativo, costituisce estensione del sistema insediativo di comunale locale e torinese.

La cosiddetta Borgata Paradiso, che include l'area di intervento, è, di fatto, propaggine estrema del sistema residenziale torinese innervato sull'asse di corso Francia ed è definita dal confine comunale e, ad ovest,

L'ambito di intervento, individuato dal piano regolatore quale area di ricucitura di via Messina, è costituito da alcuni lotti di diversi proprietari che si affacciano sulla via stessa: si tratta di due lotti deputati ad edificazione residenziale e due aree già oggi destinate a spazi pubblici.

2.1. Localizzazione Urbanistica

L'ambito di interesse del presente Piano ricade all'interno del quartiere denominato "Borgata Paradiso" nel Comune di Collegno; si tratta di un ambito edificato che si estende lungo il confine di Collegno con Torino e con Grugliasco, formatosi e cresciuto nel secondo dopoguerra attorno ai nuclei insediativi preesistenti, in un processo che ha tratto dal sistema dei grandi assi di Torino l'elemento principale di organizzazione.

Nel primo Piano Regolatore di Collegno l'attuale Borgata Paradiso risultava essere una area di limite, programmaticamente destinata ad un uso agricolo nelle parti poste verso il confine con Torino e ad un uso industriale nelle aree collocate verso il centro della città. La sua forma urbana ha subito poi una profonda metamorfosi a seguito dell'evoluzione delle indicazioni dei piani che si sono succeduti nel tempo.

Oggi la Borgata, condivisa tra Collegno, Grugliasco e Torino, vive una situazione di non appartenenza a nessuno dei tre Comuni a causa delle barriere non solo amministrative ma anche fisiche (ferrovia Torino-Lione, asse di Corso Francia). Al suo interno gode però di una propria identità caratterizzata da una certa omogeneità sociale costituita da una popolazione di non recente insediamento, in gran parte anziana.

Dal punto di vista urbano la Borgata è caratterizzata da una commistione di funzioni (industriali e residenziali) non sempre compatibili tra loro; è segnata dalla convivenza tra la morfologia eterogenea dei palazzi multipiano di recente edificazione lungo le vie principali e la frammentarietà dell'edilizia residenziale dal carattere più minuto diffusa nelle vie più antiche e più strette; è segnata dalla presenza della distesa dell'ex Campo Volo che determina verso nord una barriera alla crescita della città costruita.



via Francesco Petrarca



via Francesco Petrarca



via Messina



via Messina



Fronte C.so Francia



Fronte C.so Francia

3. Impatti potenziali

Al fine di fornire una valutazione degli effetti dell'intervento in esame sul territorio è necessario identificare gli elementi che costituiscono il sistema ambientale di riferimento. Di seguito viene fornita una rappresentazione schematica delle componenti ambientali di interesse e delle relative caratteristiche principali.

Componente ambientale	Descrizione
Paesaggio e ecosistemi	<p>L'area risulta inserita in un contesto urbano di frangia in cui le trasformazioni edilizie non appaiono ancora concluse.</p> <p>L'aspetto paesaggistico è determinato dalla sequenza di elementi fisici non coerenti tra di loro: un paesaggio frammentato include case basse, case alte, aree libere non caratterizzate sufficientemente, servizi pubblici e strade.</p> <p>A piano strada la visuale è sempre occlusa e non spazia verso la corona alpina .</p> <p>Il paesaggio urbano è segnato dalla presenza di un sistema verde puntuale, debole, discontinuo e scarsamente significativo.</p>
Ambiente costruito	<p>Si tratta di un ambiente urbano consolidato, non organicamente strutturato e non concluso.</p> <p>Una architettura minuta (case basse) è inframmezzata ad una architettura di più rilevanti dimensioni (case alte anche a 8 piani). Un fronte cieco sottolinea l'esigenza di completare una cortina edilizia.</p> <p>La presenza dell'edificio religioso è segnalato da una soluzione architettonica "hard" che non concorre alla realizzazione di un ambiente omogeneo e coerente.</p> <p>L'edificio scolastico si impone in modo rigido sulla organizzazione microubanistica a causa del suo orientamento.</p> <p>Sono presenti aree ad uso pubblico non sistemate e non attrezzate.</p> <p>Il sistema stradale ha carattere ordinario, non attrezzato, sia dal punto di vista delle superficie che degli spazi pedonali.</p>
Atmosfera	<p>La qualità atmosferica dell'area risulta presentare le caratteristiche tradizionali delle aree urbane consolidate anche se localmente gli effetti delle infrastrutture stradali di rilievo non sembrano costituire elemento di pressione.</p>

	Scarsa presenza di vegetazione.
Rumore	La zonizzazione acustica comunale trae la sua origine dalle indicazioni di Piano e rileva l'esigenza di predisporre un Piano di risanamento acustico nell'area in esame. Tale esigenza deriva dalla contiguità di aree acustiche che segnalano una differenza superiore i 5 db. (nel caso la differenza è di 10 db).
Suolo	L'area non risulta avere conosciuto utilizzi diversi da quello agricolo negli anni passati ed oggi diversi da quello residenziale o connesso alla residenza.

Alla luce delle considerazioni esposte è possibile ipotizzare diverse tipologie di impatti derivanti dalla realizzazione degli interventi oggetto del Piano Esecutivo, evidenziando essenzialmente gli aspetti relativi alle potenzialità offerte.

Si può asserire che gli interventi possono contribuire ad una riqualificazione ambientale ed urbana della zona, in quanto:

- per le due aree edificabili si completa il disegno microurbano realizzando la continuità dei fronti edilizi su un tratto di strada a forte connotazione residenziale
- si realizza un sistema di connessione formale e funzionale tra aree diverse nella borgata privilegiando i percorsi pedonali a servizio delle attrezzature di interesse pubblico
- vengono risolti gli elementi di "frizione" segnalati dal Piano di classificazione acustica laddove la contiguità riguardava aree con qualità acustica pari a 10 db mediante la riclassificazione in una classe acustica inferiore del lotto di nuovo intervento esclusivo residenziale (compatibile con i livelli acustici richiesti dalla nuova classificazione) e mediante la proposizione di due zone cuscinetto
- per l'impianto di un nuovo sistema di vegetazione a grande sviluppo caratterizzato da un disegno coerente.
- Il recupero ad una mobilità più caratterizzata sotto il profilo degli spostamenti pedonali attraverso una risistemazione del sistema viabile.

4. Cautele da seguire nell'attuazione dell'intervento

Le cautele di cui in appresso sono raccomandate al fine di ridurre al massimo gli impatti sul sistema che possono derivare da una non sufficientemente attenta progettazione od esecuzione dell'intervento in ogni sua parte.

Contenimento dell'inquinamento luminoso

Per contenere i fenomeni di inquinamento luminoso è necessario rispettare, in particolare, i disposti della norma UNI 10819 (Impianti di illuminazione esterna - requisiti per la limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso)¹ ricercando la massima efficienza luminosa, uniformando quanto più possibile i livelli di illuminamento: la distribuzione prevista nel presente piano tiene conto di tali obiettivi

L'impianto del verde: essenze arboree ed aree a prato.

Le essenze arboree da porre in opera devono rispondere ad alcuni requisiti:

- essere a grande sviluppo
- a foglia caduca
- adattabili ad un ambiente non così favorevole

Tra le essenze che rispondono ai requisiti posti si prevede l'utilizzo di Aceri Platanoidi che dovranno essere posti a dimora con sistemi di tutoraggio e con l'adozione di accorgimenti idonei a garantire l'aerazione dell'apparato radicale.

La realizzazione del prato erboso deve prevedere la preventiva sistemazione del letto di posa con terreno vegetale opportunamente sistemato: il manto erboso viene costituito con semina di graminacee.

Le aree destinate alla piantumazione di alberi ad alto sviluppo ed all'impianto del tappeto erboso sono servite da un impianto di irrigazione che prevede attacchi per la distribuzione dell'acqua alle essenze. Tale impianto è in grado di soddisfare, con normali sistemi di diffusione dell'acqua (in un tempo stimato attorno ai 30 minuti), il

¹ *Le norme di riferimento, oltre a quella citata, sono molteplici:*
UNI EN 12464-2 "Lighting of work places - part.2: outdoor work places"
UNI 11248 "Illuminazione stradale"
UNI EN "Public lighting - part.2: performance requirements"

fabbisogno idrico valutato in circa 5 litri per metro quadrato di area interessata.

L'area servita da una rete di distribuzione dell'acqua potabile sufficiente (per quantità e pressione d'esercizio) a garantire il soddisfacimento dei nuovi fabbisogni (circa 120 litri/die/abitante), inoltre è servita da un sistema di raccolta delle acque reflue di tipo misto che garantisce il conferimento a reti principali di tipo separato (nere e bianche) mediante separatori di carattere meccanico. Le dimensioni dell'intervento previsto dal presente piano non sono tali da consentire il raggiungimento di livelli di soglia sufficienti a modificare l'attuale sistema. Tuttavia i nuovi interventi devono presentare reti di scarico separate per agevolare in futuro le connessioni alla nuova rete; in ogni caso è opportuno che la rete di raccolta delle acque piovane possa confluire, fatto salvo il trattamento della cosiddetta "prima pioggia" ove opportuno, in appositi serbatoi attraverso i quali alimentare utilizzi non pregiati della risorsa.

Le trasformazioni previste dal presente piano di fatto non aumentano le aree impermeabili: i nuovi carichi sulla rete esistente derivano quasi esclusivamente dall'apporto dei nuovi residenti (circa 11 mc/die); si tratta di valori contenuti che non generano criticità per il sistema esistente.

Il sistema della raccolta rifiuti (differenziata) avviene con il servizio porta a porta: i rifiuti sono conferiti in appositi contenitori che vengono vuotati con frequenza settimanale. Naturalmente tali contenitori devono essere parcheggiati in aree private per essere trasferiti su spazi pubblici al momento della raccolta. Per garantire tale gestione dei diversi contenitori di rifiuti è previsto che al piano terra di ciascuno dei due nuovi edifici sia realizzato un apposito vano, opportunamente ventilato, accessibile dall'esterno, in cui sono parcheggiati i contenitori stessi in uso da parte dei residenti; nella fascia oraria della raccolta i contenitori devono essere conferiti su spazio pubblico.

Il sistema dei percorsi pedonali assume un particolare ruolo nell'area in esame in relazione alla presenza di servizi di interesse generale il cui raggio di influenza supera di molto la sfera locale. Per garantire sicurezza ai pedoni si è proceduto a separare ovunque possibile il percorso pedonale dalle aree destinate alla viabilità veicolare: laddove i due utilizzi si sovrappongono si opera con sistemazione della pavimentazione in grado di allertare il conducente d'automezzo segnalando "l'invasione" di uno spazio finalizzato ad altri utilizzi (in particolare sono trattate in questo modo le aree fronteggianti l'edificio religioso e le strutture scolastiche).

E' opportuno segnalare, tuttavia, che la via Giacomo Leopardi, che attraversa con andamento nord sud l'ambito interessato dal presente piano (e sulla quale si affacciano i servizi scolastici) è deputata a svolgere un ruolo significativo all'interno della viabilità urbana per essere asse privilegiato di connessione tra corso Francia e la via Certosa. Secondo la classificazione funzionale del PUT vigente è individuata come "via di quartiere" alle quali confluiscono le vie interzonali (caratterizzate da minor traffico e da velocità di scorrimento più contenute): potrebbe essere utile, in sede di revisione del PUT riconsiderare il ruolo di detta via eventualmente anche al solo fine di limitarne il senso di utilizzo.

Sempre finalizzato alla sicurezza degli spostamenti è opportuno che tutti i luoghi in cui il flusso pedonale interseca il flusso veicolare siano segnalati e sia resa esplicita la priorità garantita ai pedoni.

5. Valutazione del traffico indotto dall'intervento proposto

5.1 Lo stato attuale

L'esigenza di misurare l'esigenza di mobilità indotta dall'insediamento residenziale previsto dal presente piano deriva dalla necessità di valutare la rispondenza tra i nuovi fabbisogni in termini di flusso ed il sistema della mobilità esistente e previsto. Naturalmente date le dimensioni in gioco ed i valori aggiuntivi connessi agli insediamenti previsti (num. 89 nuovi abitanti previsti, num. 40 nuove unità immobiliari) le analisi e le verifiche vengono condotte a livello microurbano sulla base di semplici valutazioni senza applicazioni di modelli complessi.

Si procede ad una verifica dell'impatto, nei termini annunciati in precedenza, del traffico indotto dalle nuove previsioni sulla parte di rete che può risentire in misura apprezzabile dell'incremento e ad un successivo esame dei nodi e degli assi stradali locali interessati.

Il sistema viabile di riferimento riguarda un ambito territoriale più ampio rispetto all'area di interesse del Piano Urbanistico e coinvolge l'asse di via G. Leopardi a partire dalla connessione con corso Francia sino alla sua immissione in via Certosa.

5.2 I rilievi ed i dati disponibili

Il comune di Collegno è dotato di un PGTU adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n.76 del 19.06.2003.

Il traffico che si svolge sull'asse di corso Francia è monitorato da parte della città di Torino: i dati risultano dalla seguente tabella

Periodo dalle 7.00alle ore 9.00	Periodo dalle 7.00alle ore 13.00	Periodo dalle 7.00alle ore 20.00
---------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

1991	vetture	furgoni	autocar	TOTALE	vetture	furgoni	autocar	TOTALE	vetture	furgoni	autocar	TOTALE
Entrata	5.974	433	126	6.533	11.165	1.074	505	12.744	22.488	2.257	1.128	25.773
Uscita	3.471	285	101	3.857	9.607	1.019	348	10.974	22.490	20.169	792	25.451

2000	vetture	furgoni	autocar	TOTALE	vetture	furgoni	autocar	TOTALE	vetture	furgoni	autocar	TOTALE
Entrata	5183	169	37	5.339	11.607	502	82	12.191	23.628	733	161	24.522
Uscita	3.033	74	30	3.137	7.974	268	73	8.315	21.015	767	110	21.892

L'asse viabile di corso Francia assume un ruolo significativo all'interno del sistema dei grandi assi di comunicazione che caratterizzano la porzione ovest della conurbazione torinese per i suoi volumi di traffico (paragonabili ad esempio ai valori registrati al "cordone" su corso Regina Margherita).

Inoltre sono stati svolti rilievi di traffico sul campo nelle giornate di lunedì, mercoledì e venerdì dal 21 gennaio al 30 gennaio e sono stati presi in considerazione gli intervalli orari dalle ore 8,00 alle ore 9,00 e dalle ore 14,00 alle ore 15,00: le sezioni di rilevamento ed i dati di flusso rilevati sono esposti nella tabella allegata. I dati che ne sono derivati sono stati correlati ai valori relativi al corso principale ed i valori calcolati sono esposti nella stessa tabella che riporta quindi i volumi di traffico nell'ambito locale ante intervento.

Il conteggio ha interessato:

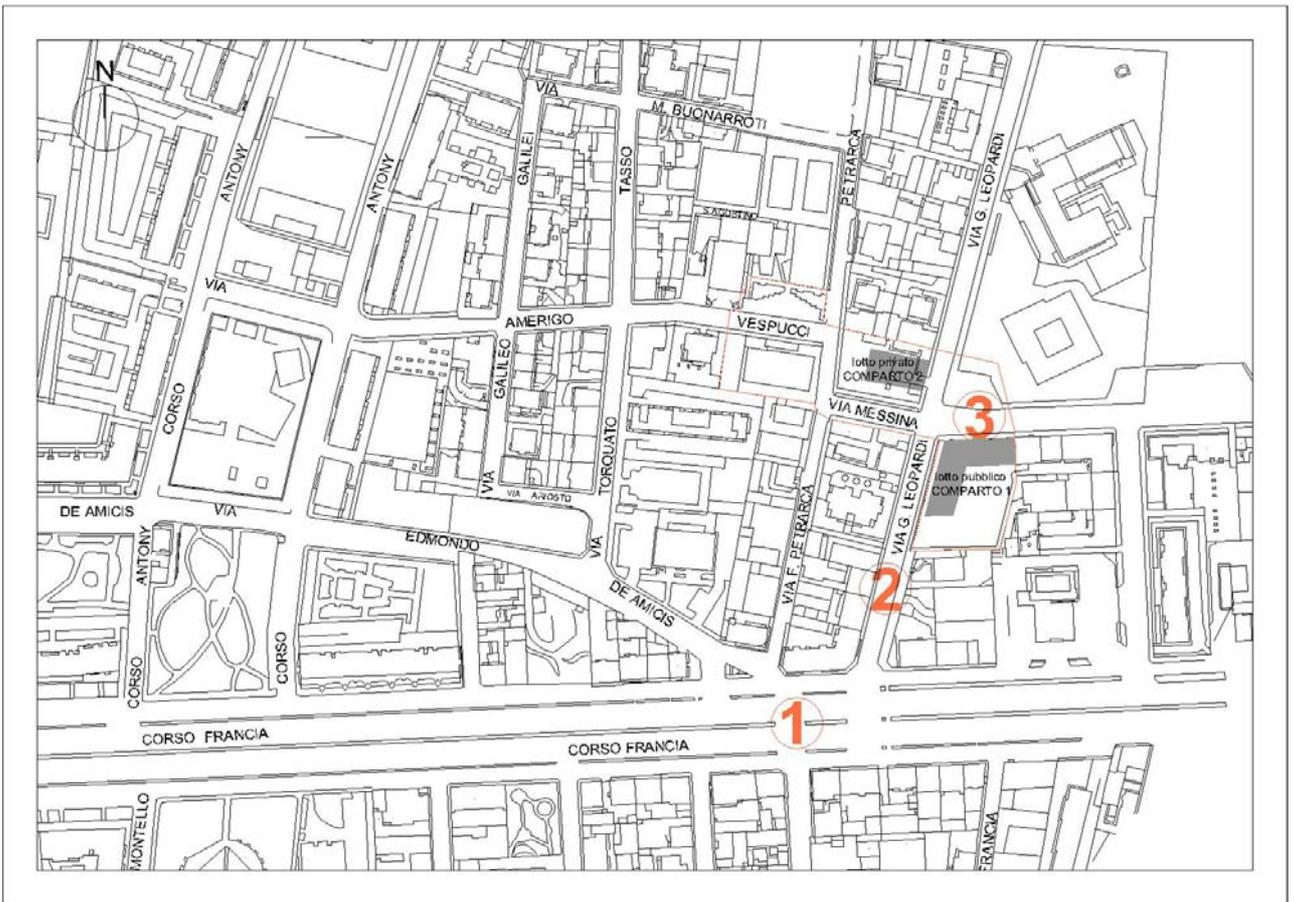
Sezione 1 - tra corso Francia, via Giacomo Leopardi e via Francesco Petrarca. La misura dei flussi di traffico è stata suddivisa per singole manovre di svolta.

Sezione 2 - via Leopardi.

Sezione 3 - tra via Messina e via Leopardi. La misura dei flussi di traffico è stata suddivisa per singole manovre di svolta.

Le classi considerate sono state:

- veicoli leggeri;
- veicoli pesanti e commerciali;
- bus



Di seguito si riportano i valori di traffico, rilevati all'intersezione in esame

Sezione n. 1 dalle ore 8.00 alle 9.00

tra corso Francia, via Giacomo Leopardi e via Francesco Petrarca

ORIGINE	DIR	DESTINAZIONE	LEGGERI	PESANTI	BUS	TOTALE
C:so Francia Ovest	Sx	Via Leopardi	120	0	0	120
C:so Francia Ovest	Sx	C:so Francia Est	20	0	0	20
C:so Francia Ovest	Sx	Controviale Est	50	0	0	50
C:so Francia Ovest		C:so Francia Ovest	923	3	4	930
C:so Francia Ovest		TOTALE	1113	3	4	1120
C:so Francia Est		C:so Francia Ovest	1108	2	2	1112
C:so Francia Est	Ds	Via Leopardi	40	0	0	40
C:so Francia Est		TOTALE	1.148			1152

Sezione n. 2 dalle ore 8.00 alle 9.00

via Leopardi

ORIGINE	DIR	DESTINAZIONE	LEGGERI	PESANTI	BUS	TOTALE
Via Leopardi Nord	Dx	Via Messina	20	0	0	20
Via Leopardi Nord	Dx	Via Messina	12	0	0	12
Via Leopardi Nord	Dx	Via Leopardi Sud	140	0	0	140
Via Leopardi Nord		TOTALE	172	0	0	172

Sezione n. 3 dalle ore 8.00 alle 9.00

Tra via Messina e via Leopardi

ORIGINE	DIR	DESTINAZIONE	LEGGERI	PESANTI	BUS	TOTALE
Via Messina Ovest	Sx	Via Leopardi Nord	10	0	0	10
Via Messina Ovest	Dx	Via Leopardi Sud	36	0	0	36
Via Messina Ovest		Via Messina Est	8	0	0	8
Via Messina Ovest		TOTALE	56	0	0	56

ORIGINE	DIR	DESTINAZIONE	LEGGERI	PESANTI	BUS	TOTALE
Via Messina Est	Ds	Via Leopardi Nord	6	0	0	6
Via Messina Est	Sx	Via Leopardi Sud	20	0	0	20
Via Messina Est		Via Messina Ovest	12	0	0	12
Via Messina Ovest		TOTALE	38	0	0	38

Sezione n. 1 dalle ore 14.00 alle 15.00

tra corso Francia, via Giacomo Leopardi e via Francesco Petrarca

ORIGINE	DIR	DESTINAZIONE	LEGGERI	PESANTI	BUS	TOTALE
C:so Francia Ovest	Dx	Via Leopardi	40	0	0	40
C:so Francia Ovest		C:so Francia Est	8	0	0	8
C:so Francia Ovest		Controviale Est	10	0	0	10
C:so Francia Ovest		C:so Francia Ovest	832	2	4	838
C:so Francia Ovest		TOTALE	890	2	4	896
C:so Francia Est		C:so Francia Ovest	814	2	3	819
C:so Francia Est	Ds	Via Leopardi	13	0	0	13
C:so Francia Est		TOTALE	827	2	3	832

Sezione n. 2 dalle ore 14.00 alle 15.00
via Leopardi

ORIGINE	DIR	DESTINAZIONE	LEGGERI	PESANTI	BUS	TOTALE
Via Leopardi Nord	Sx	Via Messina	12		0	12
Via Leopardi Nord	Dx	Via Messina	5	0	0	5
Via Leopardi Nord	Dx	Via Sud	80	0	0	80
Via Leopardi Nord		TOTALE	97		0	97

Sezione n. 3 dalle ore 14.00 alle 15.00
Tra via Massina e via Leopardi

ORIGINE	DIR	DESTINAZIONE	LEGGERI	PESANTI	BUS	TOTALE
Via Messina Ovest	Sx	Via Leopardi Nord	6	0	0	6
Via Messina Ovest	Dx	Via Leopardi Sud	20	0	0	20
Via Messina Ovest		Via Messina Ovest	12	0	0	12
Via Messina Ovest		TOTALE	38	0	0	38

ORIGINE	DIR	DESTINAZIONE	LEGGERI	PESANTI	BUS	TOTALE
Via Messina Est	Ds	Via Leopardi Nord	4	0	0	4
Via Messina Est	Sx	Via Leopardi Sud	18	0	0	18
Via Messina Est		Via Messina Ovest	10	0	0	10
Via Messina Ovest		TOTALE	32	0	0	32

5.3 Il traffico indotto dall'intervento

La stima del traffico indotto è stata fatta tenendo conto delle SLP attuali e previste a progetto. Dalle SLP si è calcolato il numero di abitanti tramite il fattore 38,3 abitanti/mq. Di seguito si riportano i dati sopra indicati:

Ambito di intervento	Mq di S.L.P.	abitanti
Comparto numero 1	2.400	63
Comparto numero 2	1.000	26
Totale	3.400	89

Tabella 5 Valori di SLP e abitanti allo stato attuale e a progetto

Dalla tabella sopra esposta si ricava che il complesso residenziale previsto nel piano particolareggiato sarà in grado di ospitare circa 89 abitanti in più rispetto a quanti adesso occupano l'area.

Sono state quindi fatte le seguenti ipotesi per ricavare il numero di auto uscenti ed entranti nell'ora di punta del mattino:

- 1) il nucleo familiare medio è composto da 3 persone;
- 2) ogni mattina circa 1,5 auto per nucleo familiare escono dall'area in oggetto;
- 3) ogni mattina circa 0,1 auto per nucleo familiare entrano nell'area in oggetto;

Dalle ipotesi precedentemente esposte si ricavano i seguenti dati:

$$(89/3) = 29,6 \times 1,5 = 44,4$$

totale auto USCENTI	45
totale auto ENTRANTI	6

Ipotizzando inoltre che nell'ora di punta escano/entrino il 60% del totale dei veicoli sopra calcolati si ottengono i seguenti dati relativi all'ora di punta:

TOTALE AUTO USCENTI nell'ora di punta	27
TOTALE auto ENTRANTI nell'ora di punta	3,6

5.4 Lo scenario di progetto

Il progetto previsto nel piano particolareggiato non prevede modifiche alla viabilità esistente.

Gli accessi alla nuova area residenziale sono previsti:

sul controviale di corso Francia;

su via Giacomo Leopardi;

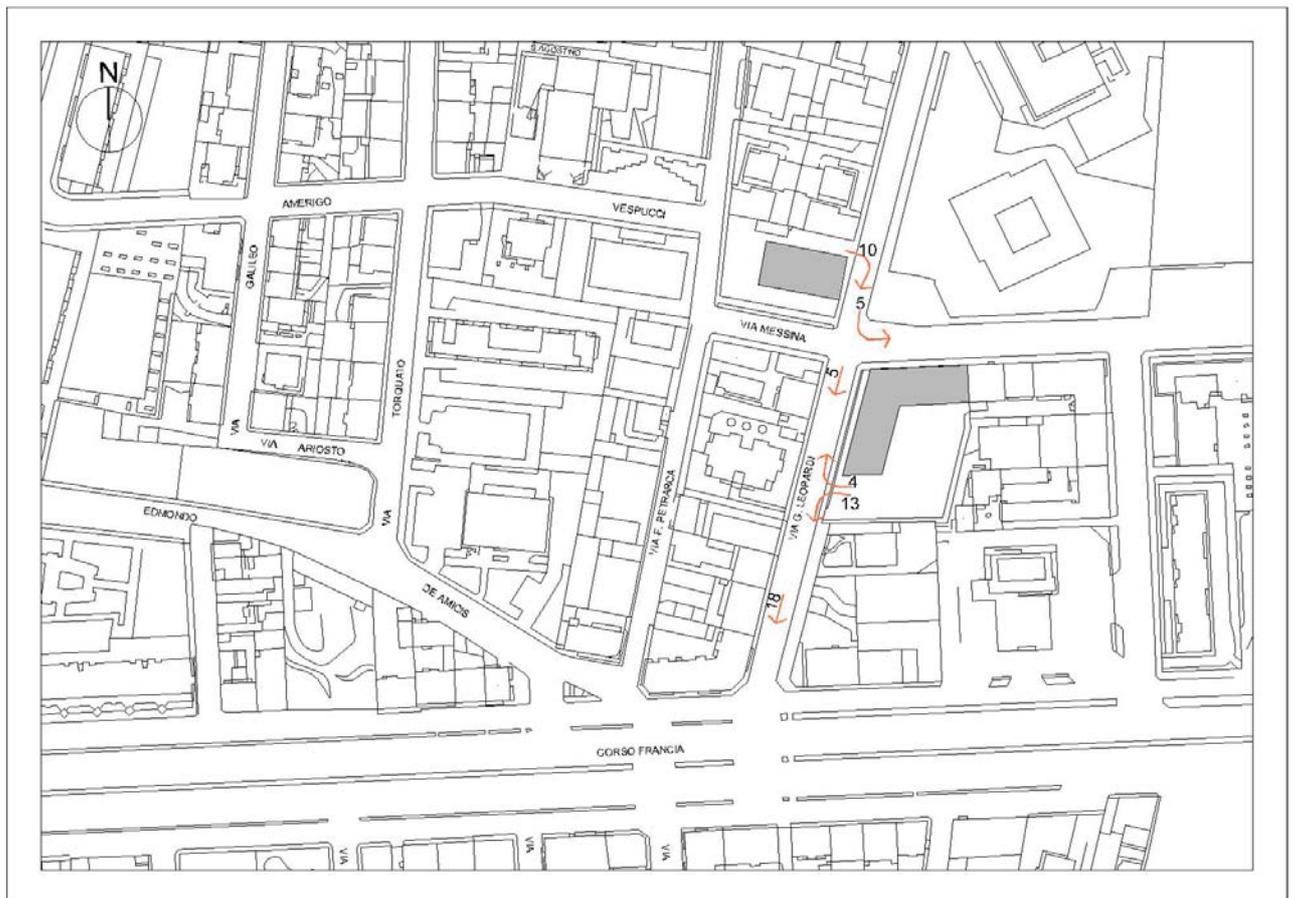
su via Messina

La distribuzione del traffico indotto è stata ottenuta combinando due diversi fattori:

il peso delle direttrici di traffico;

le polarità delle aree urbane a contorno capaci di attirare traffico.

Nel flussogramma seguente si riportano i flussi (espressi in veicoli/ora) in ingresso e uscita stimati per l'ora di punta, ripartiti sulla rete di progetto.



Lo scenario di traffico utilizzato nel calcolo delle prestazioni della rete viaria post operam è dato dalla sovrapposizione della domanda di trasporto attuale e del traffico indotto dai nuovi edifici residenziali sulla rete stradale di progetto prevista.

I LdS per lo scenario di progetto sono stati stimati sulle due intersezioni critiche della rete viaria e precisamente: intersezione tra corso Francia, via Giacomo Leopardi e via Messina;

Il modesto incremento della domanda di trasporto, dovuto all'inserimento delle nuove strutture residenziali, non comportano modifiche all'impianto semaforico e neppure allungamento del ciclo semaforico (di circa 102 sec.) le code veicolari attese si incrementano di pochi veicoli. Tuttavia sembra opportuno, al fine di favorire la fruibilità dell'incrocio e per ridurre i punti di conflitto (veicolare), suggerire di adottare la soluzione indicata dal PUT: si tratta di una soluzione che riserva ai flussi est – ovest il sedime centrale del corso e devia sui controviali i flussi in svolta a sinistra ed a destra. In presenza di tale soluzione diventa più semplice l'eventuale destinazione a senso unico di scorrimento del tratto di via G. Leopardi.

5.5 Le aree a parcheggio

Sono state individuate aree da destinare a parcheggio pubblico:

una sorgerà nel lotto al confine sud del comparto 1, con accesso carrabile da via Leopardi, altre saranno ricavate a fronte di un ridisegno delle carreggiate degli assi stradali interessati dall'intervento e formanti parcheggi in linea ed in batteria.

A tali aree è assegnato il compito di intercettare il traffico locale e di impedire che esso si sviluppi interessando aree prevalentemente pedonali.

Gli interventi residenziali non generano fabbisogno aggiuntivo che venga ad interessare le aree ad uso pubblico a cui ci si riferiva in precedenza: all'interno del lotto edificabile devono essere reperiti spazi per il ricovero degli automezzi secondo i rapporti definiti dalla strumentazione urbanistica comunale.

Complessivamente si può sostenere che la dotazione attuale di stalli per la sosta autoveicoli, considerando tutte le aree disponibili ancorché non sufficientemente attrezzate o sistemate, ammontante a circa 139 stalli, viene mantenuta anche in presenza di un diverso utilizzo di una quota non trascurabile di un'area oggi a parcheggio. Questo risultato è conseguito attraverso una più efficace distribuzione degli stalli stessi ed un utilizzo più intensivo di aree libere.

6. Sintesi dei contenuti

Le valutazioni fin qui condotte sono schematicamente riassunte nella tabella che segue.

Ambiti omogenei	Caratteristiche ambientali e stato della risorsa	Azioni e previsioni di piano	Impatti potenziali con la messa in atto del piano
Aree a sedime stradale	<p>Sistemazione ordinaria da viabilità generica</p> <p>Sovrapposizione di funzioni nel sistema della viabilità</p> <p>Percorsi ed attraversamenti pedonali non protetti</p>	<p>Caratterizzazione della viabilità</p> <p>Specializzazione e razionalizzazione assi viabili</p> <p>Sistemi per ridurre la velocità veicolare</p> <p>Protezione del pedone</p>	<p>Percezione di più elevato livello qualità urbana</p> <p>Fluidificazione traffico</p> <p>Riduzione conflitto auto pedone</p> <p>Appropriazione pubblica del sedime stradale</p>
Aree a servizi	<p>Scarsa caratterizzazione fisica e funzionale di alcune aree</p> <p>Utilizzi deboli di alcune aree</p> <p>Discontinuità fisica nel sistema delle aree a servizio</p>	<p>Caratterizzazione fisica e specializzazione funzionale</p> <p>Potenziamenti livelli di fruibilità</p> <p>Connessione fisica e visiva delle aree a servizio</p> <p>Riduzione degli elementi di "frizione" acustica</p>	<p>Diffusione di elementi di identità urbana</p> <p>Appropriazione pubblica delle dotazioni di servizi</p> <p>Ricucitura di ambiti di frangia</p> <p>Risanamento acustico</p>
Area di nuova edificazione	<p>Aree già a destinazione residenziale o ad attività pertinenziali.</p> <p>Area non edificata e parete cieca</p> <p>Area con edificazione "minuta"</p>	<p>Realizzazione di nuovo intervento: chiusura fronte cieco e completamento fronte strada</p> <p>Sostituzione edificio con nuovo fronte su strada</p> <p>Introduzione di usi degli immobili congruenti con ipotesi di risanamento acustico</p>	<p>Completamento edilizio di vuoti urbani e conclusione di isolato "interrotto"</p> <p>Realizzazione di interventi unitari</p> <p>Risanamento acustico</p>

In conclusione alla luce di quanto esposto si ritiene importante evidenziare le seguenti valutazioni di sintesi:

- l'intervento è coerente con gli strumenti di pianificazione del territorio: Piano Regolatore Generale e sue prescrizioni specifiche;
- gli interventi di nuova edificazione si svolgono su lotti già utilizzati per funzioni residenziali o per attività connesse alla residenza (derivanti da precedenti utilizzi di carattere rurale);
- l'intervento recupera coerenze sotto il profilo della "zonizzazione acustica";
- viene potenziata la dotazione a verde dell'area;
- viene favorito l'utilizzo pubblico delle aree previste e garantita una maggiore sicurezza alla mobilità pedonale (accorgimenti per la riduzione della velocità dei veicoli e potenziamento della illuminazione notturna);