



Città di Settimo Torinese

Città Metropolitana di Torino
Regione Piemonte

P.U.T.

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

D.L. 30 aprile 1992, n°285 Nuovo Codice della Strada e smi

AGGIORNAMENTO 2021

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

PROGETTO:

SETTORE TERRITORIO

Antonio CAMILLO

Piero CENA

Claudio MICHIELETTO

Amelia TIPALDI (Responsabile di Progetto)

Matteo TRICARICO

Alessandra VARETTO

POLIZIA MUNICIPALE

Renato PONTORIERO

PATRIMONIO srl

Marco SALA

SAT s.c.a r.l.
Per lo sviluppo locale

ANALISI e REDAZIONE

CARTOGRAFICA

Paola GIANI

Fabrizio ODDONE

PIANO URBANO DEL TRAFFICO

AGGIORNAMENTO 2021

INDICE RELAZIONE

1. INTRODUZIONE
2. AGGIORNAMENTO DEL PUT 2021: ITER E OBIETTIVI
3. STATO D'ATTUAZIONE DEL PUT 2011
4. INTERVENTI ALLA MOBILITÀ REALIZZATE TRA IL 2011 E IL 2021
5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE SOVRAORDINATA
6. CLASSIFICAZIONE DELLA RETE STRADALE
7. ANALISI DELLE CRITICITÀ SUL TERRITORIO
8. RILEVAZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO
9. INCIDENTALITÀ
10. GLI ATTRATTORI DEL TRAFFICO E LA VIABILITÀ CITTADINA
11. IL SISTEMA DELLA SOSTA
12. IL SISTEMA DEI SENSI UNICI
13. REGOLAMENTAZIONE E LIMITAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE
14. IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ DOLCE
15. IL TRASPORTO PUBBLICO E LA MOBILITÀ DI SISTEMA
16. INTERVENTI ALLA MOBILITÀ IN PROGETTAZIONE E IN VIA DI REALIZZAZIONE
17. VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VAS

1. INTRODUZIONE

L'art. 36 del "Nuovo Codice della Strada" (D.lgs n. 285 del 30/04/1992 e s.m.i.), stabilisce che Comuni con **popolazione residente superiore a 30.000 abitanti**, o comunque interessati da rilevanti problematiche di circolazione stradale, **debbono dotarsi del Piano Urbano del Traffico (PUT)**.

Il PUT è uno strumento di **gestione della mobilità nel breve periodo** e definisce una serie coordinata di interventi mirati ad ottimizzare l'esistente sistema infrastrutturale con il fine di rispondere alle esigenze di mobilità.

Secondo la norma infatti, i piani urbani del traffico hanno lo scopo di **migliorare le condizioni della circolazione e della sicurezza stradale, ma anche la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico**.

Il PUT in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilisce le priorità e i tempi di attuazione degli interventi.

Il PUT è quindi uno strumento di pianificazione subordinato rispetto al PRGC vigente, non contiene nuove previsioni di carattere strutturale, ma svolge un ruolo strategico in quanto rappresenta la razionalizzazione e lo sviluppo d'informazioni territoriali, ipotesi progettuali e risoluzione di criticità.

Il codice della strada stabilisce infine che il piano urbano del traffico preveda il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire.

Il PUT è quindi un piano di immediata realizzabilità con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le urgenti criticità della mobilità.

Le direttive per l'approvazione del PUT, prevedono che: "redatto il PUT, esso viene adottato dalla Giunta Comunale, e viene poi depositato per trenta giorni in visione del pubblico, con relativa contestuale comunicazione di possibile presentazione di osservazioni (nel medesimo termine) anche da parte di singoli cittadini. Successivamente, il consiglio comunale delibera sulle proposte di Piano e sulle eventuali osservazioni e controdeduzioni e procede, infine, alla sua adozione definitiva".

2. AGGIORNAMENTO DEL PUT 2021: ITER E OBIETTIVI

Premessa

L'Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del 2021 è il quarto aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano. I precedenti aggiornamenti sono del 2002, del 2005 e del 2011.

Come per i precedenti aggiornamenti è stato creato un gruppo di lavoro “interdisciplinare”, affinché i temi da analizzare si potessero esaminare da diversi punti di vista: dalle segnalazioni della cittadinanza alle previsioni contenute nel Piano Regolatore, dai temi più specifici legati al trasporto pubblico, alla progettazione e gestione della rete stradale, fino alla corretta utilizzazione e fruizione dello spazio destinato alla mobilità nel suo complesso.

Con Deliberazione di Giunta n. 26 dell'1 febbraio 2018 è stato quindi affidato l'incarico per la redazione del quarto aggiornamento del PUT al personale dipendente dell'ente nel Settore Territorio e di costituire un gruppo di lavoro interno costituito da:

- Settore Territorio
- Polizia Municipale
- Società S.A.T. s.c.ar.l.
- Società Patrimonio Città di Settimo Torinese s.r.l.

Iter progettuale

Il lavoro del PUT è partito dall'analisi degli elaborati che componevano l'ultimo Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico del 2011 adottato in data 27/05/2011 con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47/2011 .

È stato fatto quindi uno studio approfondito delle criticità emerse nel 2011 e che erano contenute nelle schede sintetiche. È stato appurato quanto realizzato in questi anni, ovvero quali criticità sono state risolte e quali invece risultano ancora da sciogliere e da riproporre nel nuovo Aggiornamento del PUT (ved. CAP 3).

Contemporaneamente sono state raccolte le segnalazioni giunte in questi anni al Settore Territorio e alla Polizia Municipale e confrontate con i dati dell'incidentalità dal 2001 al 2018.

Le criticità emerse da questa ricognizione sono state esaminate una ad una ed è stato elaborato un nuovo elenco di criticità che si va ad aggiungere a quello delle criticità del 2011 ancora da risolvere (ved. Cap.7).

Successivamente sono state valutate una serie di possibili proposte d'intervento per dare risposta ai problemi ad oggi emersi in base alla tipologia di criticità (ved. SCHEDE CRITICITÀ).

Oltre all'analisi puntuale dei problemi contingenti, il gruppo di lavoro ha svolto uno studio del territorio comunale. In particolare è stata rivista la classificazione delle strade contenuta negli elaborati del PUT del 2011, è stato fatto quindi un lavoro di coordinamento tra gli uffici, sulla base delle indicazioni del Codice della Strada, le previsioni del PRGC vigente e un confronto con la Polizia Municipale. Per tanto sono variate le classificazioni di alcune strade(ved. CAP 6).

Utilizzando la banca dati dell'incidentalità dal 2001 al 2018 fornita dalla Polizia Municipale è stato possibile effettuare l'analisi dettagliata di tutti gli incroci del Comune di Settimo Torinese per poter avere una panoramica della sicurezza della viabilità cittadina e soprattutto capire quali priorità emergono sul territorio. Inoltre è stato consultato anche il report sulla sicurezza stradale che analizza gli incidenti sulle strade provinciali nel periodo dal 2011 al 2017 che l'Ufficio Monitoraggio Traffico e Incidentalità della Città Metropolitana di Torino ha pubblicato nel febbraio 2019 (ved. CAP 9).

Per quanto riguarda i flussi di traffico verso Settimo Torinese il gruppo di lavoro ha consultato il report sulla mobilità dei comuni della prima cintura torinese che l'Agenzia della Mobilità Piemontese ha pubblicato nel 2013. Per alcune vie cittadine invece si è potuto utilizzare i dati dei Portali Città Sicura dalla quale sono emersi interessanti indicazioni sulle principali arterie della città. (CAP 8).

Per quanto riguarda il trasporto pubblico, il gruppo di lavoro per completare l'analisi del territorio, ha esteso la raccolta dati anche a Città Metropolitana, all'Agenzia della Mobilità Piemontese, GTT e a RFI per la evidente necessità di una progettualità trasversale e sovra-comunale che il tema della mobilità comporta ed impone.

Il risultato del lavoro svolto in questi mesi e di seguito esposto, è stata la ricognizione puntuale del territorio del comune di Settimo Torinese allo stato attuale e dal quale potranno partire studi sia per una progettualità di più ampio respiro sia per risoluzioni a situazioni di criticità puntuale.

Obiettivi del PUT

Il PUT, come abbiamo visto, costituisce un insieme coordinato d'analisi e strategie volte al miglioramento delle condizioni della circolazione stradale, della mobilità dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati in coerenza con le previsioni contenute in specifici strumenti pianificatori/programmatori già adottati dall'Ente.

Il Piano Urbano del Traffico in particolare ha come obiettivi principali la sicurezza stradale e il miglioramento della mobilità.

Per quanto riguarda la sicurezza stradale sono previsti interventi mirati a migliorare la qualità della viabilità con interventi che hanno come obiettivo la risoluzione delle intersezioni veicolari valutate come pericolose per flusso, tipologie di traffico e incidentalità.

Per quanto riguarda il sistema della Mobilità, si è operato al fine di riordinare le precedenti classificazioni della gerarchia della viabilità e la modifica di alcune intersezioni per meglio regolamentare i flussi veicolari.

NOTA

L'emergenza epidemiologica da COVID -19 che ha colpito l'Italia da marzo 2020 ha influenzato il lavoro svolto sull'aggiornamento del PUT. Temi come l'incidentalità, il trasporto pubblico o l'analisi dei luoghi di aggregazione sono legate alla mobilità delle persone che in questi mesi è variata in base ai decreti e alle ordinanze redatte per contenere la diffusione del virus.

Per tanto per questi temi sono stati utilizzati i dati raccolti in epoche antecedenti all'emergenza epidemiologica, perché fotografavano una situazione ordinaria e non circoscritta a un periodo in costante evoluzione.

3. STATO D'ATTUAZIONE DEL PUT 2011

L'Aggiornamento del **Piano Urbano del Traffico del 2011** è stato adottato in data **27/05/2011** con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 47/2011.

Il PUT del 2011 è stato il terzo e ultimo aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

I precedenti aggiornamenti sono del 2002, adottato con DGC n.158 del 17 maggio 2002, e del 2005, adottato definitivamente con DCC n. 9 del 25 gennaio 2006.

Come visto nell'introduzione, sono stati presi in esame tutti gli elaborati che componevano l'Aggiornamento 2011. In particolare sono state analizzate le criticità contenute nelle schede sintetiche. Quindi è stato accertato quanto in questi anni è stato realizzato, ovvero quali criticità sono state risolte e quali invece risultano ancora da sciogliere e da riproporre nel nuovo aggiornamento del PUT.

Di seguito si propone la tabella che riassume gli interventi previsti dal PUT 2011 con indicazione della loro attuazione alla data del 30 gennaio 2021.

Tabella previsioni PUT 2011 - Stato di attuazione 2021

AMBITO SCHEDA	LOCALIZZAZIONE	INTERVENTO	AZIONE	ATTUAZIONE AL 2021
1.1	via Chiomo tra via San Mauro e via Sommeiller	senso unico direzione via San Mauro	miglioramento della mobilità	realizzato
1.2	via Brofferio da via della Repubblica verso ferrovia	senso unico	miglioramento della mobilità	non realizzato e non più necessario
1.3	via Consolata tra via Pirandello e via della Repubblica	senso unico direzione via della Repubblica	miglioramento della mobilità	realizzato in direzione opposta alla previsione
2.1a	via Leinì tra sottopasso ferrovia - via Fantina- c.so Piemonte	attraversamenti pedonali rialzati	miglioramento della mobilità	realizzato
2.1b	intersezione via Leinì / c.so Piemonte	sincronizzazione semafori asta corso Piemonte	miglioramento della mobilità/ intersezione	non realizzato

2.1c	via Leini ingresso scuole superiori	attraversamenti pedonali rialzati	miglioramento della mobilità	Realizzato in parte
2.2	giardino via Della Repubblica/ sottopasso via Leini	trasformazione a parcheggio per stazione	sistema della sosta	non realizzato ma sostituito da parcheggio Antibioticos
3.1	parcheggio area mercatale via Castiglione	parcheggio pluripiano in struttura leggera in area a parcheggio via Modigliani	sistema della sosta	non realizzato
3.2	via Gobetti tra via Galilei e via Zerboni	inversione senso unico di via Gobetti	miglioramento della mobilità-sosta	non realizzato
3.3	via Lombardia	viabilità di connessione tra corso Lombardia e via Castiglione ponte sul Po	miglioramento della mobilità PRGC	non realizzato
3.4	scuola media inferiore Gobetti via Milano	riorganizzazione viabilità parcheggio attraversamenti pedonali	sicurezza stradale	non realizzato
4.1	scuola media inferiore Nicoli e primaria Roncalli	transenne su marciapiedi c.so Agnelli tra via Cuneo e via Asti	miglioramento della mobilità	sostituito da catene in via Cuneo e presidio
4.2	via Santa Cristina tra via Torino e via Regio Parco	nuovo tratto di viabilità	miglioramento della mobilità PRGC	realizzato
4.3	incrocio via Regio Parco corso IV Novembre	evidenziare incrocio e attraversamento pedonale	sicurezza stradale	non realizzato ma con il tempo si è ridotta l'incidentalità
5.1	incrocio via de Nicola / via Verga	evidenziare incrocio e mitigare velocità	sicurezza stradale	non realizzato

5.2	via Caffadio, Casello autostrada To/Ao	senso unico su via Caffadio tra via mappano e via cascina Borniola	sicurezza stradale	non realizzato
5.3	via De Francisco ambito urbano e extraurbano	riorganizzazione della viabilità per mitigare la velocità	sicurezza stradale	non realizzato
5.4	incrocio via Nenni / strada Cebrosa	realizzazione ultimo tratto di via Nenni e rotatoria con strada Cebrosa	miglioramento della mobilità PRGC	non realizzato
6.1	via Alpi Graie /via Monginevro /via Col Di Nava	sensi unici	sicurezza stradale	non realizzato ma non più necessario
6.2	via Brescia incrocio con ingresso Pirelli	rotatoria	sicurezza stradale	non realizzato
6.3	villaggio Ulla	prolungamento via Fornaci verso via Tedeschi e via Brescia	miglioramento della mobilità PRGC	non realizzato non più necessario
6.4	cimitero via Milano	riorganizzazione area previsioni prgc	miglioramento della mobilità PRGC	non realizzato - previsione PRGC modificata

Interventi previsti dal PUT 2011 e realizzati

Scheda 1.1 - Via Chiomo tra via San Mauro e via Sommeiller: istituzione del senso unico direzione via San Mauro.

L'intervento è stato realizzato nel luglio del 2016.

In quella occasione si è deciso di rivedere anche la viabilità di alcune vie del centro.

In particolare con ordinanza n. 94 del 06.07.2016 sono stati istituiti i seguenti sensi unici:

- senso unico di circolazione veicolare in via Chiomo nel tratto compreso tra la via di collegamento con via Italia (prolungamento di via Garibaldi) e la via San Mauro, con direzione di marcia consentita verso via San Mauro.



- senso unico di circolazione veicolare in via Torino nel tratto compreso tra l'intersezione con via della Repubblica e l'intersezione con via Giannone con senso di marcia consentito da via della Repubblica verso via Giannone.



- senso unico di circolazione veicolare in via San Mauro nel tratto compreso tra le vie San Rocco e Vagliè/XX Settembre con direzione di marcia consentita da via San Rocco verso via Vagliè / XX Settembre.



Inoltre sono stati istituiti spazi di sosta paralleli all'asse stradale sul margine destro della carreggiata di via San Mauro rispetto al senso di marcia consentito nel tratto compreso tra via San Rocco e via XX Settembre e gli stalli di sosta presenti sul margine sinistro di via San Mauro nel sono stati trasformati in stalli obliqui con orientamento conforme al senso unico istituito.

Scheda 1.3 - via Consolata tra via Pirandello e via della Repubblica: istituzione del senso unico direzione via della Repubblica.

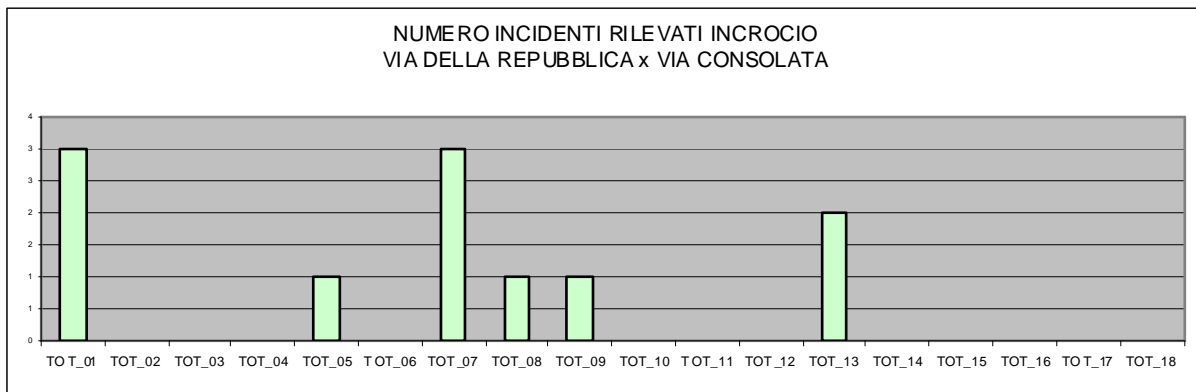
Con deliberazione della Giunta Comunale n. 159 del 16/10/2015 è stato approvato il progetto di sistemazione della via Consolata nell'ambito del più generale progetto di "Concessione strade e pertinenze della Città di Settimo Torinese. Approvazione progetto definitivo interventi di sistemazione della rete viaria della Città di Settimo Torinese annualità 2015.

Tali lavori sono stati effettuati anche sulla scorta dell'interlocuzione che l'Amministrazione comunale ha avuto con i residenti e i gestori delle attività commerciali ivi presenti;

I lavori si sono conclusi nel luglio 2017 e con Ordinanza della Polizia Municipale n° 151 del 25/07/2017, è stato istituito il senso unico dalla Via Consolata, tratto da Via della Repubblica a Via Monte Bianco.



A seguito degli interventi si può notare nello schema riportato sotto che non sono stati rilevati incidenti negli ultimi anni.



Scheda 2.1 b/c - via Leini Corso Piemonte - ingressi scuole superiori:

Sono stati realizzati nel 2016 alcuni interventi di riqualificazione con la realizzazione di n. 4 attraversamenti pedonali e restringimenti puntuali della carreggiata.



Scheda 2.2 - Giardino via della Repubblica/sottopasso via Leini trasformazione a parcheggio per stazione

L'intervento non è stato realizzato come da progetto, ma sostituito dalla riqualificazione del parcheggio fronte OLON e oggi utilizzato principalmente dagli utenti della stazione in quanto collegato da il sottopasso realizzato nel 2017.



Scheda 4.1 scuola media inferiore Nicoli e primaria Roncalli installazioni di transenne sui marciapiedi di c.so Agnelli tra via Cuneo e via Asti

Il polo d'istruzione collocato a cavallo del C.so Agnelli, è formato da una scuola media e da una scuola elementare, con orari di ingresso coincidenti; ciò determina il passaggio e la sosta di molti veicoli e problemi di sicurezza per gli utenti delle due scuole, soprattutto per la confusione generata dalle auto in manovra.

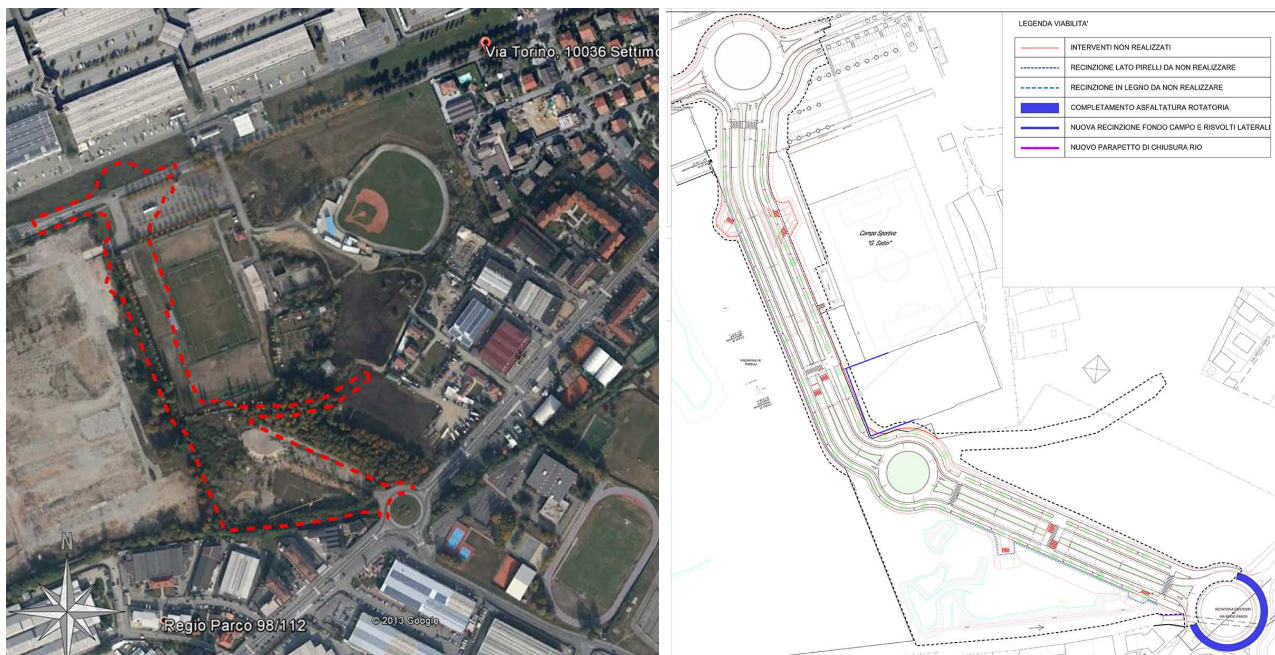
Nel PUT 2011 si prevedeva di posizionare delle transenne per impedire il parcheggio sul marciapiede e sulle aiuole, garantendo la sicurezza dei pedoni.

Da alcuni anni oltre alle transenne già presenti nel 2011 si è intervenuti con il posizionamento di una catena che non consente l'ingresso e la sosta in via Cuneo negli orari di ingresso e uscita degli studenti. Inoltre è previsto un presidio dei nonni vigili e di una pattuglia della PM per garantire la sicurezza dei pedoni e scoraggiare soste in luoghi non consentiti.

Scheda 4.2 - via Santa Cristina tra via Torino e via Regio Parco, nuovo tratto di viabilità oggi denominato via Vigliano

Il progetto, collocato all'interno dell'ambito A di "Laguna Verde", si presenta come supporto e completamento delle strutture pubbliche e commerciali previste nei lotti di proprietà comunale e privata, attraverso la realizzazione di:

- nuova viabilità di accesso ai lotti di competenza privata e comunale;
- nuova rotatoria su via Torino in corrispondenza della viabilità di accesso;
- rotatoria interna di smistamento;
- collegamento della viabilità in progetto con la rotatoria esistente su via Regio Parco.



Interventi previsti dal PUT 2011 e non realizzati

Alcuni degli interventi previsti dal PUT 2011 non sono stati realizzati in questi anni. In alcuni casi si è deciso di riproporli tra gli interventi del PUT 2021 poiché la criticità riscontrata nel 2011 è ancora attuale, come meglio specificato nelle schede d'intervento.

LOCALIZZAZIONE	CRITICITA' RISCONTRATA
scuola media inferiore Gobetti via Milano	criticità dell'incrocio negli orari di ingresso e uscita dalla scuola

incrocio via De Nicola / via Verga	L'intersezione tra via De Nicola e via Verga gode di poca visibilità
via De Francisco ambito urbano e extraurbano	Via De Francisco soprattutto nelle ore di punta, è percorsa da veicoli a velocità elevata
via Lombardia	Mancanza di connessione tra corso Piemonte, via Lombardia e via Castiglione
incrocio via Nenni / strada Cebrosa	saturazione delle traverse interne alla zona industriale
	non è consentito il transito contemporaneo nei due sensi di marcia
Via Milano – nei pressi del cimitero	le auto spesso procedono a velocità superiori ai 50 km/h consentiti aumentando il rischio di incidenti per i residenti e gli utenti del cimitero

I seguenti interventi previsti dal PUT 2011 invece non verranno riproposti in quanto la criticità riscontrata nel 2011 si è risolta nel tempo. In alcuni casi meglio specificati sotto sono cambiati i programmi previsti dal PRGC attualmente vigente.

Parcheggio pluripiano in struttura leggera in via Modigliani

Nel 2011 era prevista la realizzazione di un parcheggio pluripiano in struttura leggera per aumentare la dotazione di parcheggi per l'area mercatale di via Castiglione, non più in previsione del PRGC.

Via Gobetti tra via Galilei e via Zerboni- inversione senso unico

In via Gobetti tra via Galilei e via Zerboni non sono stati rilevati incidenti e segnalazioni per tanto si prevede di non riproporlo, se non a seguito di verifiche relative alla pedonalizzazione di via Roma.

Incrocio via Regio Parco corso IV Novembre

Si prevedeva di evidenziare l'incrocio e l'attraversamento pedonale, ma con il tempo si è ridotta l'incidentalità.

Villaggio Ulla

L'intervento previsto non risulta attualmente necessario in quanto sono stati attuati interventi mirati sulla viabilità

Via Alpi Graie /via Monginevro /via Col Di Nava

Con l'installazione degli spartitraffico in via Moglia nelle vie laterali il traffico risulta meno intenso ed è più regolamentato

Via Brescia incrocio con ingresso Pirelli - rotatoria

La previsione di realizzare una rotatoria in via Brescia incrocio con ingresso Pirelli è stata annullata.

Via Brofferio da via della Repubblica verso ferrovia

L'intervento previsto nel 2011 non è più necessario a seguito degli interventi in aree limitrofe.

4.3 Altri obiettivi previsti dal PUT 2011 a oggi realizzati:

Nel PUT 2011 erano previsti interventi di ampio respiro riguardanti la sosta, la sicurezza stradale e sul trasporto pubblico che sono stati realizzati in questi anni.

IL SISTEMA DELLA SOSTA

Per quanto riguarda il sistema della sosta sono stati realizzati posti auto “personalizzati” con individuazione di stalli specificatamente destinati ai possessori di abbonamenti al trasporto pubblico ferroviario presso la stazione ferroviaria.

E' stata effettuata una ricognizione e individuazione di specifiche aree dedicate alle piccole attività commerciali/artigianali per individuare aree di carico e scarico;

Si è portato a termine infine l'istituzione dei Parcheggi Rosa con individuazione di posti auto da destinare alle donne in gravidanza o neomamme.

LA SICUREZZA STRADALE

Per quanto riguarda il tema della sicurezza stradale tra gli interventi previsti dal PUT 2011 e portati a termine abbiamo la realizzazione in Via Moglia di “mezze lune” con cordolatura con lo scopo di impedire in prossimità delle stesse, l'attraversamento della via dalle auto in manovra.

TRASPORTO PUBBLICO

Tra gli obiettivi del PUT 2011 vi era la realizzazione di punti di interscambio delle linee urbane e suburbane GTT, per tanto è stata creata una fermata di interscambio in via Torino nei pressi di via Consolata tra le linee SE1, SE2, 49 e la nuova linea SM1.

Sono state istituite le linee GTT SE1 e SE2 dalla suddivisione dei percorsi urbani e suburbani delle linee GTT 51 e 51b. Le linee SE1 e SE2 hanno il capolinea presso la Stazione Stura quindi possono integrarsi con il sistema ferroviario e con la linea tramviaria 4.

Tra gli obiettivi raggiunti vi è anche la bigliettazione unica oggi a regime.

Nel mese di luglio 2021 è nata la linea GTT SM1 di collegamento tra Settimo - San Mauro ed è stato approvato una variazione di programma di esercizio delle linee urbane locali come meglio esplicitato nel cap. 15.

4. INTERVENTI ALLA MOBILITÀ REALIZZATE TRA IL 2011 E IL 2021

RIQUALIFICAZIONE VIA TORINO

La mancanza di un collegamento ciclabile tra il centro di Settimo T.se e la rete ciclabile esistente è stato spunto per la riqualificazione di Via Torino, nel tratto compreso tra Via Giannone e la Rotonda dove si attestano Via della Repubblica, V. Fermi e V. Pirandello. Nello stesso tratto di Via Torino si è anche evidenziata l'esigenza di una modifica della viabilità automobilistica che consentisse di rientrare su quel tratto stradale, per chi risalisse da Via San Mauro.

Il collegamento con la rete ciclabile esistente è stato garantito tramite:

- la realizzazione di una pista ciclabile riservata sulla carreggiata stradale di Via Torino, nella porzione sopra indicata;
- il prolungamento della viabilità ciclo-pedonale, con apposita segnaletica stradale, fino alla Rotonda di Corso Piemonte sfruttando l'ampiezza del marciapiede esistente in quel tratto.

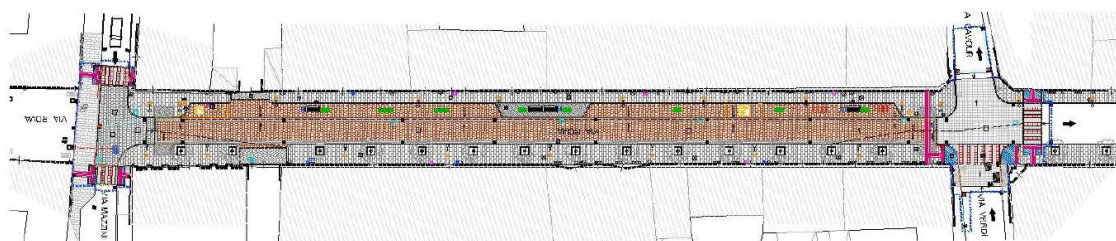
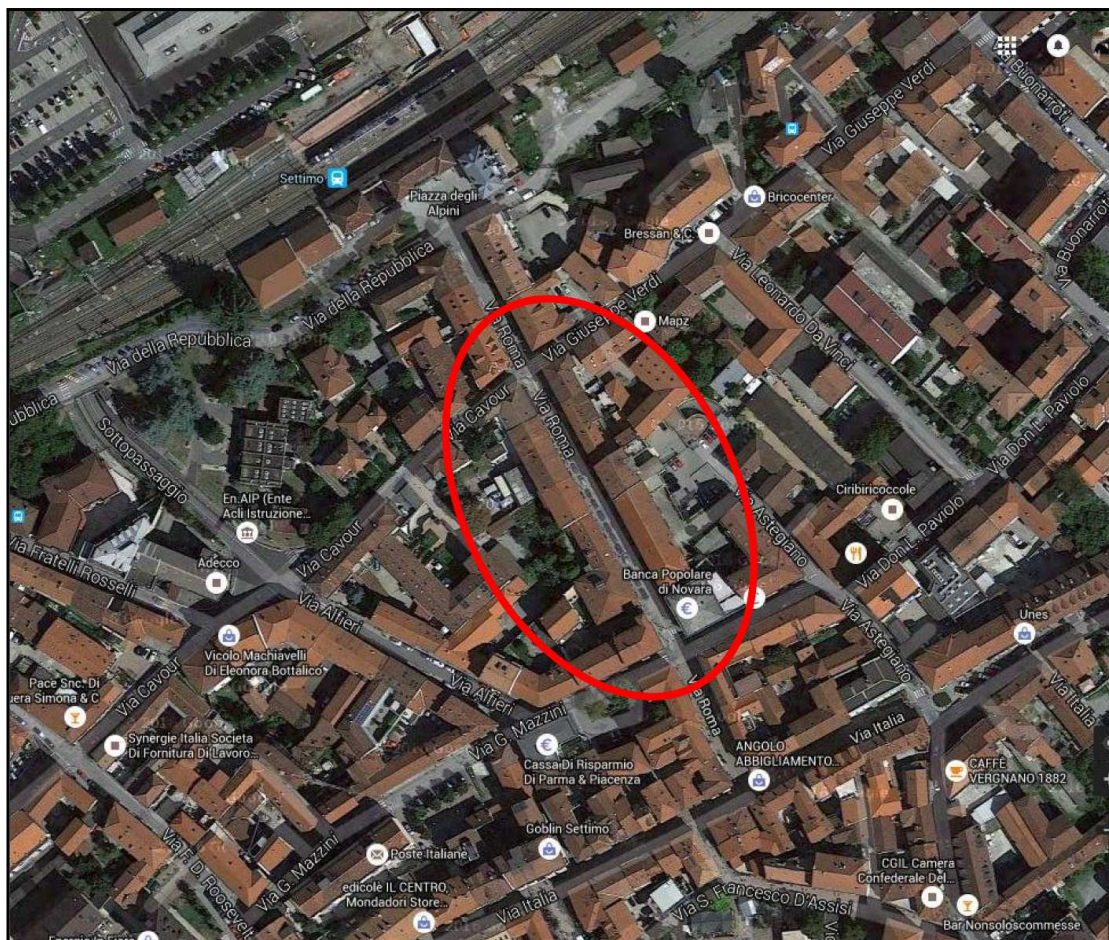
Il rientro delle auto sulla porzione di Via Torino in prossimità del centro, per le auto circolanti nel primo tratto di Via S. Mauro, è stato garantito tramite l'inversione dei sensi di marcia di Via Giotto, Via Carducci e la prima parte di Via S. Rocco.



PEDONALIZZAZIONE VIA ROMA.

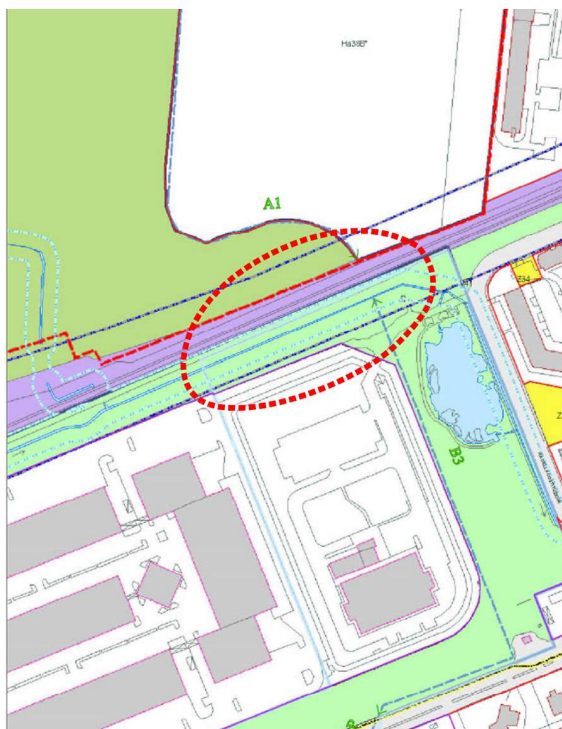
L'intervento è stato realizzato nel 2019 con lo scopo di riqualificare il centro storico attraverso il prolungamento dell'area pedonale esistente con l'utilizzo di materiali e finiture analoghe a quanto già presente nel centro storico.

L'intento dell'Amministrazione era anche quello incentivare la fruizione pedonale della via, agevolando il commercio in analogia a quanto già accade nell'adiacente via Italia.

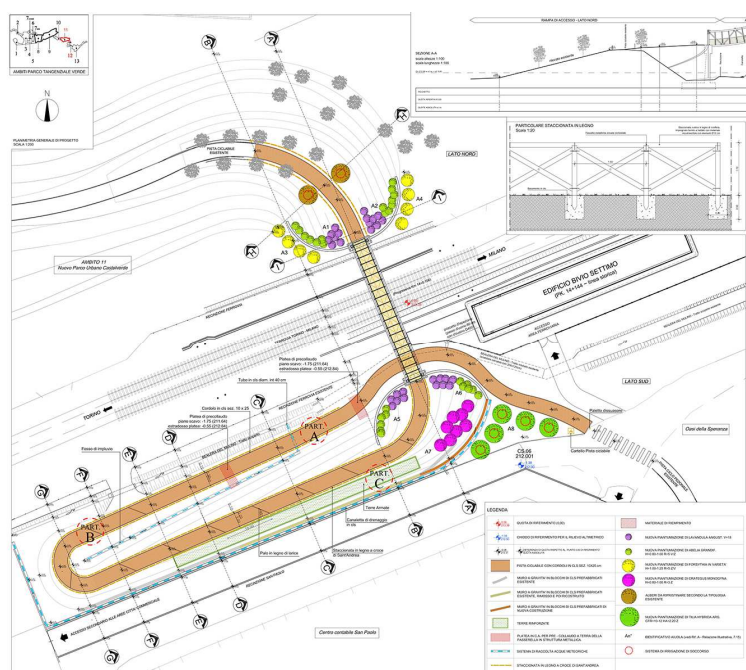


SOVRAPPASSI CICLABILI: LAGUNA VERDE

Si è evidenziata la necessità di integrazione fra i parchi realizzati per lotti successivi del “PRUSST 2010 Plan – Tangenziale Verde – Parco intercomunale di connessione tra parchi urbani e regionali” a livello ciclopedonale



Nell’Ambito degli interventi previsti dal “PRUSST 2010 Plan – Tangenziale Verde – Parco intercomunale di connessione tra parchi urbani e regionali”, è stato completato ed integrato l’intervento con la realizzazione di una passerella ciclopedonale aerea che consente il collegamento delle aree di intervento tra l’ambito 11 e l’ambito 12 della Tangenziale Verde, in località Castelveverde.



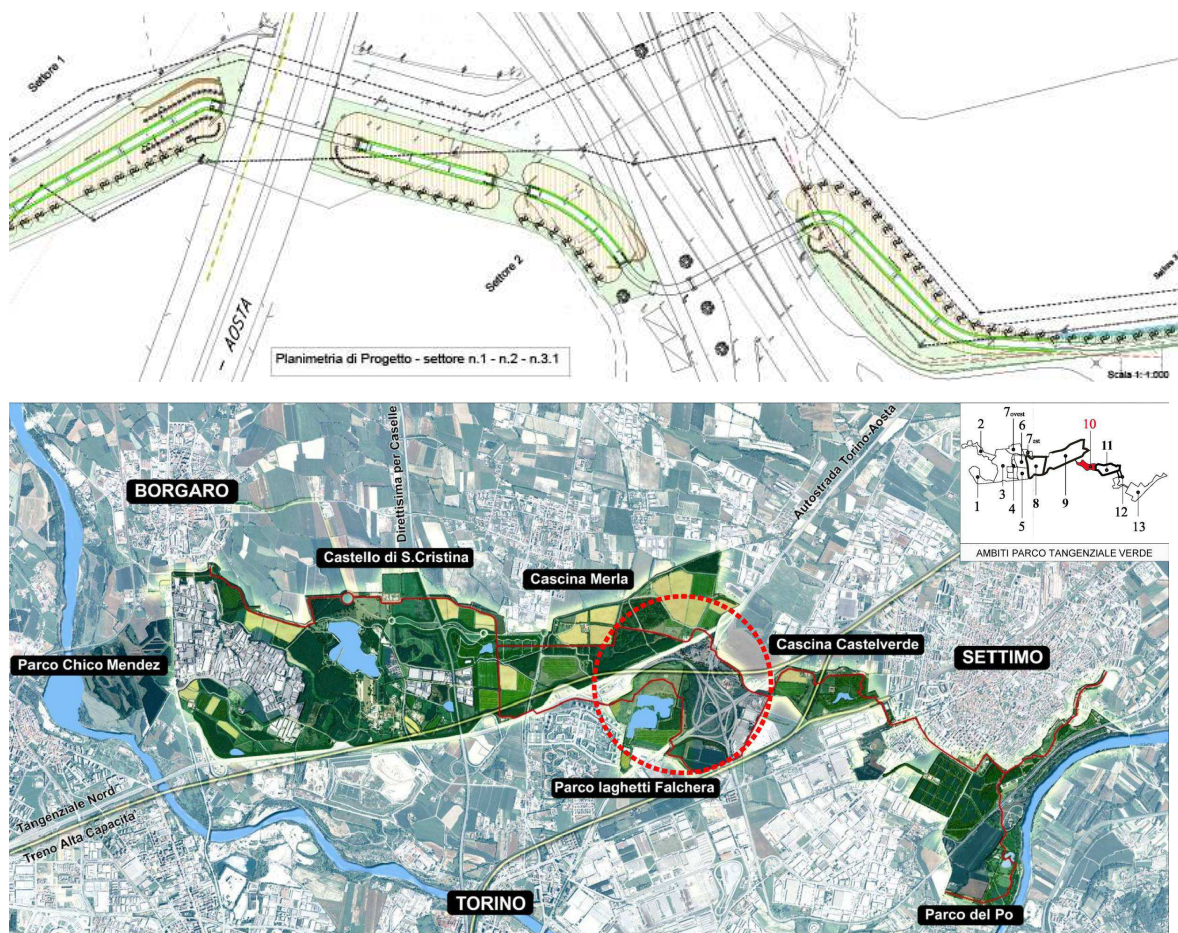
SCAVALCHI AUTOSTRADALI

Si è evidenziata la necessità di poter dare continuità ai percorsi pedonali e ciclabili previsti dal PRUSST 2010 Plan, e collegare il Parco Tangenziale verde al Parco regionale del Po torinese.

I due percorsi infatti, a causa dello sviluppo insediativo metropolitano, della rete autostradale e tangenziale e della saldatura, in parte avvenuta e in parte pianificata dagli strumenti urbanistici tra le aree produttive di Torino con Settimo e San Mauro, non offre varchi atti a dare continuità al sistema dei percorsi non veicolari che possono essere realizzati, in paesaggio agrario e in aree protette.

Il progetto ha riguardato la realizzazione del percorso ciclopeditonale della Tangenziale Verde nel tratto denominato Ambito 10 nodo Falchera compreso in territorio di Settimo Torinese tra strada Caffadio ubicata a nord della Tangenziale nord (ramo TO-AO) e la strada provinciale n° 3 Cebrosa situata a sud della Tangenziale medesima (ramo TO-MI).

Poiché questo tratto di percorso ha il compito di collegare le piste ciclopeditonali già realizzate a monte e a valle dello *Svincolo tangenziale e autostradale nord di Settimo*, è stato necessario, oltre alla realizzazione della pista, anche la costruzione di n. 3 ponti, di cui n. 2 dedicati allo scavalco dei rami viari di tangenziale e autostrade ed *uno* interno all'area operativa dell'ATIVA. Il progetto ha compreso anche l'esecuzione delle opere di sistemazione ambientale della pista.

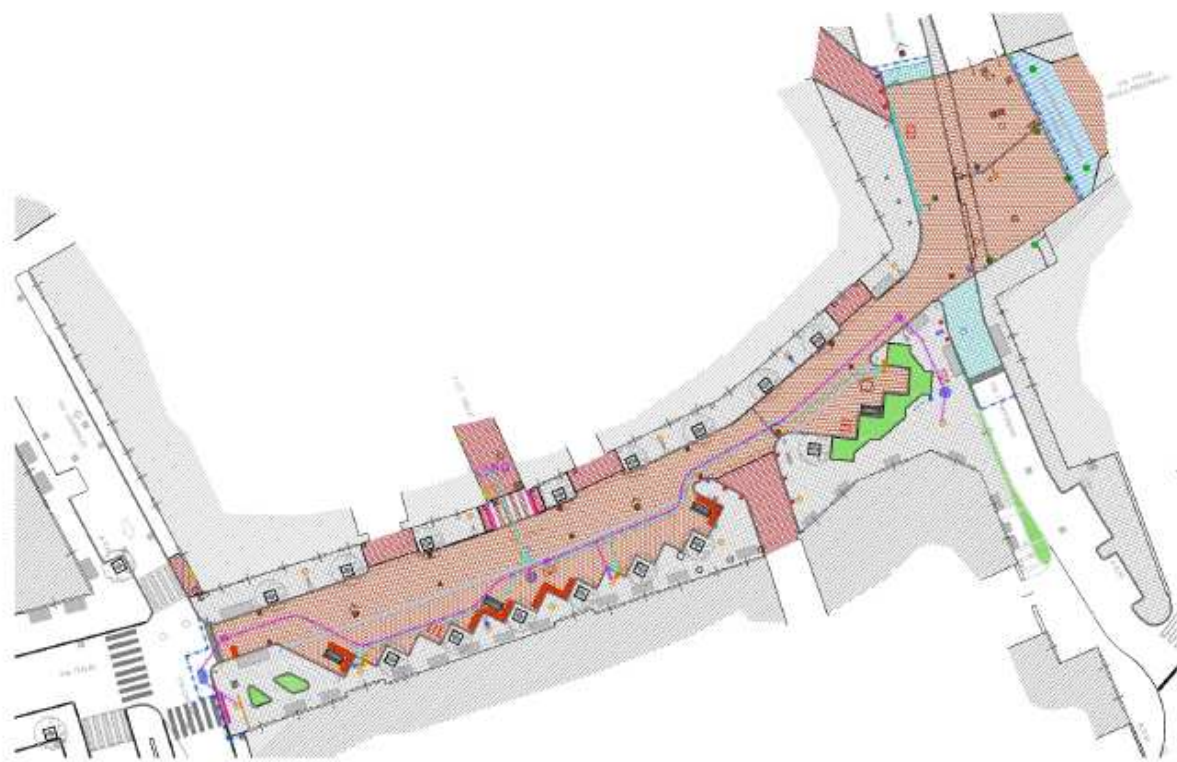


RIQUALIFICAZIONE VIA ITALIA TRATTO COMPRESO TRA LE VIE GARIBALDI/CHOMO E ROOSEVELT/TEOLOGO ANTONINO.

Nell'estate del 2020 sono state istituite due nuove aree pedonali in via Italia nei tratti compresi tra via Garibaldi e via Roosevelt e tra via Buonarroti e via Matteotti. L'obiettivo dell'intervento è la riqualificazione del centro storico della città prolungando le aree pedonali esistenti.

Nei mesi di settembre e ottobre è stato realizzato l'innalzamento del piano calpestabile della zona carreggiabile ad oggi chiusa al traffico tra via Garibaldi e via Roosevelt.

Nel mese di luglio 2021 sono iniziati i lavori nel secondo tratto.



Il progetto del tratto tra via Garibaldi e via Roosevelt

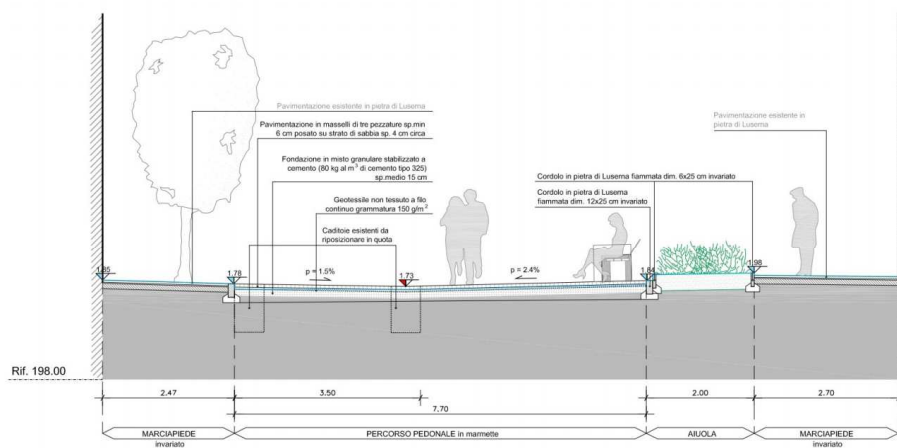


Fig.3 – Sezione trasversale



Il tratto tra via Buonarroti e via Matteotti



Il tratto tra via Garibaldi e via Roosevelt

RIQUALIFICAZIONE DEI MARCIAPIEDI DI VIA SCHIAPPARELLI

Nel mese di dicembre 2020 è stato approvato il progetto definitivo esecutivo della riqualificazione dei marciapiedi di via Schiapparelli nel tratto compreso tra via Pietro Micca e via Fiume.

L'ambito di intervento comprende anche il tratto tra via P. Micca e via Villafranca. Le traverse interessate dall'intervento sono pertanto via Villafranca, via San Martino, via Monte Nero, via Magenta e via Fiume.



Intenzione dell'Amministrazione è creare un senso unico di percorrenza nord-sud lungo la via Schiapparelli, in modo da consentire la realizzazione di un percorso pedonale sicuro sul lato ovest della via. La dimensione della sezione stradale, infatti, non consentiva il mantenimento di un doppio senso di circolazione e la contemporanea creazione di un nuovo marciapiede: la scelta di istituire un senso unico si inserisce in una serie di modifiche, a scala più ampia, che migliorerà la circolazione stradale ponendo al contempo la necessaria attenzione alla sicurezza delle utenze deboli della strada.

I percorsi pedonali, dovendo occupare la porzione di via Schiapparelli che residua dalla larghezza della sezione stradale, non hanno larghezza costante: nei tratti dove è stato possibile hanno larghezza anche superiore a 2,00 m, in corrispondenza dei restringimenti della carreggiata la larghezza minima è pari a 1,30 m.

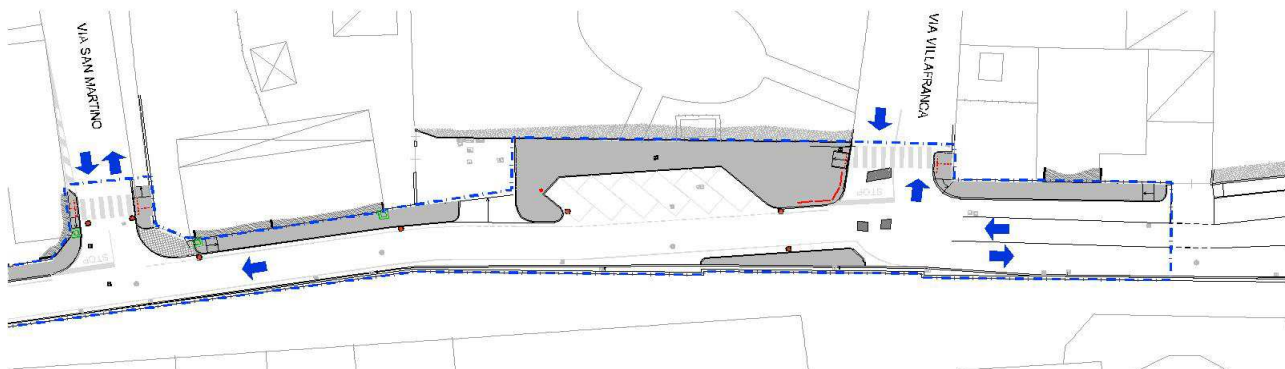


Figura 1 Tratto via Pietro Micca - via Villafranca - via San Martino



Figura 2 Tratto via San Martino - via Monte Nero

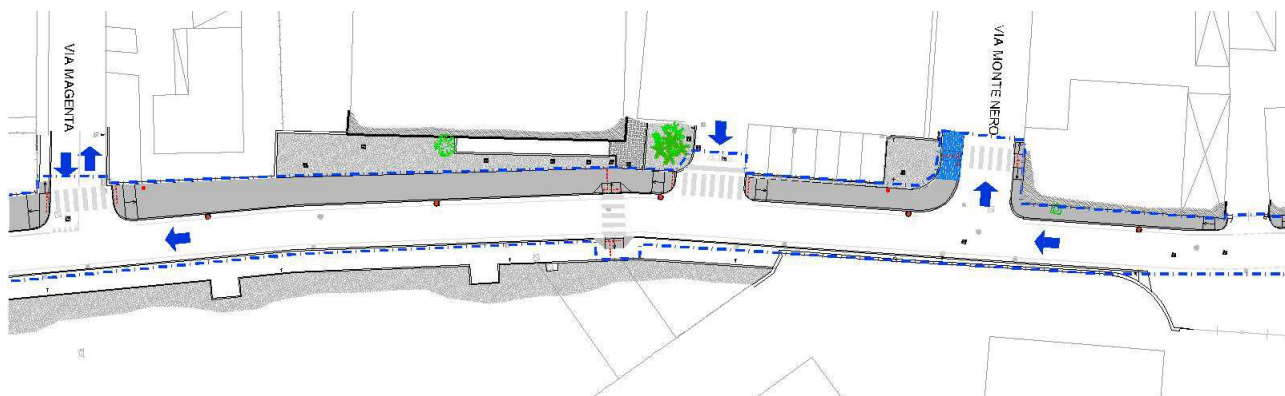


Figura 3 Tratto via Monte Nero - via Magenta

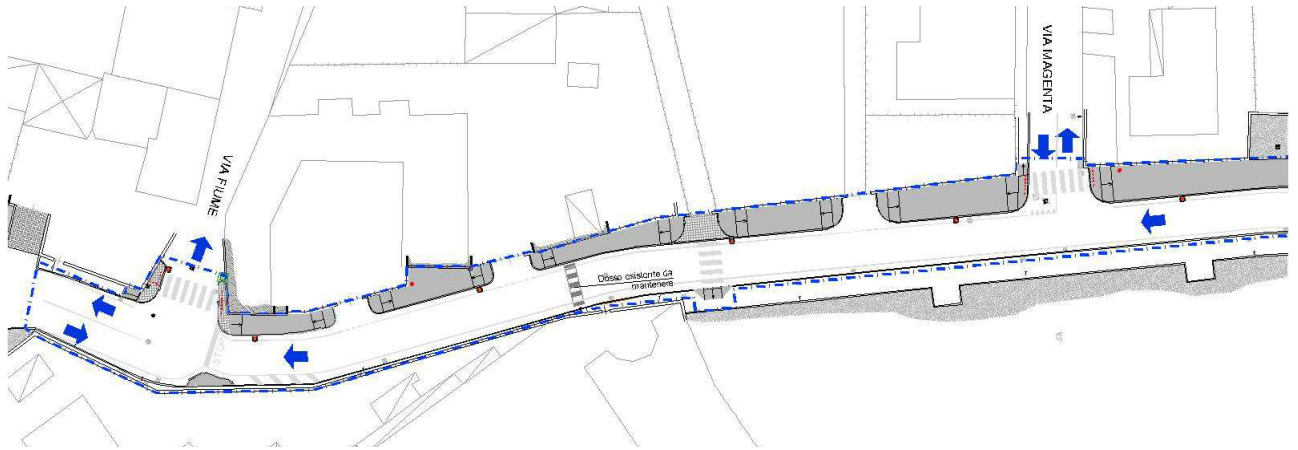


Figura 4 Tratto via Magenta - via Fiume



I lavori in corso.

5. PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE TERRITORIALE SOVRAORDINATA

Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

Approvazione: DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011

Le principali previsioni contenute nel Piano Territoriale Regionale vigente, approvato dal Consiglio regionale con Delibera n. 122-29783 del 21 luglio 2011, ed i principali progetti relativi alle trasformazioni infrastrutturali e urbane riferite al territorio di Settimo Torinese riguardano:

- L'area protetta del fiume Po compresa nel Parco Regionale, disciplinata da specifica legge e nella quale si applicano i disposti del Progetto Territoriale Operativo e del relativo Piano d'Area. L'adeguamento obbligatorio del PRG a detti strumenti è avvenuto con l'approvazione nel 1999 della Variante n° 4;
- Il corridoio per l'alta velocità ferroviaria Torino-Milano per il quale, nel 2002, la Variante di PRG n° 7 ha introdotto i vincoli di tracciato e le relative fasce di rispetto;

Nel PTR, Settimo T.se viene inserito nell'Ambito di Integrazione territoriale **AIT n° 9** di Torino tra i comuni di livello medio e nel **sub ambito 9.7** con i comuni di Leinì e Volpiano.

Le Norme del PTR all'art. 5 *"Articolazione territoriale del PTR"* così definiscono gli Ambiti di Integrazione:

"Al fine di garantire un efficace governo delle dinamiche di sviluppo dei territori della Regione e nel rispetto dei caratteri culturali ed ambientali che li contraddistinguono, il PTR articola il territorio regionale in: a) Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT), sistemi territoriali e funzionali di livello regionale, che hanno lo scopo di favorire una visione integrata a scala locale di tutto ciò che il PTR intende governare. Essi costituiscono perciò un elemento di supporto alle fasi diagnostiche, valutative e strategiche del piano per quanto riguarda le implicazioni locali delle scelte, riferimenti indispensabili per la promozione di azioni e progetti integrati coerenti con i caratteri dei territori interessati.

Come tali gli AIT, costituiscono una dimensione ottimale per le analisi e le azioni di reti sovralocali (regionale, nazionale, europea), in quanto, sotto diversi aspetti, possono essere trattati come nodi complessi di queste reti. Tali ambiti ricomprendono insieme di comuni ... gravitanti su un centro urbano principale costituendosi come ambiti ottimali, per costruire processi strategie di sviluppo condivise. I comuni ricompresi in un AIT, ai fini di un più efficace governo del territorio, potranno costituire apposite associazioni per la redazione di strumenti urbanistici intercomunali con riferimento ai sub ambiti dell'AIT di appartenenza (art. 12). In ragione delle particolari realtà riscontrate in sede di analisi delle caratteristiche complessive dei territori esaminati, che hanno fatto emergere la presenza di relazioni plurime tra comuni di confine appartenenti a differenti AIT, le perimetrazioni proposte dal PTR assumono carattere di dinamicità connessa alle successive fasi di specificazione da condurre in sede di pianificazione provinciale, che potrà apportare eventuali motivate modifiche ai perimetri degli AIT stessi, senza che ciò costituisca variante al PTR. Nelle schede di cui all'allegato 1 del Piano è fornita un'analisi sintetica dei caratteri strutturali di ogni AIT; nell'allegato C delle presenti NdA sono configurate strategie e azioni di sviluppo relative ai singoli AIT, costituenti indirizzi e riferimento per le politiche territoriali e settoriali riferite ai vari livelli amministrativi..."

In tale AIT i punti di forza individuati sono dettati dalle attività produttive e dai trasporti che risultano medio-alti in quanto buona parte del territorio interessato comprende comuni con elevati livelli di industrializzazione e urbanizzazione, mentre per quanto riguarda le criticità

riscontrate si riscontra che *“La maggior parte dei macroambiti si attesta su giudizi medio-alti a causa della notevole concentrazione di fonti di pressione che insiste sui Comuni dell’area metropolitana torinese. Dall’analisi dei singoli indicatori si evince che tutti gli indicatori di fonti e di pressioni si collocano a livelli piuttosto elevati e concorrono alla determinazione del giudizio finale”*.

Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

Il Consiglio regionale, con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017 ha approvato il Piano Paesaggistico Regionale, entrato in vigore il giorno successivo alla pubblicazione sul Bollettino Ufficiale Regionale (B.U.R. n. 42 del 19 ottobre 2017, Supplemento Ordinario n. 1) predisposto per promuovere e diffondere la conoscenza del paesaggio piemontese e il suo ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile dell’intero territorio regionale, e per attivare un processo di condivisione con gli enti pubblici a tutti i livelli del quadro conoscitivo e regolativo in esso contenuto.

Il piano è stato redatto in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs 42/2004), a partire dal Protocollo d’intesa sottoscritto nel 2008 con il Ministero per i beni e le attività culturali (MiBAC), con il quale sono stati condivisi i contenuti del piano stesso.

Il PPR disciplina le proprie analisi e previsioni attraverso:

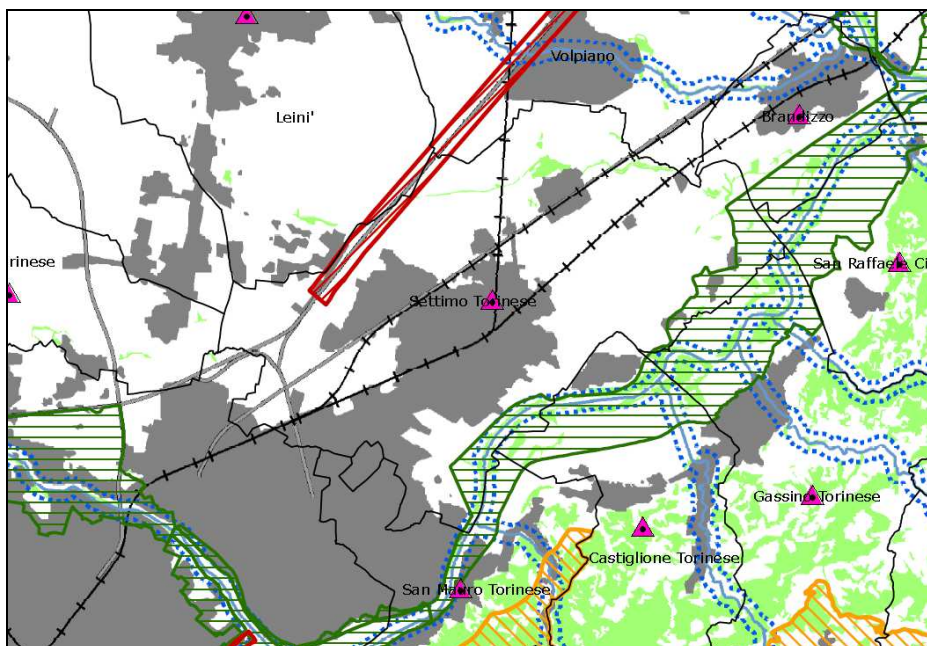
- la definizione del quadro strutturale, che definisce le risorse i caratteri e le opzioni di fondo da considerare ai fini delle scelte paesaggistico-ambientali, così come di quelle urbanistico-insediative, economiche-territoriali e infrastrutturali;
- l’individuazione degli ambiti di paesaggio e delle unità di paesaggio;
- il riconoscimento dei beni paesaggistici;
- la descrizione delle componenti del paesaggio;
- la rappresentazione della rete di connessione paesaggistica, costituita da elementi della rete ecologica, dalla rete storico-culturale e dalla rete fruitiva.

Il territorio regionale è stato suddiviso in 76 ambiti di paesaggio, distintamente riconosciuti e analizzati secondo le peculiarità naturali, storiche, morfologiche e insediative, al fine di cogliere i differenti caratteri strutturanti, qualificanti e caratterizzanti i paesaggi. Il PPR definisce per ciascun ambito, in apposite schede e nei riferimenti normativi, gli obiettivi di qualità paesaggistica da raggiungere, le strategie e gli indirizzi con cui perseguirli, rinviandone la precisazione ai piani provinciali e locali.

Il riconoscimento dei beni paesaggistici, soggetti a tutela secondo la vigente normativa in materia, non esaurisce il campo d’attenzione del PPR, che considera anche le altre componenti del paesaggio (sotto l’aspetto naturalistico-ambientale, storicoculturale, scenico-percettivo e urbanistico-insediativo) la cui disciplina è necessaria per una efficace tutela dei primi e che concorrono a diffondere sull’intero territorio regionale i valori paesaggistici.

Il Piano Paesaggistico Regionale inserisce Settimo Torinese all’interno dell’Ambito n. 36 denominato “torinese”, individuando per esso gli elementi oggetto di tutela ai sensi del Dlgs 42/2004 e s.m.i. quali: fascia di tutela paesaggistica di 150 m latitante l’autostrada A5 TO-AO, area del Parco fluviale del Po, comune gravato dalla presenza di usi civici.

Nelle more di quanto previsto dal PPR approvato, entro 24 mesi dalla sua entrata in vigore dello stesso tutti gli strumenti di pianificazione urbanistica o territoriale dovranno essere adeguati al Piano paesaggistico; pertanto, ogni variante apportata agli strumenti di pianificazione, limitatamente alle aree da essa interessate, dovrà essere coerente e rispettare le norme del PPR.



3.3 Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (PTCP)

Il vigente Piano territoriale della Provincia inserisce il Comune di Settimo nel circondario e nel sub-ambito di Torino.

Il piano include Settimo tra i centri di IV livello inferiore, ovvero tra i poli dell'armatura urbana che offrono una gamma di servizi meno completa e con raggio di influenza ridotto, assegnando al PRG il compito di rafforzare la dotazione di servizi ed attrezzature di interesse generale.

Con riferimento al sistema degli insediamenti produttivi il comune è stato inserito tra i Nodi di Riequilibrio Metropolitano nei quali realizzare forme nuove di relazione tra *"il sistema urbano e produttivo originario e gli emergenti livelli territoriali ..."* considerati strategici per la decongestione urbanistica del polo torinese.

Il PTC conferma le previsioni del Piano Territoriale Regionale con riferimento alle linee di Alta capacità ferroviaria definendo prioritarie le linee Torino-Milano e Torino-Lione per le quali istituisce i relativi corridoi di transito. Inoltre, in relazione allo sviluppo del sistema ferroviario, prevede il raddoppio della linea "canavesana" nell'ambito del Sistema Ferroviario Regionale e Metropolitano.

Infine, nei documenti di analisi del PTC (mosaicatura dei PRG) l'area Pd-Pdc, lungo la SP Cebrosa, è inserita quale area terziaria a valenza metropolitana.

Il Piano Strategico della Provincia di Torino

Con DCMTo 16.05.2018 è stato approvato il Piano Strategico Triennale Metropolitano 2018-2020 della Città Metropolitana di Torino e Agenda Operativa Annuale (2018)

Con l'istituzione della Città Metropolitana di Torino, è iniziata la redazione di un Piano Strategico Metropolitano partecipato, condiviso e allargato a tutti i 315 comuni ad essa appartenenti, oltre che gli attori economici e sociali che operano sul territorio, obiettivo la pianificazione programmazione nel medio e breve periodo e che dovrà essere redatto in coerenza con gli strumenti di pianificazione strategica settoriali già presenti sul territorio, primo fra tutti il

nuovo Piano strategico dell'Area metropolitana di Torino "Torino metropoli 2025", che individua una strategia territoriale riferita ai 38 comuni della conurbazione torinese.

Per dare continuità all'esperienza maturata con il PTC2, la Città metropolitana di Torino ha individuato sul proprio territorio undici "zone omogenee corrispondenti agli ambiti di approfondimento sovracomunali, in cui svolgere l'organizzazione in forma associata di servizi comunali e per l'esercizio delegato di funzioni di competenza metropolitana; il Comune di Settimo appartiene alla Zona 4 "AMT NORD" insieme ai Comuni di Borgaro Torinese, Caselle Torinese, Leini, San Benigno C. se, San Mauro Torinese e Volpiano.

Sinteticamente si evidenziano i seguenti obiettivi strategici del PsmTo

- Gestione integrata dei servizi pubblici (acqua, rifiuti, gas) volte a contenere e ridurre la produzione di rifiuti, nonché a massimizzare il riciclo dei rifiuti
- Assicurare un'equa accessibilità alle risorse ed una bilanciata distribuzione delle pressioni ambientali
- Migliorare la mobilità e l'efficienza dei servizi pubblici del SFM, nonché connettività viaria e ferroviaria
- Organizzazione e gestione comune dei servizi
- Sostenere la nascita e lo sviluppo di nuove attività economiche attraverso la crescita degli investimenti, la presenza di imprese qualificate, la costituzione di reti d'impresa e il sostegno alla crescita dell'occupazione.

Piano Strategico Provinciale Torino - Lione

Presentazione: "Sintesi del Piano" Marzo 2009

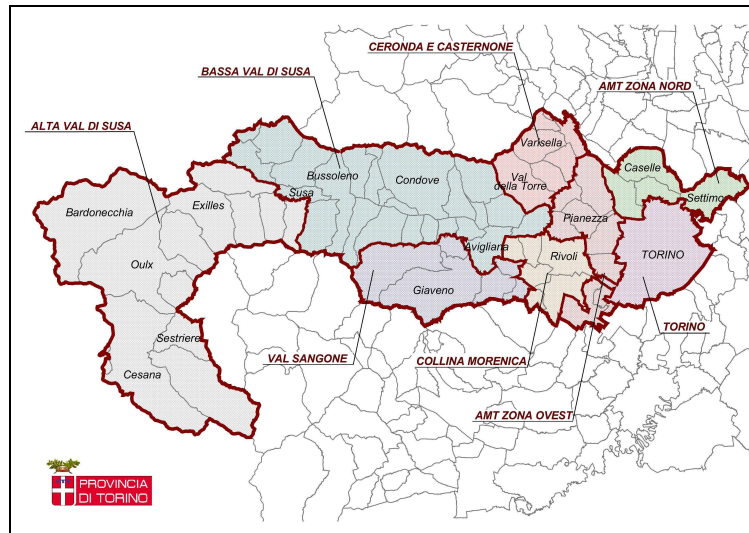
Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha affidato alla Provincia di Torino l'elaborazione del Piano Strategico dei territori interessati dalla "Linea ad Alta Capacità Torino-Lione".

Il Piano è stato presentato in forma definitiva nel mese di marzo 2009 in seguito alla fase di coinvolgimento e partecipazione dei territori interessati.

La finalità del Piano risiede nella necessità di fornire le indicazioni sulle opere e le iniziative da realizzare per favorire lo sviluppo economico del vasto territorio interessato dal transito della nuova linea ferroviaria ad alta velocità.

I documenti prodotti ad oggi e condivisi con le amministrazioni territoriali, hanno individuato per il territorio di Settimo alcuni elementi qualificanti rappresentati da:

- sostegno al completamento del parco di Tangenziale Verde;
- riconoscimento della trasformazione urbanistica del settore di via Torino per la realizzazione del progetto insediativo di "Laguna Verde";
- riconoscimento della ferrovia storica TO –MI quale tratto di linea metropolitana ferroviaria per la connessione con il sistema torinese e necessità di una nuova fermata intermedia tra le stazioni Stura e Settimo in corrispondenza del nuovo insediamento di Laguna Verde previsto dalla Variante 21 di Settimo.



3.6 Il Programma Complesso P.R.U.S.S.T 2010 Plan

Il Comune di Settimo, d'intesa con i Comuni di Torino e di Borgaro, ha formato nel 1999 il "Programma di Riqualificazione Urbana per lo Sviluppo Sostenibile del Territorio" di livello sub-metropolitano (P.R.U.S.S.T. 2010 Plan) ai sensi del D.M. 8.10.1998.

Il Programma è stato ammesso a finanziamento dal Ministero LL.PP. con Decreto del 19.4.2000 n° 591.

Nel maggio del 2002, il P.R.U.S.S.T., in base alla procedura che ne regola l'attuazione, è stato adeguato e sottoposto a revisione in occasione della stipula dell'Accordo Quadro con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti da parte della Regione, della Provincia di Torino, dei Comuni di Settimo Torinese e Borgaro Torinese.

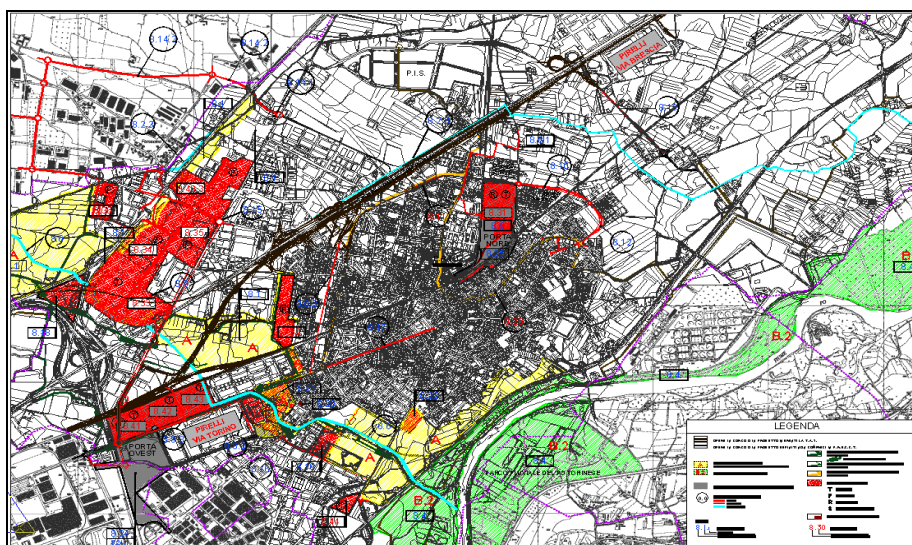
Esso prevede la realizzazione di interventi di valenza strategica nel settore nord-est di Torino concernenti:

- *riqualificazione ambientale:*
 - a) creazione del Parco Tangenziale Verde, parco di connessione tra parchi regionali e comunali con particolare riferimento al torrente Stura ed il fiume Po;
 - b) attuazione del Piano d'Area del Parco del Po, su proposta dell'Ente di Gestione, con estensione del progetto in sponda destra del fiume
 - c) progetto degli "Antichi Argini", in Comune di Brandizzo nel territorio del Parco fluviale per la rinaturalizzazione di siti di cava, realizzazione di area attrezzata, di piste ciclo-pedonali e la costruzione di un attracco di riva per l'attraversamento pedonale del fiume; realizzazione di opere di bonifica di siti industriali e l'interramento di alcuni elettrodotti.
- *nuove centralità locali rappresentate dalle due Porte di accesso alla città:*
 - a) Porta ovest, verso il confine con Torino con prevista formazione delle "Città dell'auto" e della "Città del divertimento";
 - b) Porta nord, riguardante la riqualificazione dell'area delle ex acciaierie Ferrero (a ridosso del Centro storico e della stazione ferroviaria) mediante la realizzazione di un nuovo quartiere residenziale dotato di servizi urbani polari

- *infrastrutture e sistemi della mobilità*: reti e sistemi di comunicazione; identificazione e potenziamento dei nodi costituenti le porte di accesso alle città; realizzazione dell'“Asse distributore 1” quale collegamento intercomunale in senso est-ovest da Settimo a Borgaro.
- *protezione del territorio* e dei suoi insediamenti mediante la sistemazione e il potenziamento del reticolo idrografico secondario, con particolare riferimento alla realizzazione dello scolmatore Ovest in territorio di Settimo;
- *reindustrializzazione e occupazione* mediante l'offerta di un complesso di aree attrezzate in grado di favorire l'incremento occupazionale e la modernizzazione delle strutture territoriali.

In quel contesto l'asse di via Torino veniva coinvolto, con la sola esclusione dello stabilimento Pirelli, per la completa trasformazione per funzioni essenzialmente commerciali con una spiccata qualificazione per le attività legate al divertimento (Multisala cinematografica, ecc.) ed al comparto automobilistico e più in generale della mobilità.

Quel modello insediativo trovò successivamente risposta nella previsione urbanistica della Variante 13 al PRG, che ne importò i contenuti funzionali e dimensionali.



Il Programma Territoriale Integrato “RETI 2011”

Approvazione: DGC n. 138 del 27-06-2008 - Comune di Settimo T.se. Il Programma Territoriale Integrato è stato promosso dalla Regione Piemonte, il comune di Settimo T.se in qualità di capofila ha costituito un gruppo di 18 comuni del quadrante nord dell'Area Metropolitana.

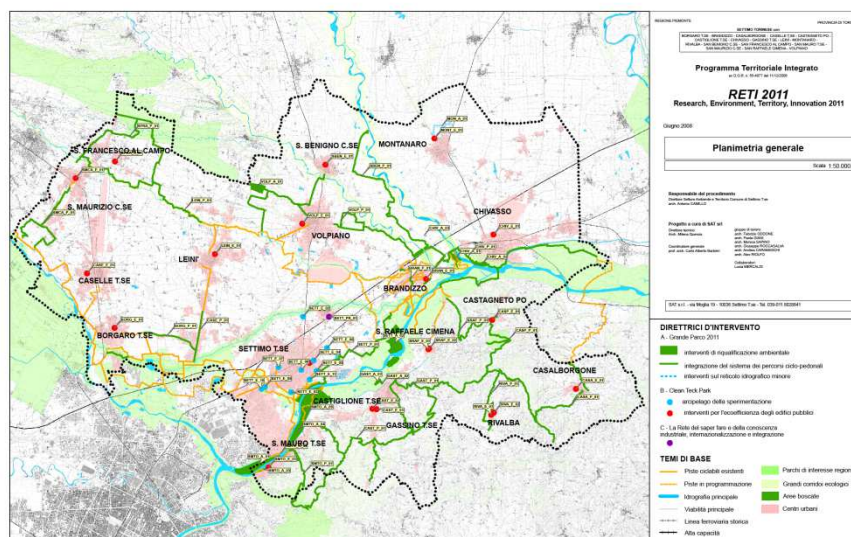
Il programma denominato “PTI RETI 2011 - Research, Environment, Territory, Innovation 2011”, costituisce un ulteriore sviluppo di quella *governance* territoriale avviata con le precedenti esperienze condotte, estesa in questo caso, ad un ambito assai più ampio ed eterogeneo per dimensione demografica, caratteri socio-economici, posizione e morfologia dei territori locali coinvolti.

Il PTI rappresenta l'ambito territoriale di riferimento, sul quale si articolano valori strutturali materiali e immateriali. Si configura come un network di networks dove le azioni locali si incontrano e si declinano con coerenza, per implementare l'innovazione e lo sviluppo economico, sociale e culturale. È il settore metropolitano nel quale si configurano nuove opportunità, forme di integrazione e di cooperazione nelle strategie di sviluppo e competitività.

È al tempo stesso un territorio fortemente caratterizzato dalla presenza diffusa, ma non integrata, di Parchi (La Mandria, il Po, lo Stura, la Vauda, il Bosco del Vai, Superga, ecc.) che, attraverso il PTI, si è inteso valorizzare ed elevare a sistema ambientale. A partire dall'esperienza condotta attraverso il parco della Tangenziale Verde, che rappresenta il più recente e rilevante intervento di riequilibrio ecologico per l'integrazione e la connessione tra paesaggi, il Programma si è proposto di ampliare tale esperienza qualificando i valori naturali presenti nel territorio (il Bendola, il Malone, l'Orco, la Bealera Nuova, Sturetta) per costituire la rete delle connessioni mancanti finalizzata alla creazione del più ampio sistema ambientale: il *Grande Parco 2011*.

Gli obiettivi fondanti che il PTI ha inteso perseguire sono rappresentati da:

- aumento della qualità ambientale dell'area;
- promozione dello sviluppo ecosostenibile e diffusione delle tecnologie per l'energia rinnovabile e riduzione delle emissioni di gas inquinanti;
- rigenerazione del tessuto produttivo e aumento dell'attrattività territoriale nei confronti di stakeholders internazionali;
- rafforzamento dell'identità, della coesione territoriale e rafforzamento delle sinergie tra Enti per la gestione del territorio.



Il Quadrante Nord Est dell'area metropolitana

A conclusione della prima conferenza di Pianificazione della Variante 21 al PRG di Settimo, in considerazione del ruolo metropolitano assegnato alla trasformazione urbanistica dell'ambito di via Torino, emerse la necessità di attivare un tavolo tecnico di confronto tra le istituzioni presenti e di supporto ai lavori della Conferenza al fine di valutare la proposta di Variante nel più generale contesto territoriale di area vasta.

Per tali ragioni si convenne congiuntamente che tale valutazione potesse risiedere nell'attività del Comitato PRUSST 2010 Plan¹, vista l'inclusione parziale di detto ambito nella programmazione del PRUSST medesimo, ed in considerazione della composizione del Comitato che vede tuttora la partecipazione qualificata delle istituzioni territoriali interessate: i comuni di Torino, Settimo e Borgaro, la Provincia e la Regione.

I lavori del Tavolo tecnico sono stati avviati il 23 settembre 2008 e sono proseguiti fino alla fine del 2009.

¹ Il Comitato PRUSST nella seduta dell'11.07.2008 deliberò la costituzione del Tavolo Tecnico a supporto della Conferenza di Pianificazione.

Successivamente, in seguito all'approvazione della Variante strutturale n. 200 della Città di Torino il Tavolo Tecnico, per opera della Regione, è stato ampliato al fine di coinvolgere tali nuove previsioni urbanistiche che intervengono a modificare il quadro programmatico riferito alle principali trasformazioni che interessano il quadrante nord-est dell'area metropolitana.

Tale esperienza ha avuto il concreto riconoscimento istituzionale con la sottoscrizione nel 2010 del Protocollo d'Intesa tra Regione, Provincia e i Comuni di Torino, Settimo, San Mauro e Borgaro - di recente ampliato ai comuni aderenti all'Unione dei Comuni NET - con la finalità di pervenire alla definizione di un progetto di trasformazione territoriale condiviso nell'ottica della co-pianificazione del quadrante metropolitano nord-est, in grado di coordinare le molteplici iniziative in corso o in programma da parte dei Comuni interessati fornendo l'adeguato riferimento territoriale ai nuovi insediamenti *"...per definire in modo coerente ed integrato gli ambiti di intervento, in un'ottica di pianificazione e gestione sostenibile del territorio...attraverso un Piano di Struttura...che individui il telaio infrastrutturale ed il sistema ambientale condiviso di riferimento, coerentemente con i progetti urbanistici in corso da parte dei Comuni"*.

La sottoscrizione nel dicembre 2010 del *"Protocollo d'Intesa per la riqualificazione fisica, infrastrutturale, ambientale, funzionale e sociale del Quadrante Nord Est dell'area metropolitana"*, se da un lato ha rappresentato il concretizzarsi di un percorso di dialogo interistituzionale tra le Amministrazioni firmatarie (Regione Piemonte, Provincia di Torino, Comuni di Torino, Settimo T.se, S. Mauro T.se e Borgaro T.se), ha d'altro canto segnato il punto di partenza di una complessa azione di raccordo, approfondimento, condivisione di scenari e scelte per le future trasformazioni dell'area.

Il Protocollo muoveva da alcune fondamentali premesse, sintetizzabili in due principali elementi:

- riconoscimento della considerevole complessità del Quadrante nord-est dell'area metropolitana torinese (QNE) dal punto di vista dei sistemi e sottosistemi urbani, delle reti infrastrutturali e dei servizi, nonché dei sistemi ambientali e paesaggistici;
- concentrazione, nell'area del QNE, di trasformazioni di portata strategica per l'intera area metropolitana, nonché di una vivace progettualità locale in grado di indurre trasformazioni anche di notevole entità sull'area. Tutto ciò su un territorio in parte compromesso dalle importanti trasformazioni dei decenni scorsi.

Il QNE è infatti uno dei principali corridoi di accesso alla città e di collegamento transregionale e internazionale, alla cui rilevante infrastrutturazione viabilistica e ferroviaria si aggiungeranno nel prossimo futuro importanti opere quali il completamento del Passante Ferroviario e la conseguente messa in esercizio del Sistema Ferroviario Metropolitano (con la nuova stazione Rebaudengo, l'innalzamento del rango della stazione Stura, il collegamento con l'Aeroporto di Caselle e la Reggia di Venaria), la realizzazione della linea 2 metropolitana, la costruzione della Tangenziale Est e l'innesto della linea AV/AC Torino-Lione.

Le trasformazioni in atto fin dalla fine degli anni Cinquanta hanno creato un disegno frammentato, con una crescita urbana sviluppatasi lungo le direttrici di collegamento con il capoluogo regionale, caratterizzata da piattaforme industriali di piccole e grandi dimensioni oggi in parte dismesse, insediamenti commerciali di livello sovracomunale e complessi residenziali ad alta densità abitativa, che hanno in parte compromesso il sistema ambientale e paesaggistico.

In considerazione della rilevanza strategica attribuita al territorio le Amministrazioni coinvolte, Regione e Provincia hanno riconosciuto la necessità di un coordinamento pianificatorio per questa

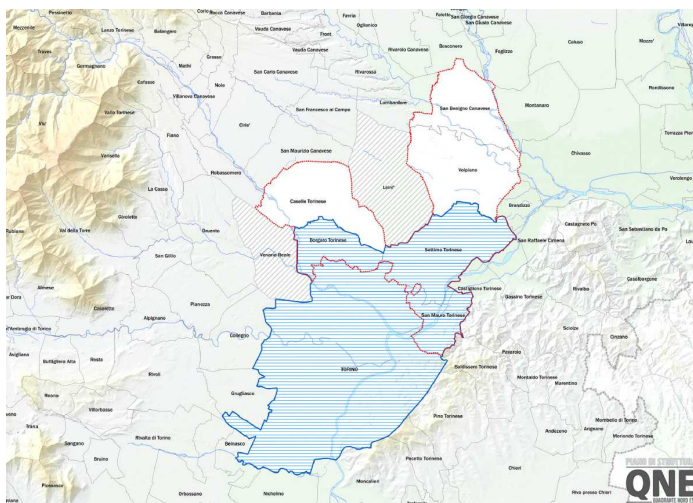
porzione di area metropolitana, condividendo obiettivi complessivi di riordino e riqualificazione e scenari di sviluppo per una duratura competitività territoriale.

Il coordinamento, sul piano politico e tecnico, del processo di attuazione del Protocollo è assicurato da un sistema di governance basato su:

- un Comitato di Pilotaggio, composto dagli Amministratori degli Enti sottoscrittori, cui sono affidati i compiti di supervisione e di promozione delle varie iniziative, nonché l'approvazione del Piano di Struttura;
- un Comitato Tecnico, composto dai dirigenti competenti per materia, cui compete il coordinamento della predisposizione del Piano di Struttura;
- una Segreteria Tecnica regionale e provinciale, che assiste il Comitato Tecnico nella predisposizione del Piano di Struttura. L'attività della Segreteria Tecnica è operativamente stata avviata nella primavera del 2011, successivamente all'insediamento delle nuove Amministrazioni e di conseguenza del Comitato di Pilotaggio.

Lo strumento con cui si intende dare attuazione al QNE è il Piano di Struttura, cui viene affidato il compito di individuare il telaio infrastrutturale ed il sistema ambientale di riferimento in grado di armonizzare le diverse previsioni urbanistiche, predisponendo una ricognizione complessiva dei dati territoriali disponibili e il loro esame, al fine di valutare gli effetti delle trasformazioni urbanistiche previste.

Il Piano di Struttura che dovrà essere approvato dal Comitato di Pilotaggio, non compare fra gli strumenti di pianificazione di area vasta disciplinati dalla normativa vigente; in questo senso si tratta, sperimentalmente, di individuarne i contenuti al fine di rispondere all'esigenza di dotarsi di uno strumento di pianificazione strategica intermedia che sappia dialogare costantemente con i piani regolatori comunali e con i piani territoriali sovraordinati.

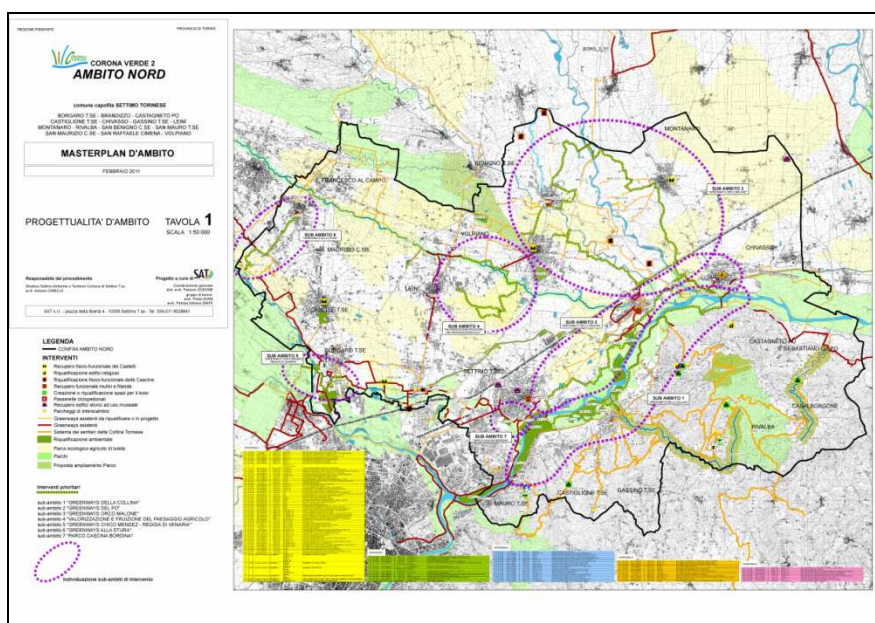


Il Progetto Corona Verde 2

La Regione Piemonte, nel corso del 2010, ha promosso la seconda edizione del Progetto Corona Verde articolando l'area metropolitana in sei distinti ambiti territoriali (Settimo, Chieri, Nichelino, Venaria, Rivoli, Torino) individuati sulla scorta di precedenti attività di governance intercomunale tra le quali quella formata con i PTI.

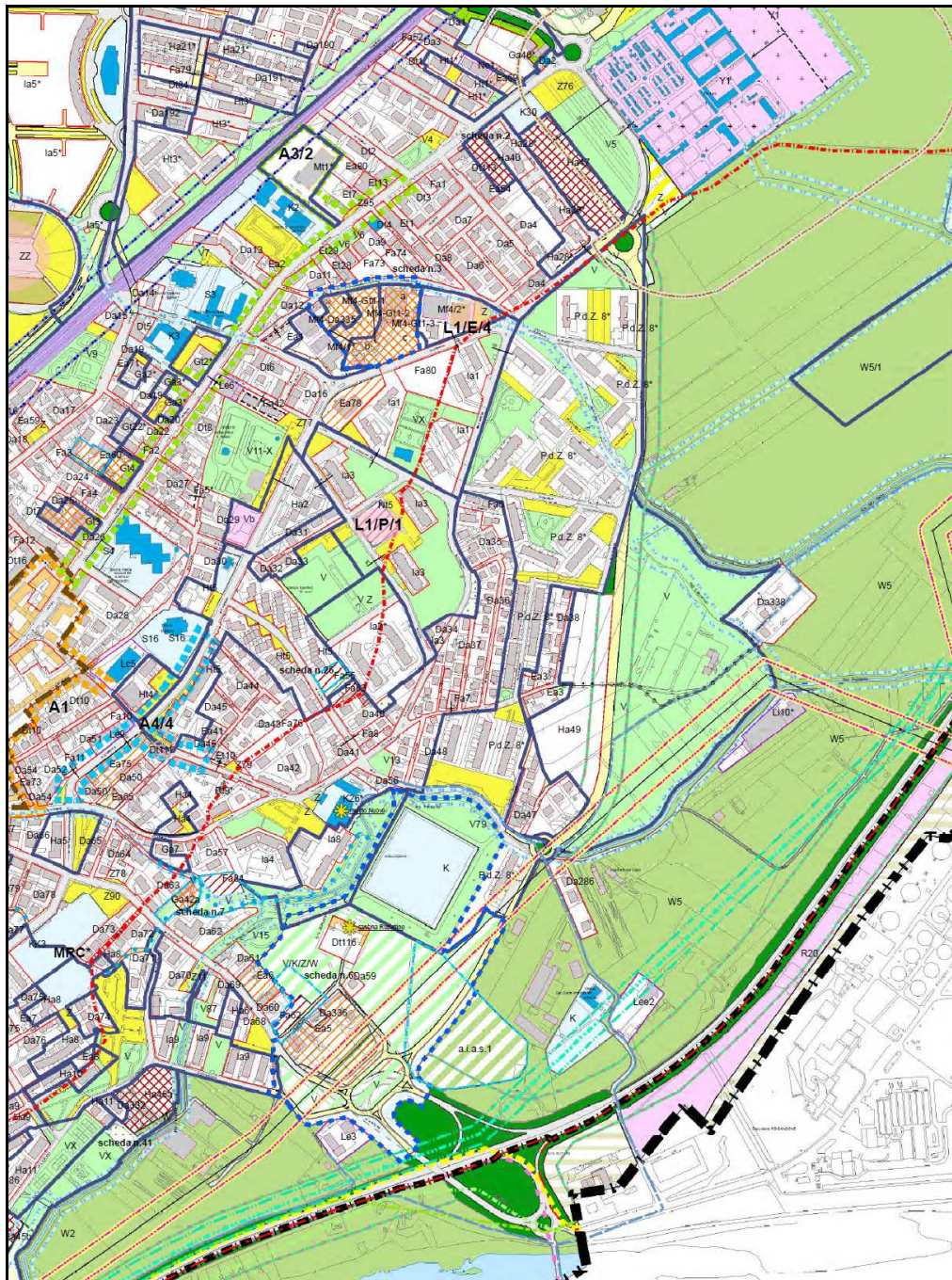
In questo nuovo contesto Settimo è stato individuato comune capofila dell'ambito nord al fine di coordinare la progettualità di un insieme di 15 comuni.

- il Parco Cascina Bordina consente di ampliare la dotazione di grandi parchi in Settimo in attuazione del progetto Tangenziale Verde;
- il collegamento parco Chico Mendez - Reggia tra Borgaro e Venaria che, integrato dalla realizzazione del sovrappasso ferroviario sulla linea storica in Settimo e dei sovrappassi autostradali (A4 e A5), consente di completare il percorso di connessione parco Po – Reggia.;
- la Greenways Po-collina in sponda destra da San Mauro a Castiglione;
- la Greenways Po - pianura in sponda sinistra tra Settimo, Brandizzo e Chivasso.



La Variante Parziale n. 36, approvata in data 25.02.2019. con DCC n.17 e pubblicata sul BUR n. 11 del 14.03.2019, costituisce il quadro normativo di riferimento per la pianificazione territoriale comunale. Inoltre con DCC n. 6 del 08.02.2018 è stata adottata la Proposta Tecnica del Progetto Preliminare della Variante di Revisione Generale del PRG finalizzata all’aggiornamento e la razionalizzazione del reale consolidamento della struttura urbana e territoriale a seguito dell’attuazione delle previsioni di piano, nonché dell’impianto normativo di riferimento.

36



6. Classificazione della rete stradale

Le norme di riferimento per la classificazione delle strade:

- il Nuovo Codice della Strada aggiornato anche dalla Legge 11 settembre 2020, n. 120 (Decreto Semplificazioni)
- le direttive emanate dal Ministero dei LL.PP per la redazione adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico e il D.M. del 5-11-2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", che rappresenta la norma di riferimento più recente per la costruzione di nuove strade, relativamente agli aspetti dimensionali delle diverse categorie di strade e delle eventuali relative strade di servizio.

Le strade possono essere classificate in base alle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade;
- B - Strade extraurbane principali;
- C - Strade extraurbane secondarie;
- D - Strade urbane di scorrimento;
- E - Strade urbane di quartiere;
- E-bis - Strade urbane ciclabili;
- F - Strade locali.
- F-bis. Itinerari ciclopedonali.

A - AUTOSTRADA: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzione e di sistemi di assistenza all'utente lungo l'intero tracciato, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e fine; deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

B - STRADA EXTRAURBANA PRINCIPALE: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia e banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso, con accessi alle proprietà laterali coordinati, contraddistinta dagli appositi segnali di inizio e fine, riservata alla circolazione di talune categorie di veicoli a

motore; per eventuali altre categorie di utenti devono essere previsti opportuni spazi. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio, che comprendano spazi per la sosta, con accessi dotati di corsie di decelerazione e di accelerazione.

C - STRADA EXTRAURBANA SECONDARIA: strada ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine.

D - STRADA URBANA DI SCORRIMENTO: strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali estranee alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

E - STRADA URBANA DI QUARTIERE: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

E-bis - Strada urbana ciclabile: strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti.

F - STRADA LOCALE: strada urbana od extraurbana opportunamente sistemata ai fini di cui al comma 1 non facente parte degli altri tipi di strade.

F-bis. Itinerario ciclopeditone: strada locale, urbana, extraurbana o vicinale, destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile e caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada.

Per le esigenze di carattere amministrativo e con riferimento all'uso e alle tipologie dei collegamenti svolti, le strade, si distinguono in strade "statali", "regionali", "provinciali", "comunali", secondo le indicazioni che seguono. Enti proprietari delle dette strade sono rispettivamente lo Stato, la regione, la provincia, il comune.

Le strade extraurbane si distinguono in:

A - Statali, quando: a) costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale; b) congiungono la rete viabile principale dello Stato con quelle degli Stati limitrofi; c) congiungono tra loro i capoluoghi di regione ovvero i capoluoghi di provincia situati in regioni diverse, ovvero costituiscono diretti ed importanti collegamenti tra strade statali; d) allacciano alla rete delle strade statali i porti marittimi, gli aeroporti, i centri di particolare importanza industriale, turistica e climatica; e) servono traffici interregionali o presentano particolare interesse per l'economia di vaste zone del territorio nazionale.

B - Regionali, quando allacciano i capoluoghi di provincia della stessa regione tra loro o con il capoluogo di regione ovvero allacciano i capoluoghi di provincia o i comuni con la rete statale se cio' sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

C - Provinciali, quando allacciano al capoluogo di provincia capoluoghi dei singoli comuni della rispettiva provincia o piu' capoluoghi di comuni tra loro ovvero quando allacciano alla rete statale o regionale i capoluoghi di comune, se cio' sia particolarmente rilevante per ragioni di carattere industriale, commerciale, agricolo, turistico e climatico.

D - Comunali, quando congiungono il capoluogo del comune con le sue frazioni o le frazioni fra loro, ovvero congiungono il capoluogo con la stazione ferroviaria, tranviaria o automobilistica, con un aeroporto o porto marittimo, lacuale o fluviale, con interporti o nodi di scambio intermodale o con le localita' che sono sede di essenziali servizi interessanti la collettivita' comunale. Ai fini del presente codice, le strade "vicinali" sono assimilate alle strade comunali.

AGGIORNAMENTO DELLA CLASSIFICAZIONE DELLE STRADE

La classificazione della rete stradale è stata redatta partendo dalla classificazione delle strade redatte nell'aggiornamento del PUT del 2011, è stata fatta quindi un'analisi di tutte le strade di scorrimento allo stato attuale. Si è tenuto conto delle caratteristiche strutturali e geometriche esistenti, delle caratteristiche funzionali e i flussi di traffico.

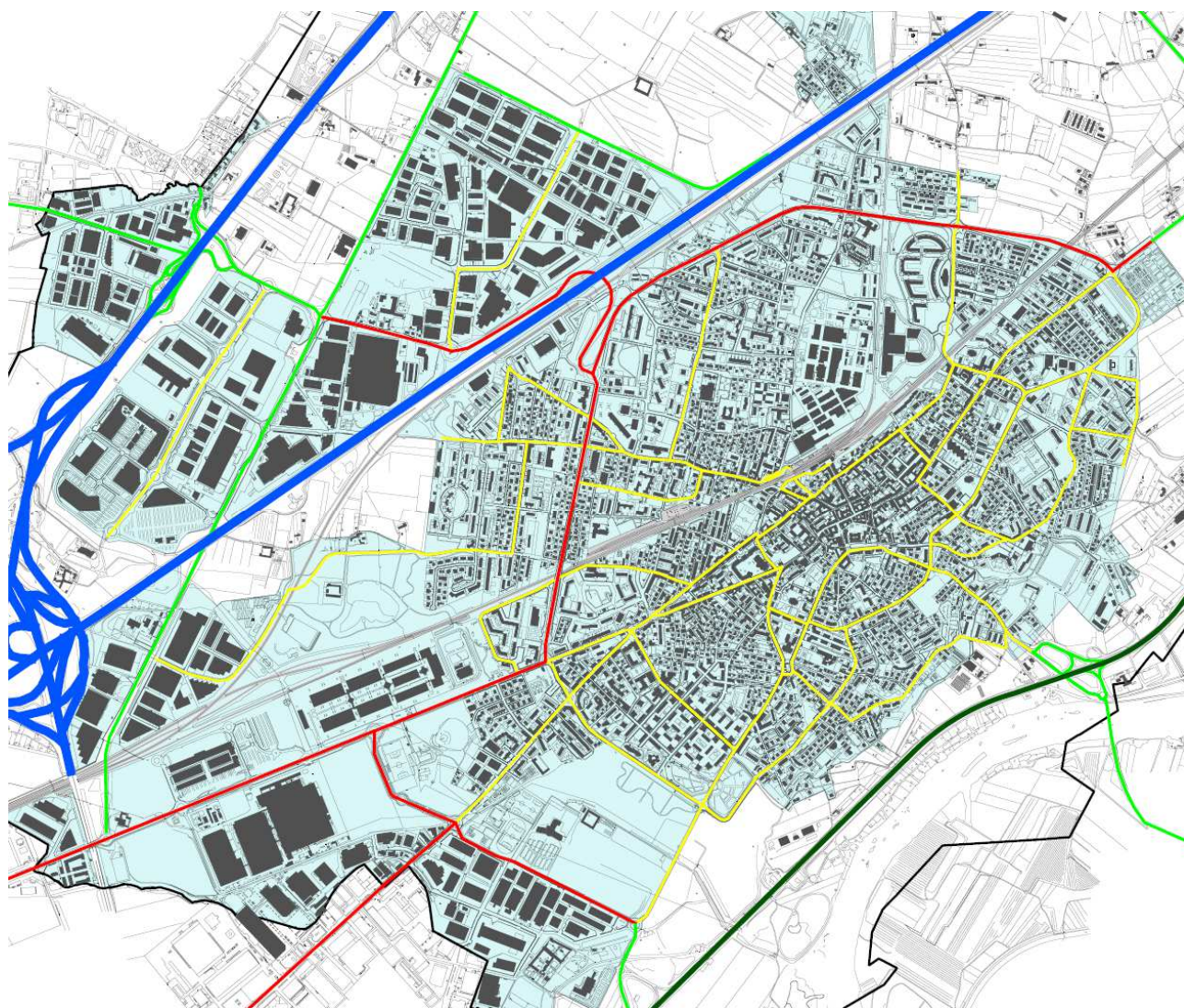
Da questo studio si è potuto constatare che alcune strade di scorrimento definite in base alla funzione di defluidificazione del traffico, attualmente non assolvono a tale funzione, si è deciso quindi di declassificarle come strade di quartiere. Mentre in altri casi tenendo conto dei flussi di traffico sono state mantenute come strade di scorrimento nonostante non siano presenti le caratteristiche geomentriche, come meglio evidenziato nei paragrafi successivi.




Classificazione strade da Codice della Strada

	ESISTENTI	PROGETTO	TIPO
Autostrade			A
Extraurbane principali			B
Extraurbane secondarie			C
Scorrimento			D
Strade di quartiere			E
Strade locali			F

Tavola PUT 2021




AUTOSTRADA

 AUTOSTRADA TIPO A


EXTRAURBANA PRINCIPALE

 EXTRAURBANA PRINCIPALE TIPO B

EXTRAURBANA SECONDARIA


 EXTRAURBANA SECONDARIA TIPO C

STRADA DI SCORRIMENTO

 STRADA DI SCORRIMENTO TIPO D

 STRADA DI SCORRIMENTO TIPO D IN PREVISIONE

STRADA DI QUARTIERE

 STRADA DI QUARTIERE TIPO E

 STRADA DI QUARTIERE TIPO E IN PREVISIONE

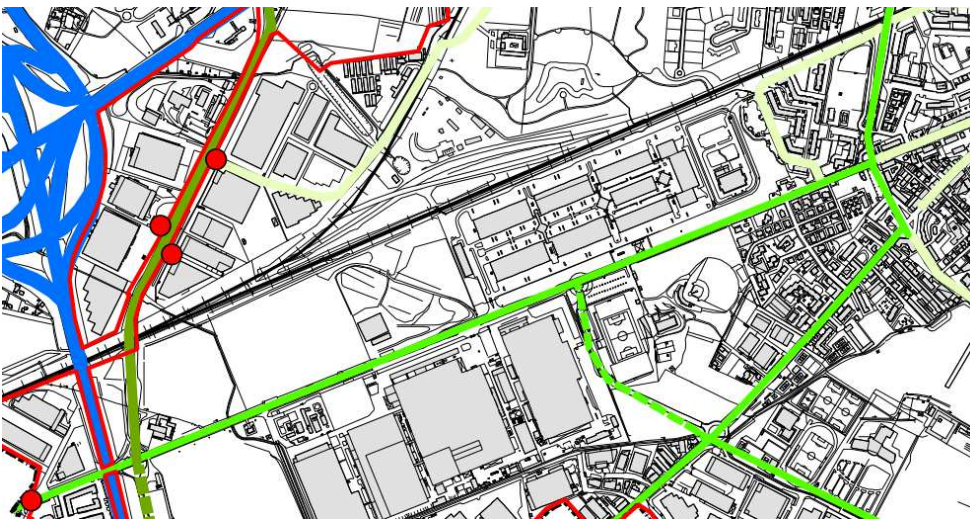
Elenco degli assi stradali oggetto di analisi:

- Via Torino - tratto da via Vigliano a via Raffaello Sanzio
- Via Regio Parco
- Via Raffaello Sanzio
- Via Vigliano
- Via Santa Cristina
- Corso Piemonte
- Cavalcavia 8 agosto
- Via Leinì
- Via Verga - via Raspini
- Via Paganini
- Via Milano
- Via Lombardia

Via Torino - tratto da via Vigliano a via Raffaello Sanzio

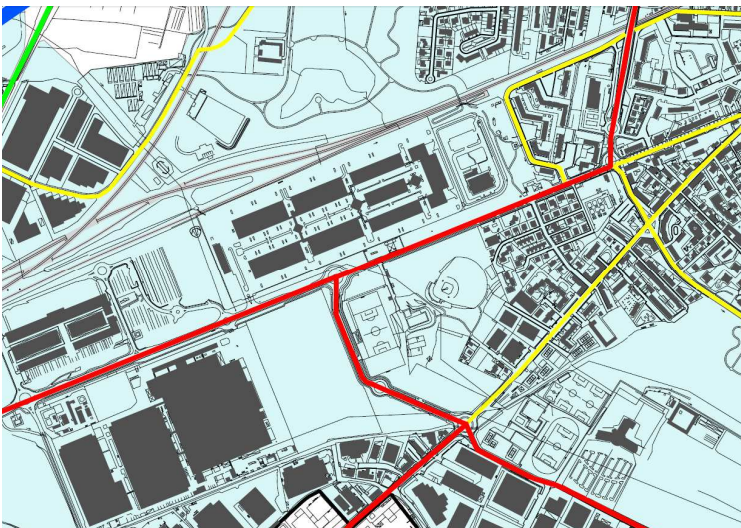


Nel 2011 il tratto era stato classificato come strada di scorrimento.



Nel 2021 la strada è stata classificata come strada di quartiere in quanto non è a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia.

Dal momento che però questo asse assolve funzione di fluidificazione del traffico per la città in base anche alla rilevazione dei flussi, è stato mantenuta la funzione di strada di scorrimento.



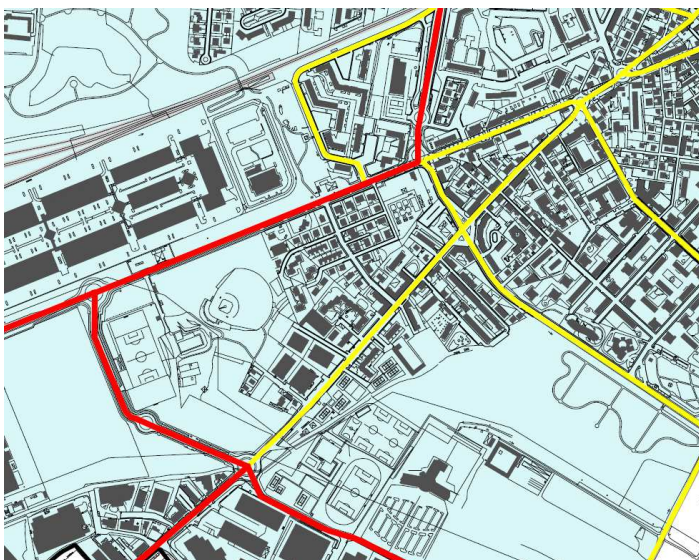
Via Regio Parco - tratto da via Vigliano a via Raffaello Sanzio



Nel 2011 il tratto era stato classificato come strada di scorrimento.



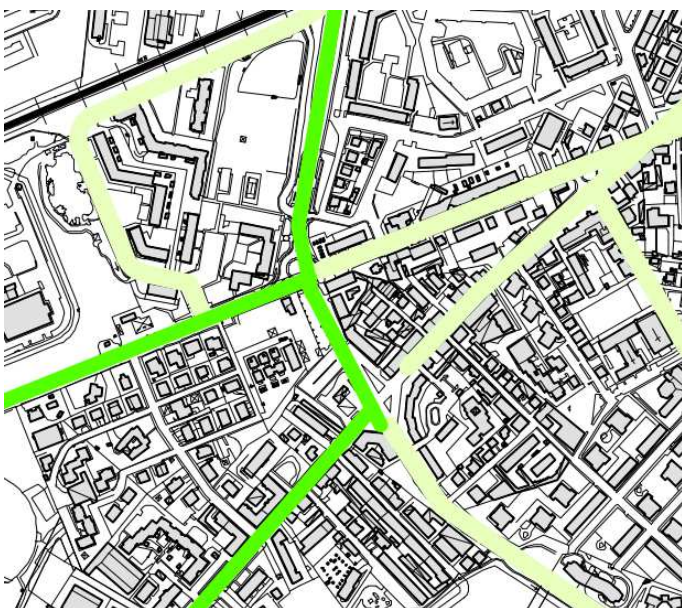
La strada non è a carreggiate indipendenti con almeno due corsie di marcia, inoltre in alcuni tratti abbiamo la presenza di parcheggi a raso collegati direttamente con la carreggiata come si vede dalle foto ma abbiamo pensato a una funzione di strada di quartiere.



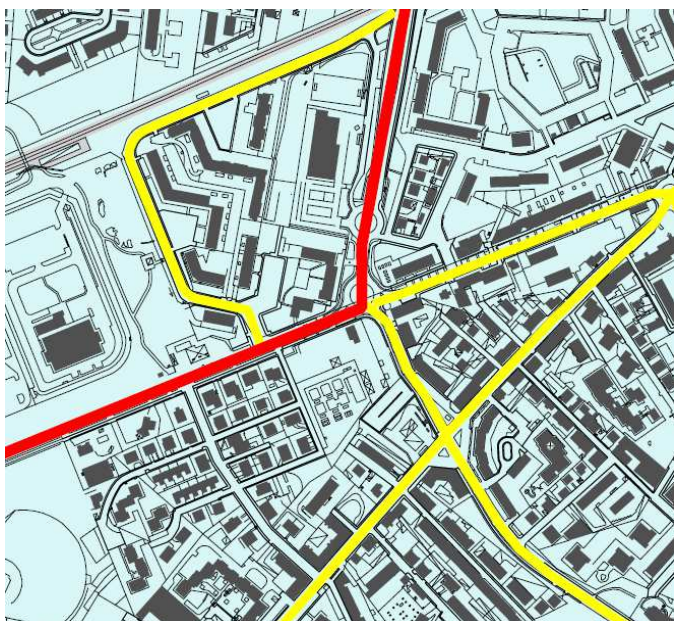
Via Raffaello Sanzio - tratto tra via Regio Parco e via Torino



Nel 2011 il tratto era stato definito strada di scorrimento.



La strada non è a carreggiate indipendenti con almeno due corsie di marcia, inoltre in alcuni tratti abbiamo la presenza di parcheggi a raso collegati direttamente con la carreggiata come si vede dalle foto, per tanto è stato ma abbiamo pensato a una funzione di strada di quartiere.



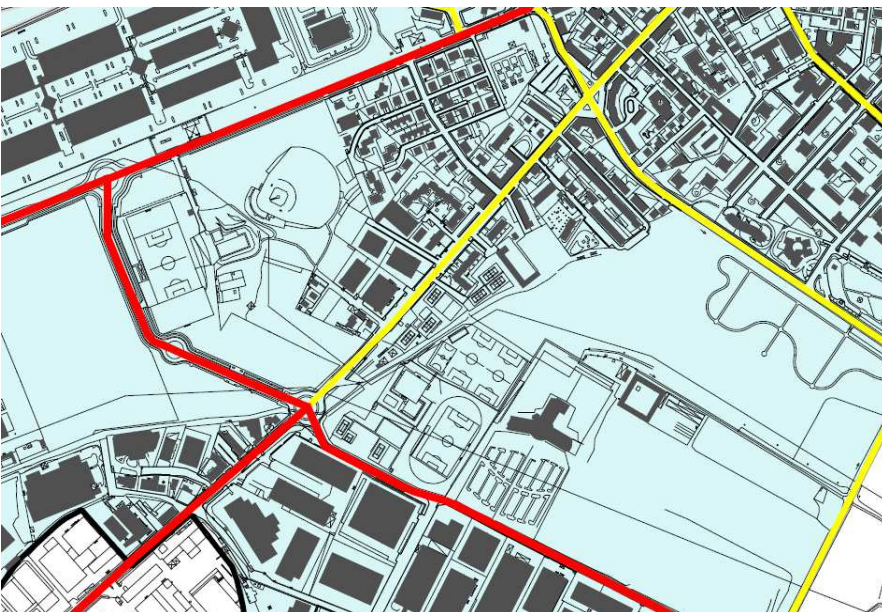
Via Santa Cristina/ via Vigliano



Nel 2011 la strada era stata classificata come strada di scorrimento in prosecuzione della futura via Vigliano.



Su via Santa Cristina e via Vigliano non abbiamo due corsie di marcia come si vede dalle foto, ma sono assi importanti di collegamento alla strada Provinciale 11 per tanto si è deciso di mantenere la classifica di strade di scorrimento.



Corso Piemonte -Tratto da via Torino alla dalla rotonda di via Leinì



Nel 2011 l'intero sovrappasso della ferrovia era stato classificato come strada di scorrimento.



Il tratto tra via Torino e via di Vittorio è stato oggetto di lavori di messa in sicurezza e la velocità massima consentita è stata impostata a 30 km/h. Dal momento che però questo asse assolve funzione di fluidificazione del traffico per la città è stata mantenuta la classifica di strada di scorrimento.



Corso Piemonte - Tratto dalla rotonda di via Leinì a via Milano

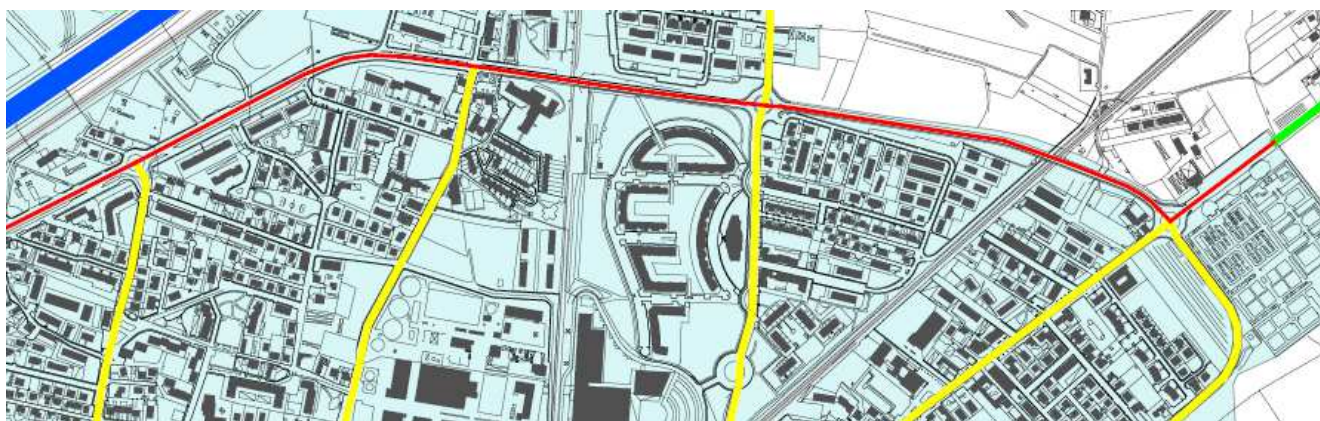


Nel 2011 l'intero tratto è stato classificato come strada di scorrimento.



Il primo tratto fino a via Cascina Nuova è a carreggiate indipendenti separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia.

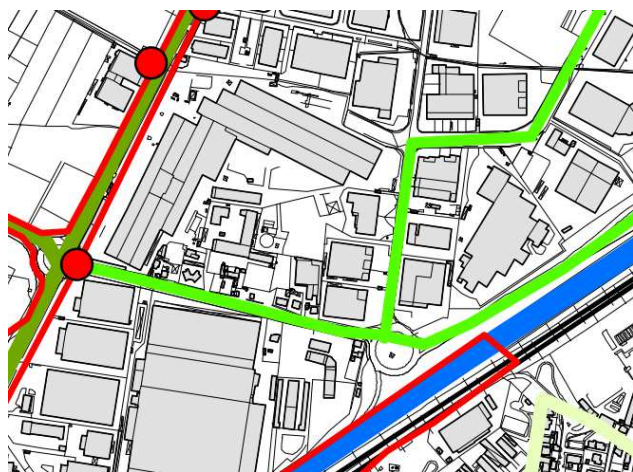
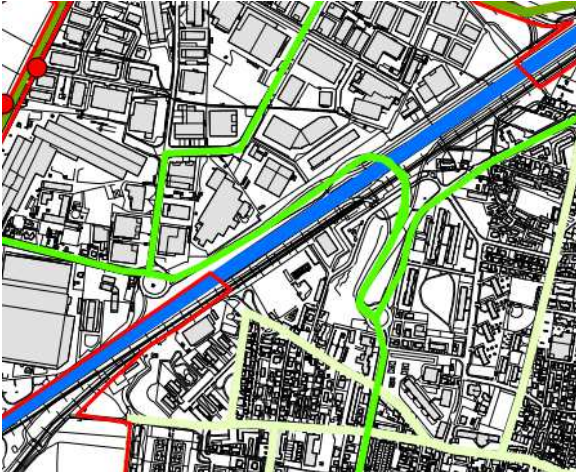
Il secondo tratto invece abbiamo solo una corsia per senso di marcia con spartitraffico centrale, come si vede dalla seconda foto.



Per l'intero tratto stradale è stata mantenuta la classifica di strada di scorrimento in quanto è un asse importante di collegamento della città.



Nel 2011 il cavalcavia è stato classificato come strada di scorrimento anche se non si è in presenza di due corsie per senso di marcia.



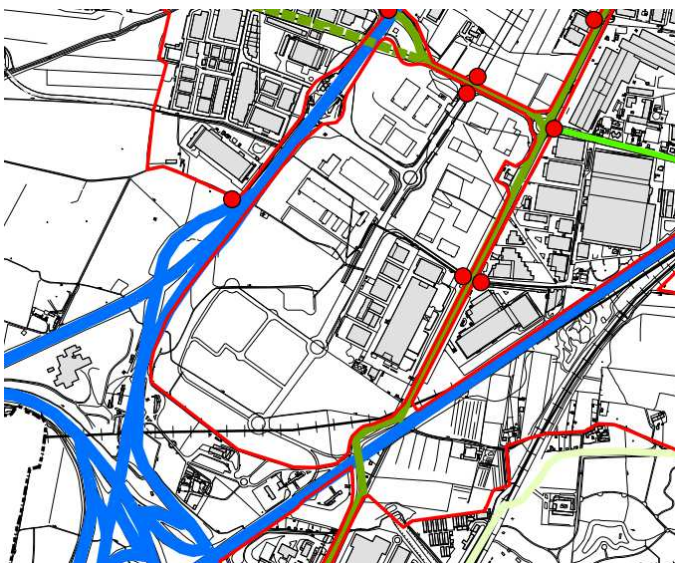
Anche se non si è in presenza di due corsie per senso di marcia questo asse stradale assume funzione di strada di scorrimento soprattutto visti i notevoli flussi di traffico e i collegamenti con le autostrade.



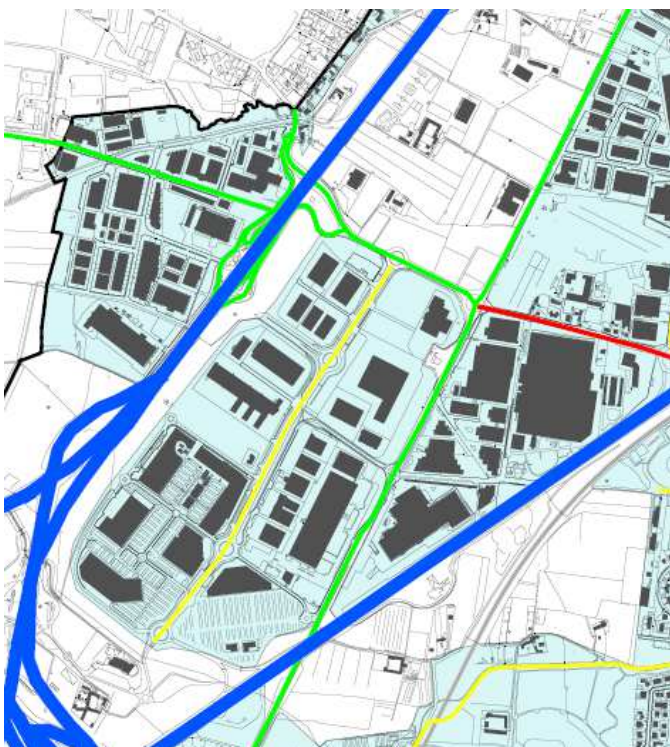
Via Paganini



Nel 2011 la strada era in via di realizzazione per tanto non presentava classificazione



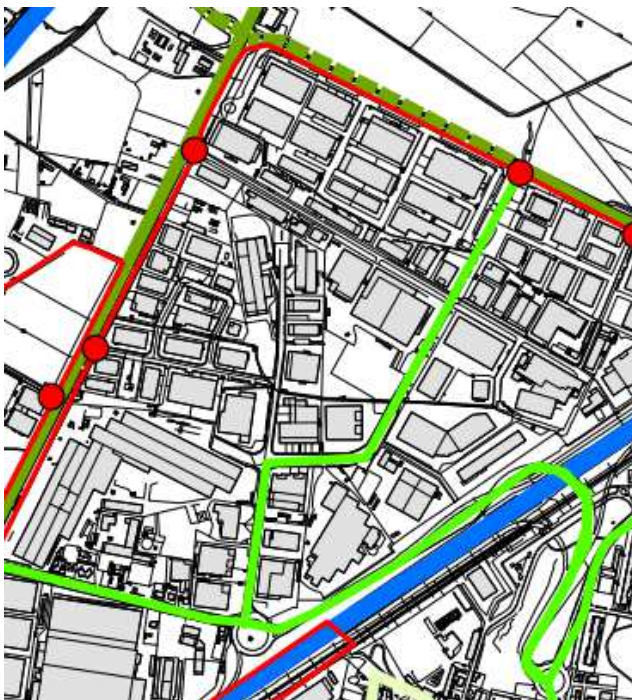
La strada presenta caratteristiche di strada di scorrimento, ma da un confronto con PM e vista la presenza di aree commerciali molto frequentate si è indicata la classifica di strada di quartiere.



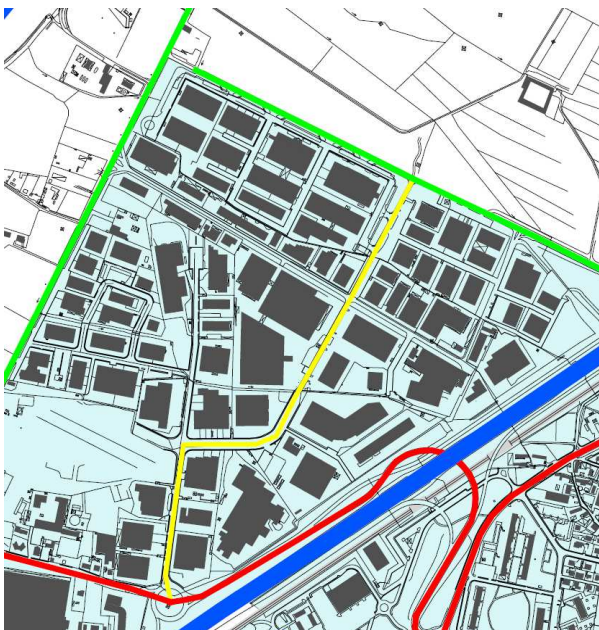
Via Verga - via Raspini



Nel 2011 la strada era stata classificata come strada di scorrimento.



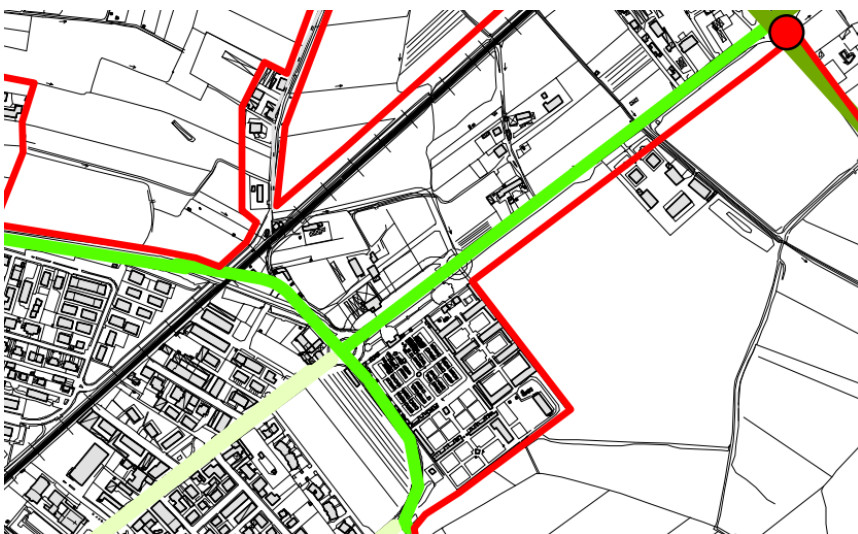
La strada è stata classificata come strada di quartiere in quanto non ci sono due corsie di marcia come si vede dalle foto e attualmente non assolve funzione di strada di scorrimento.



Via Milano - tratto tra inizio centro abitato e rotonda corso Piemonte



Nel 2011 la strada era stata classificata come strada di scorrimento fino a confine centro abitato.



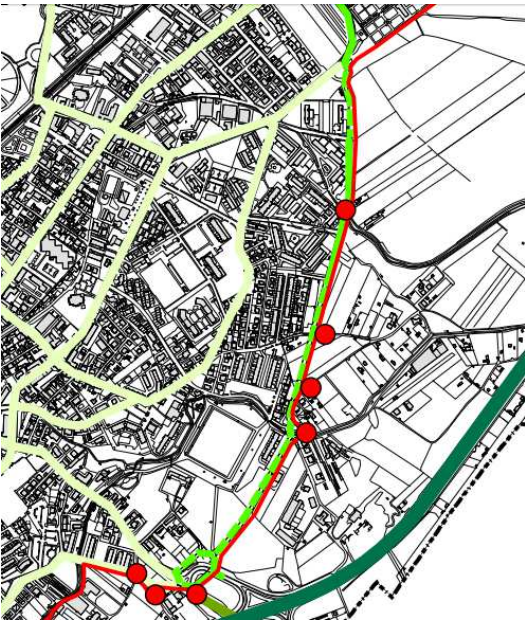
Attualmente è cambiato anche il perimetro del centro abitato e per tanto andrebbe comunque modificato il tracciato fino a strada provinciale .



Via Lombardia



Nel 2011 la strada era stata classificata come strada di scorrimento in quanto aveva la funzione di far defluire il traffico attorno alla città. Anche il prolungamento non ancora realizzato era stato classificato come strada di scorrimento.



La strada attualmente è stata classificata come strada di quartiere in quanto non ci sono le due corsie di marcia. Il prolungamento non è ancora stato realizzato.



7. ANALISI DELLE CRITICITÀ SUL TERRITORIO

Il territorio comunale è stato analizzato soprattutto con l'obiettivo di capire quali criticità emergono sia dal punto di vista della sicurezza stradale sia dal punto di vista della mobilità.

In prima battuta sono state prese in esame le segnalazioni pervenute presso il Comando di Polizia Municipale in questi anni riguardanti soprattutto la sicurezza stradale.

Le segnalazioni sono state raccolte in un elenco preliminare.

Successivamente sono stati organizzati incontri incrociati con i tecnici del Settore Territorio e degli uffici della Società Patrimonio durante i quali sono state analizzate le segnalazioni pervenute allo Sportello Territorio riguardanti la viabilità e la sosta.

Le segnalazioni così raccolte sono state suddivise per tipologia di azione e confrontate con i dati sull'incidentalità per dare un ordine di priorità.

In seguito si è formato un elenco di cui diamo una sintetica illustrazione.

LOCALIZZAZIONE	CRITICITA' RISCONTRATA	AZIONE
incrocio via De Nicola / via Verga	L'intersezione tra via De Nicola e via Verga gode di poca visibilità	miglioramento della mobilità
via De Francisco ambito urbano e extraurbano	Via De Francisco soprattutto nelle ore di punta, è percorsa da veicoli a velocità elevata	miglioramento della mobilità
via Lombardia	Mananza di connessione tra corso Piemonte, via Lombardia e via Castiglione	miglioramento della mobilità
incrocio via Nenni / strada Cebrosa	saturazione delle traverse interne alla zona industriale	miglioramento della mobilità
Via Milano – nei pressi del cimitero	le auto spesso procedono a velocità superiori ai 50 km/h consentiti aumentando il rischio di incidenti per i residenti e gli utenti del cimitero	miglioramento della mobilità
Scuola media inferiore Gobetti via Milano	Negli orari di ingresso e uscita dalla scuola si creano interferenze tra gli studenti a piedi e le auto	sicurezza stradale
Incrocio tra corso Piemonte e via di	Si segnalano molti incidenti dovuti alla velocità elevata e il non rispetto del	sicurezza stradale

Vittorio	semaforo	
Cavalcavia 8 agosto	Dall'analisi dell'incidentalità degli ultimi anni si è rilevata una criticità elevata a causa dei numerosi incidenti registrati negli ultimi anni, causati da eccessiva velocità e dall'imprudenza dei guidatori.	sicurezza stradale
Via Caffadio, Casello Autostrada A5 TO-AO	immissione nel casello dell'autostrada A5 TO-AO poco sicuro	sicurezza stradale
Via Raffaello Sanzio tratto tra via Mantegna e via RegioParco	Molte auto sostano in divieto di sosta anche sugli attraversamenti pedonali, riducendo la così la visibilità sia ai pedoni sia alle auto che transitano su via Raffaello Sanzio provenienti da via San Mauro	miglioramento della mobilità e della sosta
Piazzale del mercato di via Castiglione	Alcuni automobilisti utilizzano il parcheggio come strada alternativa per evitare il semaforo tra via Castiglione e via Generale della Chiesa e procedendo a velocità elevate rendono insicuro il parcheggio agli utenti.	miglioramento della mobilità e della sosta

Le criticità saranno esaminate puntualmente all'interno delle schede allegate al presente documento e in esse verranno descritte alcune possibili soluzioni al problema segnalato.

8. RILEVAZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO

Nel 2013 l'Agenzia della Mobilità Piemontese ha pubblicato sul suo sito l'"IMQ 2013. Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti" che ha effettuato sul territorio piemontese. Di seguito si riporta l'estratto dell'"Analisi sulla Città di Settimo Torinese".

Le Indagini campionarie sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei trasporti (IMQ) nella provincia di Torino hanno avuto inizio nei primi anni novanta e da allora vengono realizzate con cadenza regolare, alternando campioni di grandi dimensioni e campioni più ridotti.

L'edizione 2013 ha considerato non solo la provincia di Torino ma l'intero territorio regionale e nel complesso sono state realizzate oltre 52.000 interviste telefoniche ad un campione della popolazione residente di età maggiore ai 10 anni.

Scopo dell'indagine è stato quello di disegnare, da una parte, il quadro più esaustivo possibile della mobilità delle persone sia dal punto di vista quantitativo (quanti si muovono, quando e dove) che qualitativo (come e perché) e dall'altra di monitorare la qualità percepita dei cittadini nell'uso dei mezzi di trasporto motorizzati - trasporto pubblico e auto privata - e della bicicletta.

Nel complesso dei 31 comuni della cintura torinese, tra la metà di Settembre ed i primi giorni di Dicembre 2013, sono state realizzate 17.500 interviste.

Nella città di Settimo Torinese le interviste hanno riguardato *un campione* di 1.294 cittadini *representativo*, per fascia di età e sesso, *dell'universo della popolazione residente*.

I dati qui presentati riguardano la mobilità esplicita dai residenti nella città di Settimo Torinese, la qualità percepita dagli stessi nell'uso dei vari modi di trasporto nonché la mobilità che interessa il territorio della città di Settimo Torinese esplicita da tutti i residenti nella regione Piemonte.

I valori relativi alla città di Settimo Torinese sono anche posti a confronto con le corrispondenti medie dei valori relativi ai 31 comuni di cintura.

Gli spostamenti analizzati tengono conto del luogo di origine, della destinazione e del motivo per il quale è effettuato (necessità o volontà spostarsi).

Ogni spostamento può essere effettuato in vari modi: *solo a piedi* o utilizzando anche uno o più *mezzi di trasporto* meccanizzati; i mezzi utilizzati possono essere *l'auto*, il *mezzo pubblico* collettivo (treno, metrò, tram, bus, ecc.) oppure un *altro mezzo* individuale (bicicletta, motociclo, ciclomotore, taxi).

Nei dati qui presentati gli spostamenti sono classificati, rispetto al modo, attribuendoli

- al modo *a piedi* se effettuati esclusivamente a piedi senza l'uso di alcun mezzo di trasporto meccanizzato;

- al modo *pubblico* se effettuati con l'uso di uno o più mezzi pubblici, eventualmente in associazione con l'auto, i piedi o altri mezzi;
- al modo *auto* se effettuati con l'auto privata o del car sharing utilizzata come conducente o come passeggero, eventualmente in associazione con i piedi o altri mezzi tranne quelli pubblici;
- al modo *altri mezzi* se effettuati senza l'utilizzo dell'auto o del mezzo pubblico (e non effettuati esclusivamente a piedi).

POPOLAZIONE E SUPERFICIE

Per analizzare il territorio occorre partire dai dati della città ovvero

Fonte: Regione Piemonte - Banca dati "Pi.Sta." al 31/12/2012

Studio "Monitoraggio del Consumo del suolo in Piemonte 2008

Popolazione residente: 46.954 totale di cui 42.458 maggiori di 11 anni

Densità abitativa 1.451 residenti per kmq (media cintura 909 residenti per kmq)

MOBILITÀ DEI RESIDENTI

Base di calcolo: Residenti con 11 o più anni d'età che si sono spostati nel giorno precedente l'intervista. Numero totale spostamenti in Settimo Torinese: 71.733

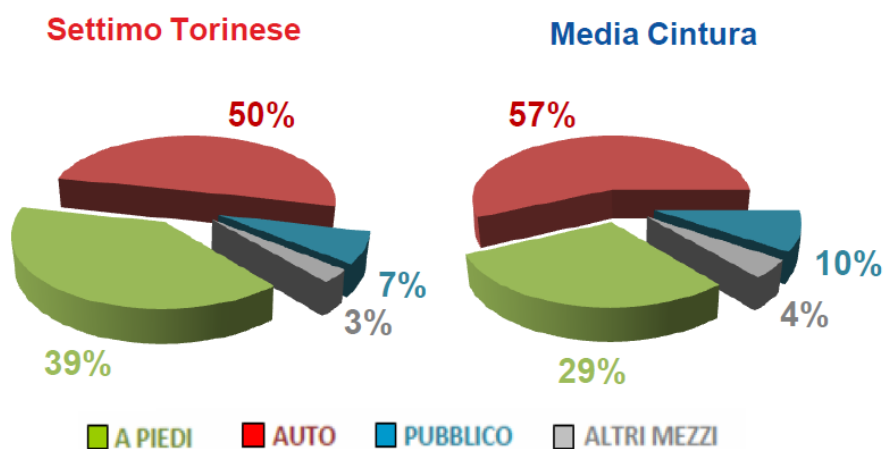
Numero medio spostamenti pro-capite 2,26 (contro i 2,46 della cintura)

spostamenti per attività varie: 36.209

Spostamenti/giorno effettuati per ritorno a casa: 35.524

TIPOLOGIA MEZZO UTILIZZATO

Base calcolo: Spostamenti/giorno effettuati dai residenti con 11 o più anni d'età



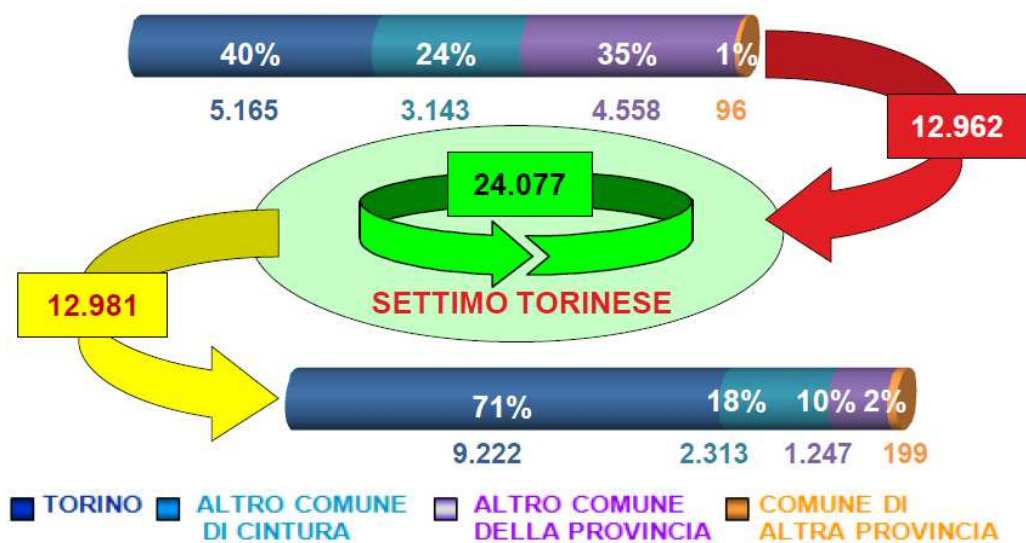
MOBILITÀ DA/PER SETTIMO TORINESE E IN SETTIMO TORINESE

Spostamenti/giorno con origine o destinazione in Settimo Torinese effettuati dai residenti nella Regione Piemonte con 11 o più anni d'età

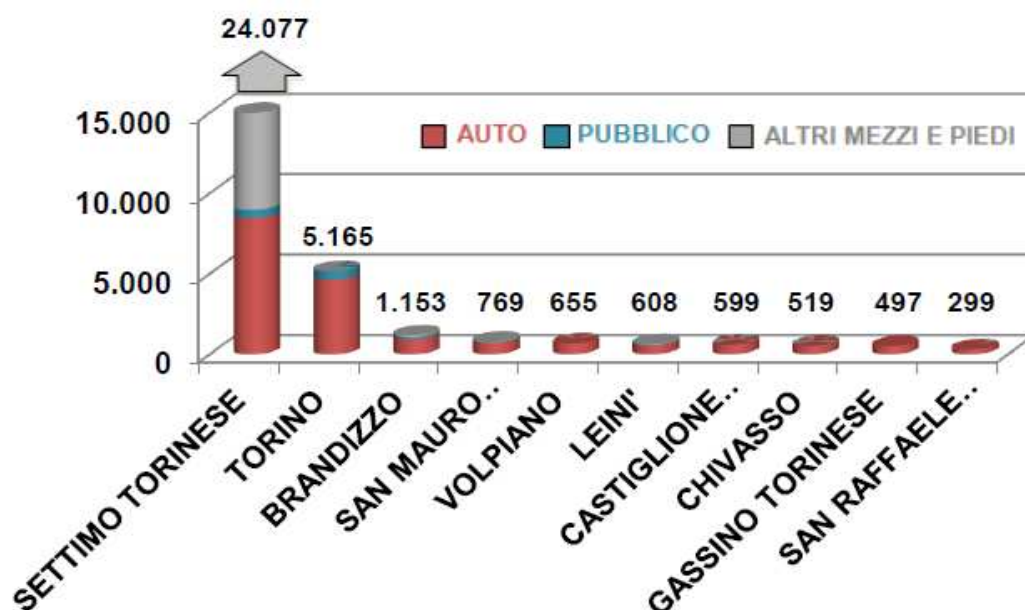


MOBILITÀ GENERATA ED ATTRATTA DA SETTIMO TORINESE

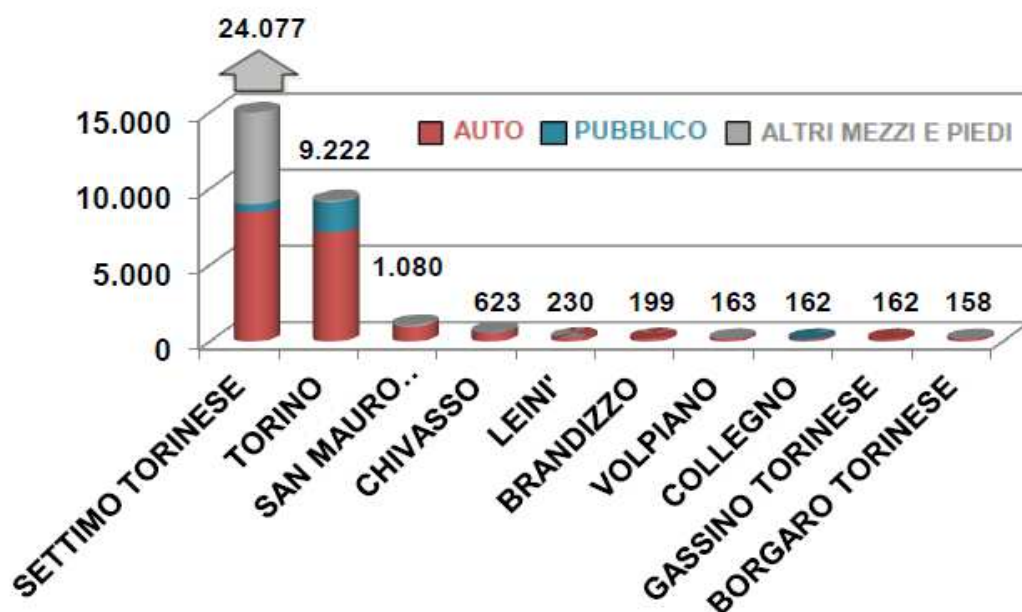
Base di calcolo: Spostamenti/giorno con origine o destinazione in Settimo Torinese effettuati per attività (esclusi i ritorni a casa) dai residenti nella Regione Piemonte con 11 o più anni d'età.



Mobilità destinata in Settimo Torinese - Top 10 provenienze



Mobilità originata in Settimo Torinese - Top 10 destinazioni



Per analizzare la situazione nel 2019 è stato possibile utilizzare i dati dei PORTALI CITTA' SICURA in dotazione della Polizia Municipale.

Sono stati presi in esame i dati dei portali dal 28/06/2018 al 31/12/2018 per un totale di **178 giorni**

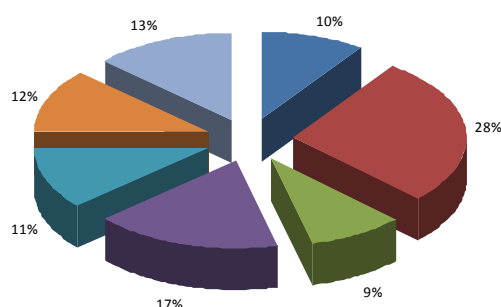
PORTALE CITTA' SICURA	PERIODO ANALIZZATO DAL 28/06/2018 AL 31/12/2018 NUMERO GIORNI 178	MEDIA GIORNALIERA PER IL PERIODO ANALIZZATO (in arrivo)
Via Milano (Cimitero) dir. Centro	835.254	4.692
Cavalcavia 8 Agosto 1944 dir. Centro	2.134.111	11.989
Via De Nicola Strada Cebrosa dir. Centro	901.228	5.063
Via Torino (Villaggio Olimpia) dir. Centro	1.532.719	8.611
Via Regio Parco dir. Centro	1.104.903	6.207
Via San Mauro dir. Centro	29.600*	7.500*
Via Castiglione dir. Centro	1.075.686	6.043
TOTALE TRANSITI	7.613.501	42.772

Sono stati presi in esame i dati dei portali dal 27/07/2020 al 31/12/2020 per un totale di **158 giorni**

PORTALE CITTA' SICURA	PERIODO ANALIZZATO DAL 27/07/2020 AL 31/12/2020 per un totale di 158 giorni	MEDIA GIORNALIERA PER IL PERIODO ANALIZZATO (in arrivo)
Via Milano (Cimitero) dir. Centro	613.826	4.132
Cavalcavia 8 Agosto 1944 dir. Centro	1.761.802	12.124
Via De Nicola Strada Cebrosa dir. Centro	577.110	4.022
Via Torino (Villaggio Olimpia) dir. Centro	1.119.87	8.020
Via Regio Parco dir. Centro	732.770	5.013
Via San Mauro dir. Centro	754.261	5.099
Via Castiglione dir. Centro	839.932	6.089
TOTALE TRANSITI	6.398.788	

ANALISI DEI TRANSITI TOTALI REGISTRATI DA CIASCUN VARCO NEL PERIODO 27/07/2020 - 31/12/2020

■ Via Milano (Cimitero) ■ Cavalcavia 8 Agosto 1944 ■ Via De Nicola Strada Cebrosa ■ Via Torino (Villaggio Olimpia) ■ Via Regio Parco ■ Via San Mauro ■ Via Castiglione



Rilievo diretto effettuato da SAT srl nel 2010

<i>Intersezioni</i>	<i>Flussi di picco giornalieri (In arrivo)</i>
Via Milano	5.627
C.so Piemonte/Via Leinì	9.754
Via Cebrosa/Via Torino	11.326
Via Torino / C.so Piemonte	5.838
Via Regio Parco/ Via Raffaello Sanzio	7.620
Via San Mauro/ Via Raffaello Sanzio	6.797
Via Castiglione	5.498

Abbiamo confrontato i dati dei Portali Città Sicura con la Tabella dei flussi del traffico del 2010 riportati nella relazione del PUT 2011, possiamo verificare che c'è stata una crescita di passaggi al giorno soprattutto in via Torino e sul Cavalcavia 8 Agosto.

Si registra invece una riduzione dei passaggi nel corso degli anni in via Milano e in via Regio Parco. Si mantiene simile negli altri punti della città.

Rilievo dei flussi del traffico veicoli in via Fantina

Nei mesi di settembre e ottobre 2020 la società SAT ha avuto l'incarico di verificare i flussi di traffico in via Fantina per evidenziare quale delle due direttrici fosse più utilizzata.

I dati sono stati registrati mediante l'apparecchio per il monitoraggio del traffico Viacount II della GmbH. I dati raccolti sono stati elaborati con il software ViaGraph

Il misuratore è stato posizionato in via fantina all'altezza del numero 15 e successivamente all'altezza del numero 40 . I due punti di rilievo hanno permesso di analizzare i flussi potenzialmente generati dal mercato e dalla centro commerciale della COOP

Tenendo conto che la rilevazione del traffico nei due punti si è tenuta in due settimane e che quindi i flussi sono necessariamente diverse è però possibile affermare che i due flussi di traffico sono continui per ogni direzione e che alla presenza del centro commerciale o del mercato non inducono a cambiare direzione di marcia una volta raggiunto il centro di attrazione commerciale, ovvero, dai dati raccolti non sembra esserci un flusso di traffico che da via Leini vada al centro commerciale e poi torni in via Leini o da corso Piemonte al centro commerciale e poi torni indietro. I dati suggeriscono piuttosto che ogni direzione ha un flusso costante da e verso corso Piemonte.

Dai dati inoltre emerge chiaro che la direzione Via Leini – C.so Piemonte è la più utilizzata.

Rilievo flussi del traffico veicolare - via Schiaparelli – via Cascina Nuova

Nei mesi di ottobre e novembre 2020 la società SAT ha avuto l'incarico di verificare i flussi di traffico in via via Schiaparelli e in via Cascina Nuova per evidenziare quale delle due direttrici fosse più utilizzata.

Il misuratore è stato posizionato in via Schiaparelli all'altezza del numero 45bis dal 26/10/20 al 01/11/20, e successivamente all'altezza del numero 1 di via Cascina Nuova dal 16/11/20 al 22/11/20. I due punti di rilievo hanno permesso di analizzare il lungo tutto il percorso dal parcheggio della stazione al corso Piemonte.

Analisi dei dati della settimana da lunedì 26 ottobre a domenica 1 novembre 2020- punto di rilievo Via Schiaparelli 45.

Nel periodo preso in esame sono transitati complessivamente 11.684 verso corso Piemonte.

Dal lunedì al sabato si ha un traffico pressoché costante di 1800 veicoli al giorno con una riduzione al sabato a 1600. Decisamente interessante notare come il numero maggiore di veicoli si concentri nelle ore pomeridiane dalle 14 alle 20.

Nel periodo preso in esame sono transitati complessivamente 7.252 verso il centro.

Dal lunedì al sabato si ha un traffico pressoché costante di 1.100 veicoli al giorno con una riduzione al sabato a 998. Decisamente interessante notare come il numero maggiore di veicoli si concentri nelle ore pomeridiane dalle 14 alle 20.

Se da un lato le velocità medie tra le due direzioni non presenta sostanziali differenze i flussi di traffico vedono prevalere con una media di +700 auto al giorno la direzione corso Piemonte con una differenza in termini assoluti di +4432 veicoli alla settimana ovvero circa il 60% in più.

Analisi dei dati della settimana da lunedì 16 novembre a domenica 22 novembre 2020 - punto di rilievo Via Cascina Nuova 1.

Verso corso Piemonte nel periodo preso in esame sono transitati complessivamente 9.497.

Dal lunedì al sabato si ha un traffico pressochè costante di 1.400 veicoli al giorno con una riduzione al sabato 1.300. Decisamente interessante notare come il numero maggiore di veicoli si concentri nelle ore pomeridiane dalle 14 alle 20.

Nel periodo preso in esame sono transitati complessivamente 5.070 verso il centro.

Dal lunedì al sabato si ha un traffico pressoché costante di 800 veicoli al giorno con una riduzione al sabato a 600.

Se da un alto le velocità medie tra le due direzioni non presenta sostanziali differenze i flussi di traffico vedono prevalere con una media di +600 auto al giorno in direzione c.so Piemonte con una differenza in termini assoluti di +4.427 veicoli alla settimana.

Tenendo conto che la rilevazione del traffico nei due punti si è tenuta in due settimane differenti, e i flussi sono necessariamente diversi, è possibile affermare che i due flussi di traffico sono continui per ogni direzione e che ogni direzione ha un flusso costante da e verso corso Piemonte con una netta prevalenza dal centro verso c.so Piemonte.

9. INCIDENTALITÀ

L'Ufficio Monitoraggio Traffico e Incidentalità della Città Metropolitana di Torino a febbraio 2019 ha pubblicato un report sulla sicurezza stradale che analizza gli incidenti sulle strade provinciali nel **periodo dal 2011 al 2017**.

Il report mette a confronto tre quinquenni secondo due parametri, quello temporale e quello spaziale, dividendo il territorio metropolitano in base alle Zone omogenee: rimane esclusa dall'analisi la viabilità sul territorio del Comune di Torino su cui la Città metropolitana non ha strade di competenza. L'analisi fornisce numeri assoluti (incidenti, morti e feriti) sulle strade provinciali, e sviluppa l'elaborazione di una serie di parametri, quali indice di mortalità (numero dei decessi rapportato ogni 100 incidenti), indice di ferimento (numero di decessi e feriti ogni 100 incidenti), frequenza incidentale (numero di incidenti ogni 100 km di strade), costo sociale (cioè il danno economico complessivo che la società subisce a fronte di un incidente), concentrazione degli eventi per singola zona rapportata alla concentrazione della rete stradale nella medesima. Il dato più evidente che emerge è che **nel territorio della Città metropolitana, nel periodo dal 2011 al 2017, gli incidenti sono diminuiti di circa il 9%** (sono stati 934 nel 2017 contro i 1027 del 2011) e i feriti del 4,2% (1461 nel 2017 contro 1526). Relativamente stabile la mortalità: 4,37% nel 2017 e 4,93% nel 2011, ma osservando i quinquenni è in calo (da 4,61% a 4,37%).

Per quanto riguarda le singole zone, un dato interessante è che non è diretta la correlazione fra chilometri e numeri di incidenti. Occorre infatti rapportare i dati ad altri parametri, tra i quali sicuramente il flusso di traffico percorrente le singole infrastrutture.

La sola area metropolitana suburbana del capoluogo ha registrato, nel 2017, il 38% degli incidenti (che nel quinquennio 2013-2017 sono il 35,5%), a fronte di una estensione stradale del 15,14% di tutta la rete.

Dal punto di vista locale, i valori massimi si registrano:

- nel Pinerolese per quanto riguarda l'indice di ferimento;
- nella Zona metropolitana Ovest per quanto riguarda la frequenza incidentale e il costo sociale, nonché per la distribuzione (la concentrazione degli incidenti è pari al triplo della distribuzione della rete);

Il trend temporale, confrontando i tre quinquenni, evidenzia invece localmente, uno spiccato aumento della frequenza incidentale nell'area metropolitana Nord e una diminuzione nella zona del Canavese Occidentale, e lo stesso fenomeno per il costo sociale (in diminuzione anche nel Chierese-Carmagnolese).

**REPORT SINTETICO SULLA INCIDENTALITA' SULLE STRADE PROVINCIALI DELLA CITTA'
METROPOLITANA DI TORINO CON INDICAZIONI PUNTUALI SULLE STRADE PROVINCIALI NEL
COMUNE DI SETTIMO TORINESE**

Incidenti – Morti – Feriti

Incidenti	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ZONA 2 - AMT OVEST	117	85	78	87	90	73	58
ZONA 3 - AMT SUD	181	181	172	199	165	147	138
ZONA 4 - AMT NORD	66	55	57	58	51	55	58
ZONA 5 - PINEROLESE	105	82	100	112	84	92	82
ZONA 6 - VALLI SUSA E SANGONE	82	70	74	76	60	72	66
ZONA 7 - CIRIACESE - VALLI DI LANZO	100	152	136	109	131	137	117
ZONA 8 - CANAVESE OCCIDENTALE	87	108	74	85	101	75	81
ZONA 9 - EPOREDIESE	57	35	37	62	64	51	57
ZONA 10 - CHIVASSESE	93	81	84	69	98	71	91
ZONA 11 - CHIERESE - CARMAGNOLESE	118	91	101	94	95	80	92
CITTA' METROPOLITANA	1006	940	913	951	939	853	840

Morti	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ZONA 2 - AMT OVEST	5	3	5	4	1	1	2
ZONA 3 - AMT SUD	10	10	10	4	8	4	7
ZONA 4 - AMT NORD	5	3	5	2	6	2	3
ZONA 5 - PINEROLESE	6	6	6	5	5	4	7
ZONA 6 - VALLI SUSA E SANGONE	2	3	2	2	5	3	2
ZONA 7 - CIRIACESE - VALLI DI LANZO	5	3	5	8	6	3	9
ZONA 8 - CANAVESE OCCIDENTALE	3	3	3	2	5	2	9
ZONA 9 - EPOREDIESE	2	4	2	5	2	0	2
ZONA 10 - CHIVASSESE	2	5	2	4	2	7	2
ZONA 11 - CHIERESE - CARMAGNOLESE	10	8	10	4	2	6	4
CITTA' METROPOLITANA	50	48	50	40	42	32	47

Feriti	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ZONA 2 - AMT OVEST	181	124	119	141	134	119	92
ZONA 3 - AMT SUD	275	295	268	322	274	220	223
ZONA 4 - AMT NORD	90	86	75	105	71	88	85
ZONA 5 - PINEROLESE	154	130	173	196	137	151	138
ZONA 6 - VALLI SUSA E SANGONE	132	99	111	110	80	91	102
ZONA 7 - CIRIACESE - VALLI DI LANZO	149	245	221	171	205	212	187
ZONA 8 - CANAVESE OCCIDENTALE	118	182	109	137	159	112	124
ZONA 9 - EPOREDIESE	72	41	54	88	99	80	89
ZONA 10 - CHIVASSESE	144	119	127	101	165	104	142
ZONA 11 - CHIERESE - CARMAGNOLESE	185	162	160	164	155	111	142
CITTA' METROPOLITANA	1500	1483	1417	1535	1479	1288	1324

Di seguito si riporta la tabella dell'analisi del numero di incidenti nelle strade provinciali in Settimo Torinese nel 2017 dalla quale risulta che nella zona 4 – amt nord, Settimo è al 5° posto per numero di incidenti a pari merito con Ciriè.

ISTAT	Toponimo Comune	Numero di incidenti	Morti	Feriti	Chilometri S.P.	Frequenza incidentale	Indice di ferimento	Indice di mortalità	Costo sociale
1171	Orbassano	39	2	71	20,28	192,32	187,18	5,13	317,27
1197	Poirino	21	1	38	42,11	49,87	185,71	4,76	79,29
1112	Gassino Torinese	19	1	28	16,3	116,53	152,63	5,26	177,55
1086	Ciriè'	18	1	31	14,45	124,56	177,78	5,56	208,34
1265	Settimo Torinese	18	2	30	26,98	66,7	177,78	11,11	165,74

Frequenza incidentale

La Frequenza incidentale rappresenta il numero di incidenti ogni 100 km di rete.

Lo studio effettuato dalla Città Metropolitana nel 2016, sul quinquennio 2010-2014, per le strade ad elevato rischio (ovvero per le strade in cui frequenza incidentale, indice di mortalità ed indice di ferimento erano superiori alla media della Regione Piemonte), ha individuato una soglia media pari a 80 inc/km*100 ed una soglia critica pari a 164,11 inc/km*100. Naturalmente, il dato qui riportato non tiene conto della scarsa rilevanza, dal punto di vista statistico, di strade a bassa frequentazione e quindi con rari eventi.

Freq. Inc.	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ZONA 2 - AMT OVEST	120,6	87,62	80,4	89,68	92,77	75,25	59,79
ZONA 3 - AMT SUD	74,23	74,23	70,54	81,61	67,66	60,28	56,59
ZONA 4 - AMT NORD	55,79	46,49	48,18	49,03	43,11	46,49	49,03
ZONA 5 - PINEROLESE	20,41	15,94	19,44	21,77	16,33	17,88	15,94
ZONA 6 - VALLI SUSA E SANGONE	23,85	20,36	21,52	22,1	17,45	20,94	19,19
ZONA 7 - CIRIACESE - VALLI DI LANZO	23,38	35,53	31,79	25,48	30,62	32,03	27,35
ZONA 8 - CANAVESE OCCIDENTALE	22,43	27,84	19,08	21,91	26,04	19,33	20,88
ZONA 9 - EPOREDIESE	17,99	11,05	11,68	19,57	20,2	16,1	17,99
ZONA 10 - CHIVASSESE	31,08	27,07	28,07	23,06	32,75	23,72	30,41
ZONA 11 - CHIERESE - CARMAGNOLESE	41,1	31,7	35,18	32,74	33,09	27,86	32,04
CITTA' METROPOLITANA	33,13	30,96	30,07	31,32	30,93	28,09	27,67

Dall'analisi della **frequenza incidentale** nelle strade provinciali in Settimo Torinese nel 2017 risulta che nella zona 4 – amt nord, Settimo è al 33° posto.

ISTAT	Comune	Numero di incidenti	Morti	Feriti	Chilometri S.P.	Frequenza incidentale	Indice di ferimento	Indice di mortalità	Costo sociale
1265	Settimo Torinese	18	2	30	26,98	66,7	177,78	11,11	165,74

Costo Sociale

Il Costo Sociale costituisce una stima del danno economico subito dalla società a causa di tali eventi. Il danno economico non è rappresentato da una spesa diretta sostenuta dalla società, ma è la quantificazione economica degli oneri che, a diverso titolo, gravano sulla stessa a seguito delle conseguenze causate da un incidente stradale. I valori unitari di base (CMf, CMm, CGi) sono individuati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI,

LA NAVIGAZIONE ED I SISTEMI INFORMATIVI E STATISTICI, Direzione Generale per la Sicurezza Stradale, nello “Studio di valutazione dei Costi Sociali dell’incidentalità stradale”.

Lo studio effettuato dalla Città Metropolitana del 2016, sul quinquennio 2010-2014, per le strade ad elevato rischio (ovvero per le strade in cui frequenza incidentale, indice di mortalità ed indice di ferimento erano superiori alla media della Regione Piemonte), ha individuato una soglia media pari a 111.634 €/km ed una soglia critica pari a 266.620 €/km.

Costo Sociale	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ZONA 2 - AMT OVEST	169,5	110,1	138,1	133,2	84,0	75,6	77,6
ZONA 3 - AMT SUD	117,4	120,9	115,8	89,4	104,2	69,4	88,0
ZONA 4 - AMT NORD	101,8	73,9	95,6	68,3	106,4	61,9	73,9
ZONA 5 - PINEROLESE	32,4	30,0	33,9	33,1	27,7	26,1	33,5
ZONA 6 - VALLI SUSA E SANGONE	27,6	27,5	24,7	24,7	33,6	26,6	23,4
ZONA 7 - CIRIACESE - VALLI DI LANZO	34,9	38,6	42,9	47,8	44,7	35,0	53,1
ZONA 8 - CANAVESE OCCIDENTALE	26,9	34,5	25,6	25,1	39,5	22,1	50,7
ZONA 9 - EPOREDIESE	21,1	25,7	18,0	37,6	24,9	12,4	23,3
ZONA 10 - CHIVASSESE	33,8	44,9	31,1	36,9	36,9	52,5	33,4
ZONA 11 - CHIERESE - CARMAGNOLESE	84,1	69,2	79,8	48,7	36,9	50,8	45,4
CITTA' METROPOLITANA	49,3	47,8	47,8	44,6	44,8	36,8	44,7

Dalla tabella dell’analisi del Costo Sociale nelle strade provinciali in Settimo Torinese nel 2017 risulta che nella zona 4 – amt nord, Settimo è al 22° posto.

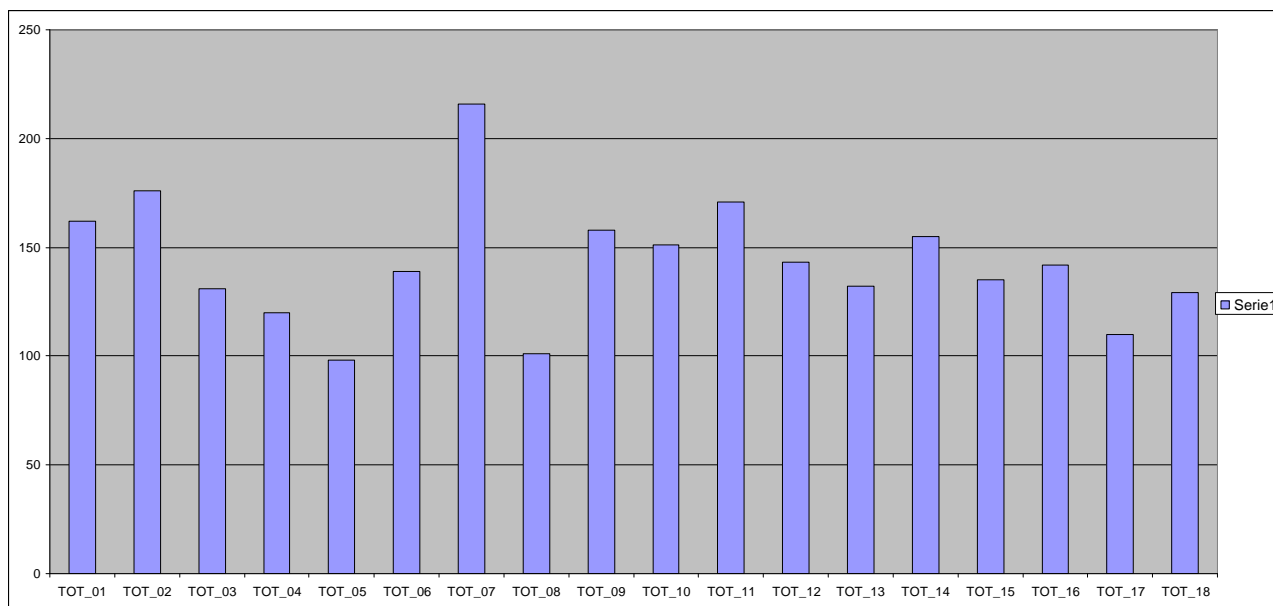
ISTAT	Toponimo Comune	Numero di incidenti	Morti	Feriti	Chilometri S.P.	Frequenza incidentale
1265	Settimo Torinese	18	2	30	26,98	66,7

ANALISI COMUNE DI SETTIMO 2001 – 2018

Per quanto riguarda invece l’incidentalità su tutte le strade del territorio comunale, la Polizia Municipale ha fornito al gruppo di lavoro i dati relativi al numero di incidenti registrati dal 2001 al 2018. Di seguito sono indicati il numero di incidenti divisi per anni registrati sul territorio da P.M., Carabinieri e Polizia Stradale.

tot_01	tot_02	tot_03	tot_04	tot_05	tot_06	tot_07	tot_08	tot_09
162	176	131	120	98	139	216	101	158
tot_10	tot_11	tot_12	tot_13	tot_14	tot_15	tot_16	tot_17	tot_18
151	171	143	132	155	135	142	110	129

Dal diagramma possiamo evincere che negli ultimi anni vi è stato una tendenza alla riduzione del numero di incidenti sul territorio comunale.

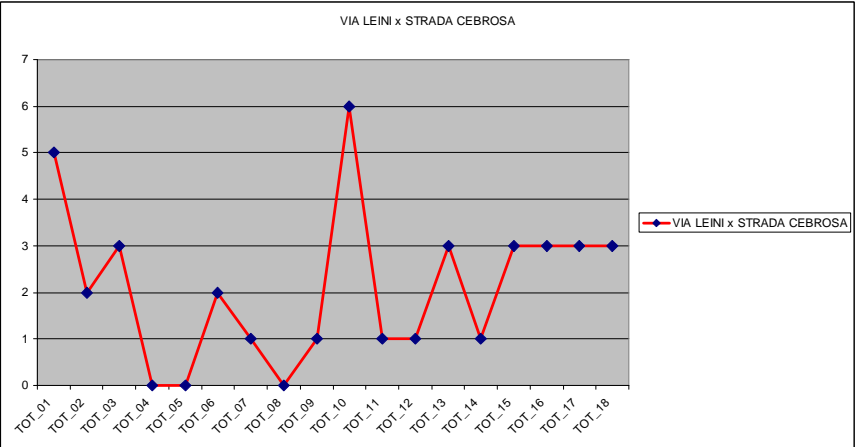
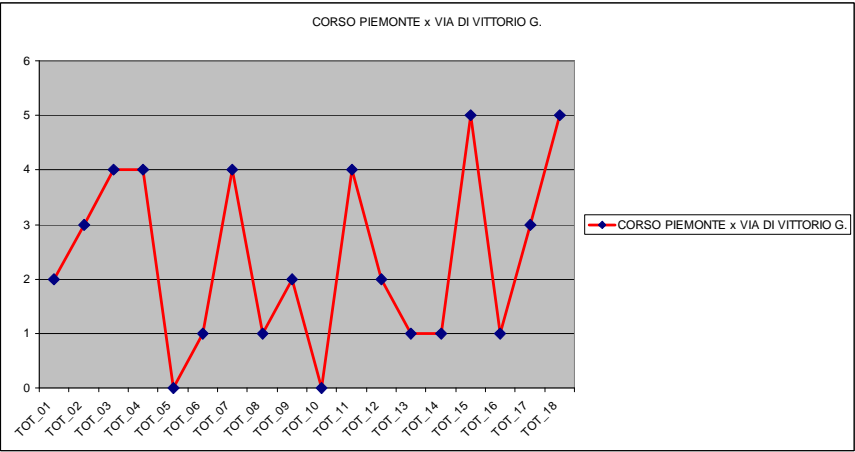
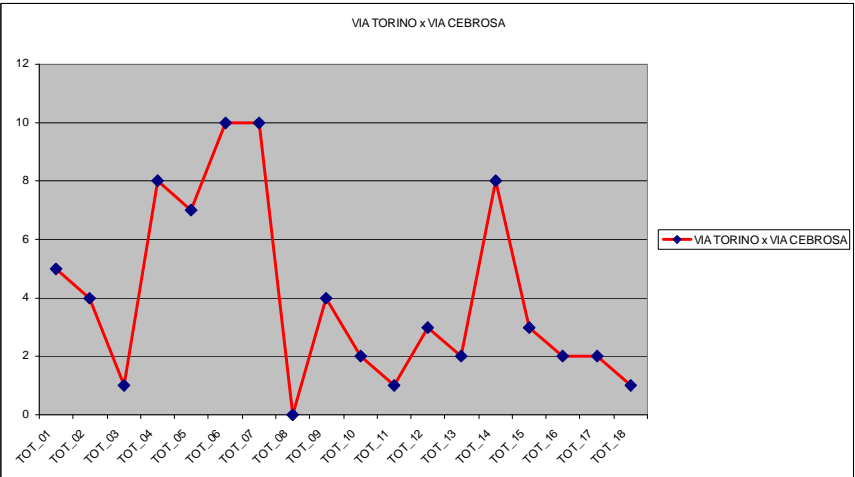
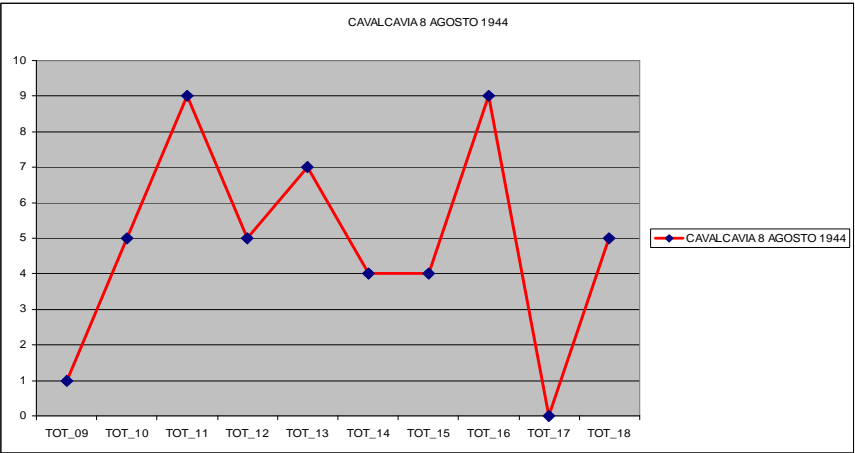


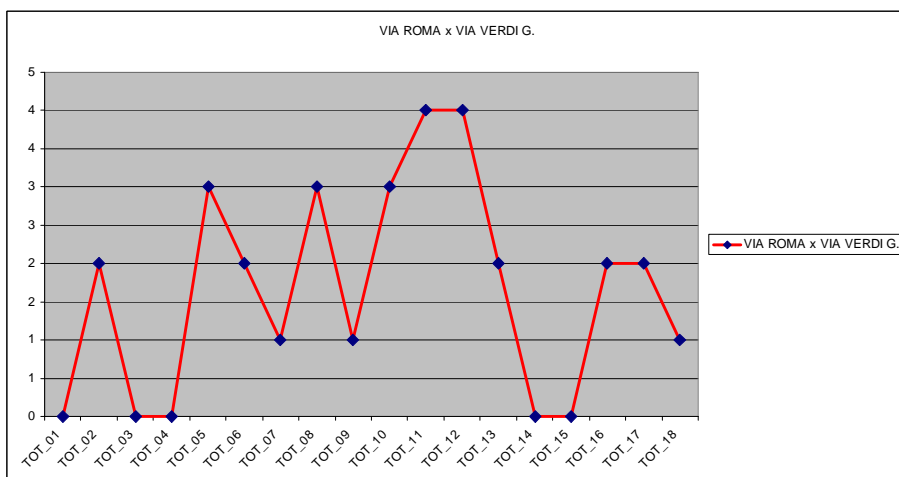
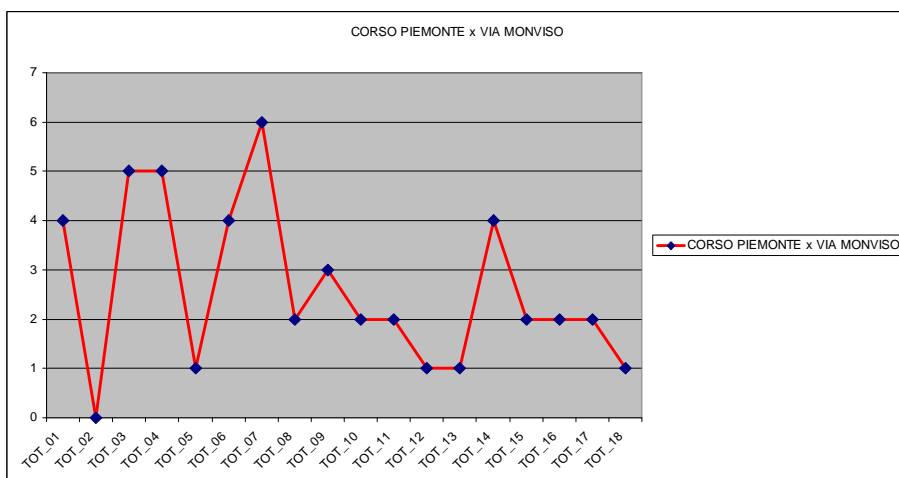
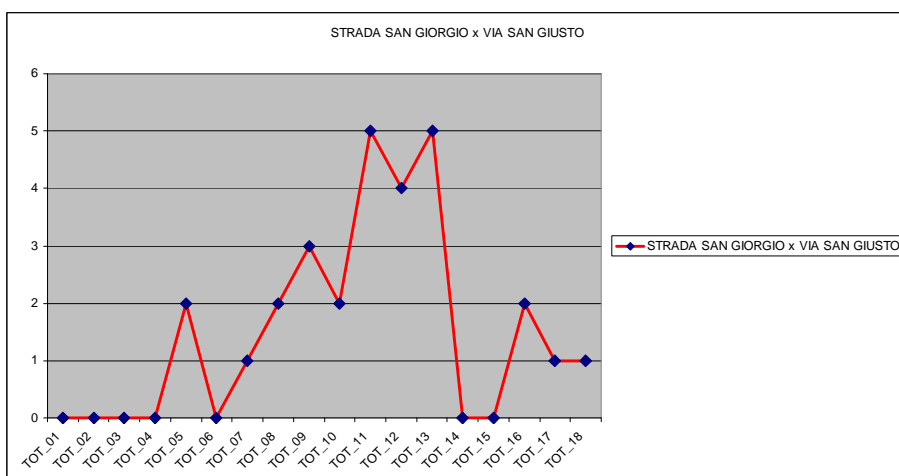
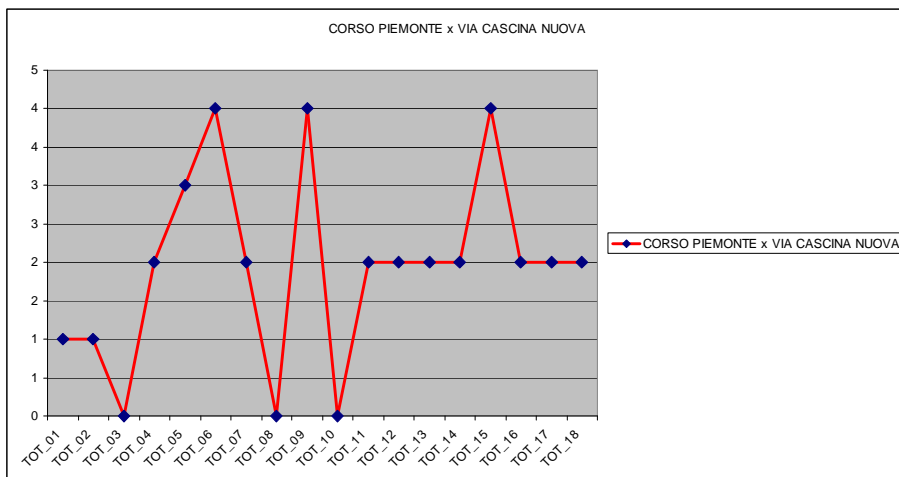
Utilizzando la banca dati fornitaci dalla Polizia Municipale sono stati analizzati tutti gli incroci sui quali sono stati rilevati incidenti nel periodo di riferimento 2011 al 2018.

Qui si riportano i dati degli incroci che hanno registrato tra il 2011 e il 2018 un numero superiore a n. 15 di incidenti.

INCROCI	TOT_11	TOT_12	TOT_13	TOT_14	TOT_15	TOT_16	TOT_17	TOT_18	TOT_11_18
CAVALCAVIA 8 AGOSTO 1944	9	5	7	4	4	9	0	5	43
VIA TORINO x VIA CEBROSA	1	3	2	8	3	2	2	1	22
CORSO PIEMONTE x VIA DI VITTORIO	4	2	1	1	5	1	3	5	22
VIA LEINI x STRADA CEBROSA	1	1	3	1	3	3	3	3	18
CORSO PIEMONTE x VIA CASCINA NUOVA	2	2	2	2	4	2	2	2	18
STRADA SAN GIORGIO x VIA SAN GIUSTO	5	4	5	0	0	2	1	1	18
CORSO PIEMONTE x VIA MONVISO	2	1	1	4	2	2	2	1	15
VIA ROMA x VIA VERDI G.	4	4	2	0	0	2	2	1	15

Per ogni incrocio sono stati rappresentati gli incidenti registrati nel periodo di riferimento in un diagramma per capire l'andamento del numero di incidenti.





Da queste tabelle risulta come in alcuni incroci si è avuto un incremento negli anni come ad esempio nel Cavalcavia 8 agosto e incrocio di Corso Piemonte/via di Vittorio mentre si registra una riduzione negli incroci via Roma/via Verdi, Corso Piemonte/via Monviso, via San Giorgio/via San Giusto. Infine si registra un andamento costante per gli incroci di Corso Piemonte/via Cascina Nuova e via Leini/Strada Cebrosa.

In questa tabella sono indicati i punti della città dove sono stati registrati incidenti mortali nel periodo di riferimento **2011- 2018 dalla quale emergono pochi incidenti mortali sulle strade di proprietà comunale.**

Descrizione della strada	Anno	Totale veicoli coinvolti	Totale morti entro le prime 24 ore	Totale morti entro 30 giorni	Totale feriti
AUTOSTRADA TORINO - AOSTA (COURMAYEUR)	11	1	1		0
VIA BRESCIA	12	1	1		
Via Brescia, 16	12	2	1		3
STRADA COMUNALE CAVALCAVIA 8 AGOSTO 44	14	2		1	0
Via Primo Levi, 12	14	2	1		0
VIA MOGLIA 86	15	1	1		
STRADA PROVINCIALE 3 DELLA CEBROSA - COMUNE DI VOLPIANO	15	1	1		
AUTOSTRADA A4 TORINO- TRIESTE (TRATTO TO-MI)	15	4	1		6
AUTOSTRADA A4 TORINO- TRIESTE (TRATTO TO-MI)	17	1	1		0
VIA CEBROSA 68	17	2		1	1

10. Gli attrattori del traffico e la viabilità cittadina

La città di Settimo Torinese ha una buona dotazione di servizi e attrezzature di interesse generale, la cui diversificazione dà risposta alle molteplici esigenze della popolazione coprendo le varie fasce di età e le loro differenti esigenze. La dotazione di servizi di interesse generale, oltre a garantire una risposta a livello comunale risponde anche a esigenze di carattere sovracomunale e di comprensorio. I servizi di interesse sovracomunale riguardano aree per l'istruzione superiore, parchi urbani e comprensoriali e aree per servizi socio assistenziali e sanitari di livello sovracomunale, sul territorio comunale è presente infatti una struttura di tipo ospedaliero per la riabilitazione e la lungodegenza.

Invece la dotazione di servizi amministrativi è concentrata soprattutto nella zona storica centrale, dove sono localizzati il Municipio e alcuni uffici di servizi comunali al cittadino. Altri servizi non amministrativi sono collocati in maniera più capillare sul territorio, si tratta degli istituti scolastici dell'obbligo, di spazi culturali come la Biblioteca multimediale, di servizi di tipo sanitario e socio assistenziale, di edifici di culto, di spazi di relazione nonché di aree mercatali.

Per analizzare i comportamenti e le modalità di utilizzo della rete stradale e definirne la capacità di assorbire tali flussi di traffico, si è ritenuto fondamentale studiare e individuare le varie funzioni attrattive che svolgono tali servizi, verificando la loro posizione rispetto alle infrastrutture per la mobilità e la sosta, come meglio evidenziato nella "Tavola 4_Principali attrattori di traffico e sistema della sosta".

L'elenco delle dotazioni di servizi e attrezzature di interesse generale suddivisi per tipologia (non per frequenza) escludendo le funzioni scolastiche è il seguente:

<i>Servizi amministrativi</i>	Municipio
	Uffici comunali demografici
	Palazzo Credenza - Centro per l'Impiego - CISSP
	Giardinera - Polizia Municipale
	Caserma Carabinieri
	Uffici Postali
<i>Servizi a carattere culturale</i>	Casa della musica
	Ecomuseo del Freidano
	Biblioteca Archimede e piazza Campidoglio
	Pieve di San Pietro
<i>Servizi per commercio: Aree mercatali</i>	Via Einaudi/Consolata

	via Fantina
	via Carlo Alberto dalla Chiesa
	via Primo Levi
<i>Servizi Sanitari</i>	ASL TO4
	CRI
	Casa di cura per malati di Alzheimer
<i>Servizi Socio Assistenziali</i>	CASUN - Progetto Ponte - Centro Diurno Disabili
	Centro di salute mentale
	Casa Frida Khalo - Residenza Assistenziale Flessibile
	Centro Teobaldo Fenoglio
<i>Servizi e Spazi di Relazione</i>	piazza ex Ferrero (zona residenziale)
	piazza Caduti sul lavoro - (centro commerciale)
	piazzale Freidano
	Piazza Campidoglio
<i>Servizi a carattere religioso</i>	Testimoni di Geova
	Chiesa frazione Mezzi Po
	Chiesa della Beata Vergine Consolata
	Chiesa di Santa Maria Madre della Chiesa
	Cappella di Santa Croce
	Canonica San Pietro in Vincoli
	Chiesa del Cuore Immacolato di Maria
	Cappella di San Rocco
	Cappella di San Bernardo
	Chiesa di San Vincenzo de Paoli
	Chiesa di San Pietro in Vincoli
	Chiesa della Santissima Trinita'
	Chiesa e oratorio di San Giuseppe Artigiano
	Chiesa Evangelica

Pertanto la classificazione introdotta dal PUT relativamente a servizi e attrattori, si basa sul gradiente di “attrattività” di ogni servizio, cioè alla capacità di questi luoghi di generare traffico o richiesta di posti auto, influenzando la viabilità e la sosta e generando in taluni casi situazioni di pericolo per gli utenti.

Quindi le attività sono state raggruppate in 2 grandi insiemi, a seconda della frequenza di utilizzo:

<i>attrattori con frequenza continuativa</i>	<i>edifici scolastici</i> <i>edifici pubblici</i> <i>strutture sanitarie</i> <i>teatro, cinema...</i> <i>centri commerciali</i> <i>ricettivo</i>
<i>attrattori con frequenza periodica</i>	<i>impianti sportivi</i> <i>aree mercatali</i> <i>edifici di culto</i> <i>aree verdi e grandi parchi</i> <i>cimitero</i>

All'interno di ognuna delle due categorie sono state distinte le attività definendo il loro peso specifico rispetto al loro grado di fruizione presunto. Questa classificazione è visibile nella tavola specifica (Tavola 4).

In particolare i servizi che influenzano maggiormente i flussi di traffico, sono quelli legati alla presenza di edifici scolastici dell'obbligo e di aree mercatali. Per questi oggetti si è analizzata la loro posizione rispetto ai percorsi e alla presenza di dotazioni per la sosta. Le aree a parcheggio che si considerano sono all'interno di un raggio di circa 200 metri ritenuta una distanza congrua da percorrere a piedi per il raggiungimento dell'attrattore.

Gli edifici scolastici

Sugli edifici scolastici è facile presumere che a partire dal numero di studenti si generi un flusso di altrettanti utenti che si recano in quelle aree in precisi momenti della giornata e della settimana.

Nelle zone in cui sono presenti edifici scolastici della scuola dell'obbligo, si genera un forte flusso di traffico in orari definiti della giornata, le problematiche che si possono riscontrare sono soprattutto riferibili alla sosta, non per la mancanza di aree per la sosta ma per la cattiva abitudine degli utenti che ritengono di dover parcheggiare di fronte agli edifici scolastici. Il problema della sosta selvaggia, delle auto in manovra è causa di grande pericolosità e mancanza di sicurezza per l'utenza debole, che viene analizzata in alcune schede di intervento allegate al Piano.

L'elenco delle scuole con il numero degli iscritti per l'anno scolastico 2018/2019 è riassunto nella tabella seguente:

Scuole e relativo numero di iscritti 2018/2019	
asilo nido Aldo Moro	
asilo nido Papa' Cervi	
scuola dell'infanzia Collodi	81
scuola dell'infanzia Munari	81
scuola dell'infanzia Para	75
scuola dell'infanzia Salgari	76
scuola dell'infanzia Costa	40
scuola dell'infanzia Pezzani	123
scuola dell'infanzia via Cascina Nuova	73
scuola dell'infanzia via Moglia	99
scuola dell'infanzia Arcimboldo	70
scuola primaria Giacosa	182
scuola primaria Vivaldi	376
scuola primaria Roncalli	462
scuola primaria Martiri	293
scuola primaria Morante	166
scuola primaria Rodari	424
scuola primaria Andersen	189
scuola secondaria di primo grado Gobetti	280
scuola secondaria di primo grado Nicoli	308
scuola secondaria di primo grado Gramsci	328
scuola secondaria di primo grado Matteotti	116
scuola secondaria di primo grado Calvino	232
istituto istruzione superiore "8 marzo"	162
istituto istruzione superiore Galileo Ferraris	114
scuola dell'infanzia San Giuseppe Artigiano (privato)	801
scuola dell'infanzia San Vincenzo de Paoli (privato)	802

I due Istituti Superiori accolgono circa 1600 studenti, oltre a insegnanti e operatori, che ogni giorno percorrono la via Leini e soprattutto sull'ultimo tratto dell'asta; si tratta di studenti autonomi, normalmente non accompagnati, che si muovono a piedi, con mezzi pubblici o con mezzi propri che provocano e sono soggetti a situazioni di pericolosità, anche in questo caso analizzate in opportune schede di intervento. A seguire in ordine di criticità potenziale, ci sono la scuola elementare Roncalli e la scuola media Nicoli, che ospitano circa 760 allievi generando un flusso di traffico ancora maggiore in quanto scuole di grado inferiore con studenti di minore età che vengono accompagnati tutti nello stesso arco di tempo per l'inizio delle lezioni.

Importante sempre per analizzare la stabilità del sistema della mobilità e della sosta relativamente alle aree del territorio dove sono insediate più scuole, è la definizione del bacino di utenza generato dalla vicinanza di più edifici scolastici.

Il bacino di utenza è evidenziato nella seguente tabella dove si espone il numero totale degli studenti che si spostano verso una determinata area del territorio.

Raggruppamento delle scuole per area e definizione del bacino di utenza		
scuola	Allievi per scuola	Allievi per area
scuola dell'infanzia San Vincenzo de Paoli	114	Via Milano: 571
scuola primaria Vivaldi	376	
scuola dell'infanzia Collodi	81	
scuola dell'infanzia Para	75	Via Buonarroti: 257
scuola primaria Giacosa	182	
scuola dell'infanzia Pezzani	123	via Fiume: 416
scuola primaria Martiri	293	
scuola dell'infanzia via Cascina Nuova	73	via Cascina Nuova: 355
scuola primaria Morante	166	
scuola secondaria di primo grado Matteotti	116	
istituto istruzione superiore "8 marzo"	801	via Leini: 1603
istituto istruzione superiore Galileo Ferraris	802	

scuola primaria Roncalli	462	via Cuneo: 932
scuola secondaria di primo grado Nicoli	308	
San Giuseppe Artigiano	162	

scuola primaria Rodari	424	viale Piave: 732
scuola secondaria di primo grado Calvino	232	
scuola dell'infanzia Salgari	76	

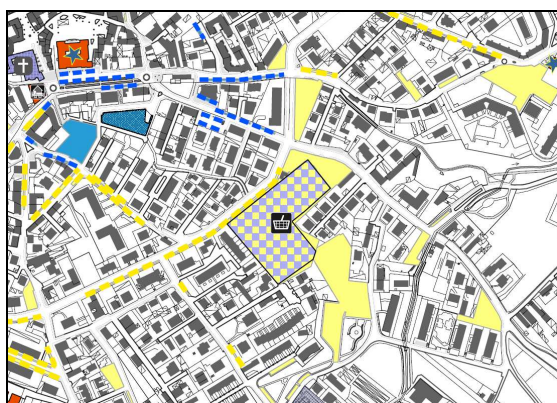
scuola primaria Andersen	189	via Consolata:
scuola dell'infanzia Arcimboldo	70	259

Dalla tabella è possibile evidenziare che alcuni plessi scolastici comportano un bacino d'utenza più elevato rispetto ad altri, ed è quindi possibile che si sviluppino problemi di sosta e traffico in alcune ore del giorno nel periodo di apertura delle scuole.

Le aree mercatali

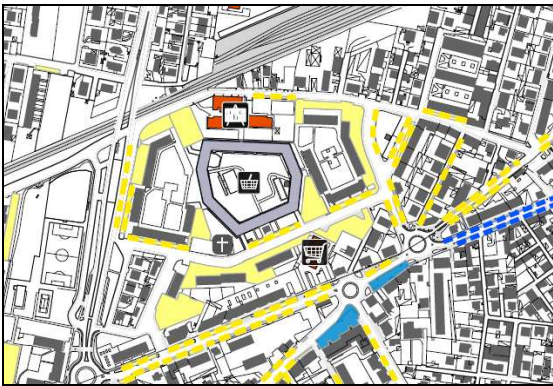
Tra gli attrattori con frequenza periodica sono le aree mercatali a influenzare maggiormente il traffico e la sosta, rappresentano una casistica molto particolare che concentra l'attrazione in un preciso arco temporale, producendo un peso significativo sulla viabilità e sulla dotazione di parcheggi nelle aree limitrofe alle zone di mercato.

Delle quattro aree mercatali, quella di via Castiglione possiede un numero di posti per operatori commerciali ambulanti, quasi doppio rispetto agli altri principali mercati rionali; è utilizzata due giorni alla settimana, martedì solo al mattino e sabato per l'intera giornata, richiamando utenti anche dai comuni limitrofi; nelle giornate in cui non c'è mercato è un'area a parcheggio non a pagamento.



mercato di via Castiglione

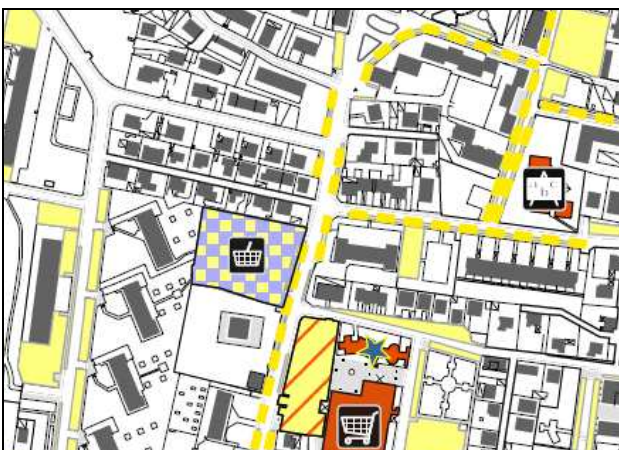
Nelle giornate di mercato le aree di sosta più vicine, aree non a pagamento, vengono saturate in fretta; non essendo in grado di garantire la totale soddisfazione dell'utenza, si generano problemi alla circolazione su strada a causa delle auto lasciate in divieto di sosta pur di non parcheggiare in aree più lontane a pagamento e più scomode.



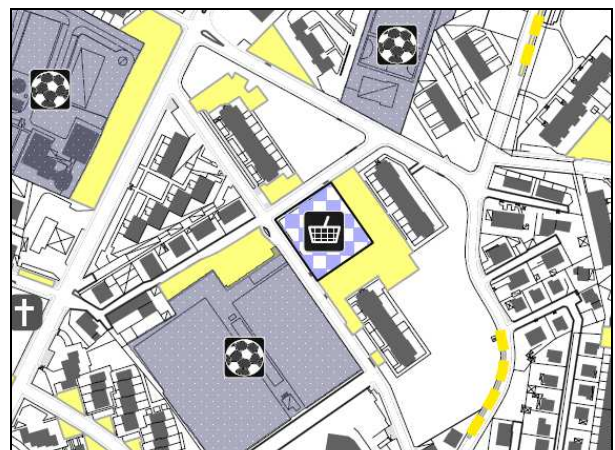
mercato di via Einaudi

Si tratta inoltre di aree ben servite anche dal trasporto pubblico come si può leggere nella tabella che segue; nella stessa è possibile distinguere il peso di queste aree in termini di attrattività rispetto alla loro attuale offerta:

<i>località</i>	<i>posti</i>	<i>giornate di mercato settimanali</i>	<i>linee di trasporto pubblico</i>
via Castiglione	196	una mattina e una giornata intera	Linee GTT SE1, SE2, Linee Urbane 1 e 2
via Einaudi/Consolata	106	una mattina	Linee GTT 49, SE1, SE2, Linee Urbane 1 e 2
via Fantina	79	una mattina	Linee GTT SM1, SE1, SE2, Linee Urbane 1 e 2
via Levi	45	una mattina	Linee GTT SE1, SE2 Linea Urbana 1



Mercato di via Fantina



Mercato di via Levi

11. IL SISTEMA DELLA SOSTA

L'orientamento assunto dal Comune di Settimo T.se nei precedenti aggiornamenti al PUT relativamente al sistema della sosta, ha portato a circoscrivere il campo di interesse e di intervento al centro urbano, in quanto dalle analisi svolte, era emersa una buona dotazione di aree di sosta nelle aree semicentrali e periferiche e un corretto utilizzo anche degli spazi di sosta su strada. Le analisi svolte per redigere l'aggiornamento 2010 hanno riguardato tutto il territorio del comune e si sono soffermate soprattutto in quelle aree soggette, per la presenza di attrattori, ad una forte richiesta di spazi a parcheggio.

Per l'aggiornamento attuale si è fatto riferimento anche ai dati che derivano dalle analisi redatte per la variante generale al PRGC , che coprono tutto il territorio comunale.

Dotazione di aree di sosta e parcheggio

Nel novero delle analisi condotte per il PRGC di Settimo troviamo l'analisi dettagliata del sistema della sosta. La verifica effettuata sulla congruità dell'attuazione rispetto alle previsioni del piano vigente, relativamente alla dotazione di spazi per la sosta, sono state condotte su tutto il territorio comunale. L'analisi ha valutato l'effettiva realizzazione, la superficie e la collocazione delle aree previste a parcheggio di servizio alla residenza. Nello stesso tempo sono state evidenziate tutte le aree a parcheggio non previste dagli standard di Piano ma assimilabili per caratteristiche tipologiche.

L'analisi ha evidenziato una buona dotazione quantitativa di stalli per la sosta sia su strada sia in struttura, collocati in maniera abbastanza omogenea sul territorio comunale, realizzati sia nelle aree semicentrali e sia in quelle periferiche.

Alcune zone della città per la presenza di attrattori nelle loro immediate vicinanze, sono soggette ad una richiesta di aree a parcheggio molto altalenante, che cambia a seconda delle ore del giorno, o dei giorni della settimana; si tratta ad esempio delle zone vicine ai mercati rionali, agli impianti sportivi e alle aree scolastiche che comportano un flusso non omogeneo di utenti concentrandolo in alcuni momenti della giornata, come già opportunamente descritto nel paragrafo precedente. Tuttavia, tali fenomeni sono da ritenersi fisiologici e legati a dinamiche di tipo occasionale e non perdurante, che fanno sì che gli stalli siano nella norma sufficienti rispecchiando le previsioni.

La gestione dei parcheggi

Da Lunedì 7 Ottobre 2019, la Società ABACO SPA è diventato il nuovo gestore della sosta a Settimo Torinese.

In breve alcune indicazioni sul funzionamento della sosta dal sito www.settimoto.abacosmartcities.it :

TARIFFE

Tutti i giorni della settimana esclusi domenica e festivi:

€ 1.00/h zona UNICA

€ 0.60/h zona F (fino ad un massimo di € 3.00 per l'intera giornata)

Parcheggi con ingresso meccanizzato:

€ 0.50/h prima ora

€ 1.00/h ore successive

Per le famiglie residenti nel comune di Settimo Torinese con bambini fino a 1 anno di età è prevista la sosta gratuita per 1 ora al giorno nelle aree della zona UNICA, fruibile tramite app per smartphone previa presentazione di istanza alla società ABACO tramite il portale web dedicato.

ORARI

Tutti i giorni della settimana esclusi domenica e festivi:

08.00 – 13.00

14.00 – 19.30

I parcheggi con ingresso meccanizzato in Piazza Volontari / Piazza Campidoglio:

Volontari: 00.00 – 24.00

Campidoglio: 00.00 – 24.00 abbonati

06.30 – 20.30 occasionali

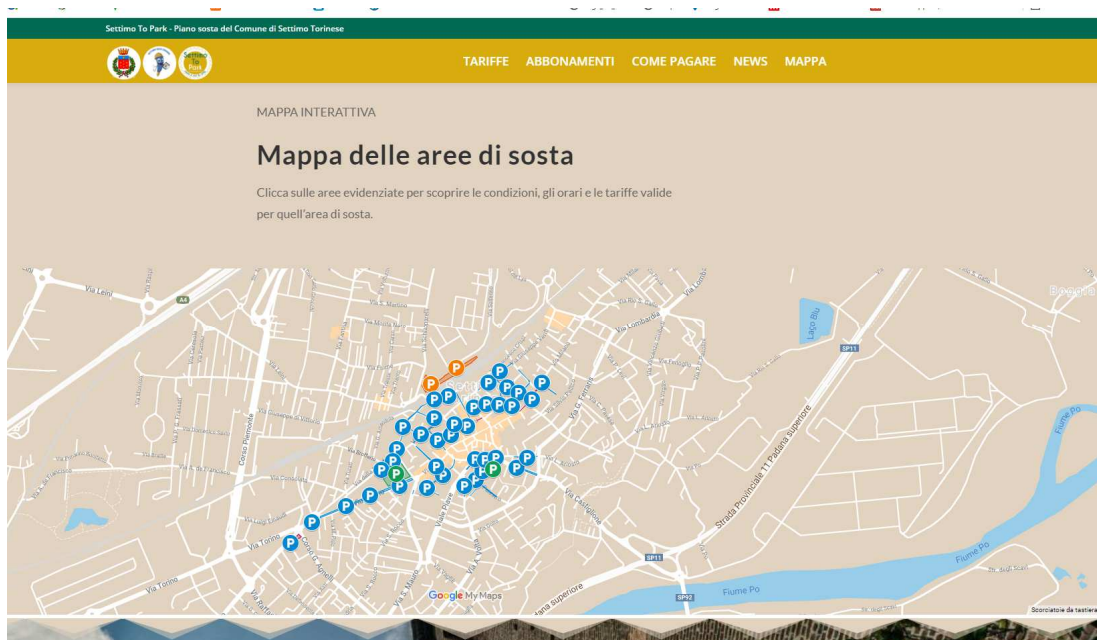
ABBONAMENTI

In tutte le aree di sosta a pagamento, ad eccezione delle aree definite come zone ad alta rotazione di cui alla tabella sottostante, è previsto, in alternativa al pagamento puntuale, l'uso di abbonamenti rilasciati da parte della Società ABACO SPA; gli abbonamenti sono rilasciati esclusivamente per autovetture.

POSTI AD ALTA ROTAZIONE: ESCLUSIONE DI VALIDITÀ DEGLI ABBONAMENTI

In queste aree con posti ad alta rotazione non sono validi gli abbonamenti:

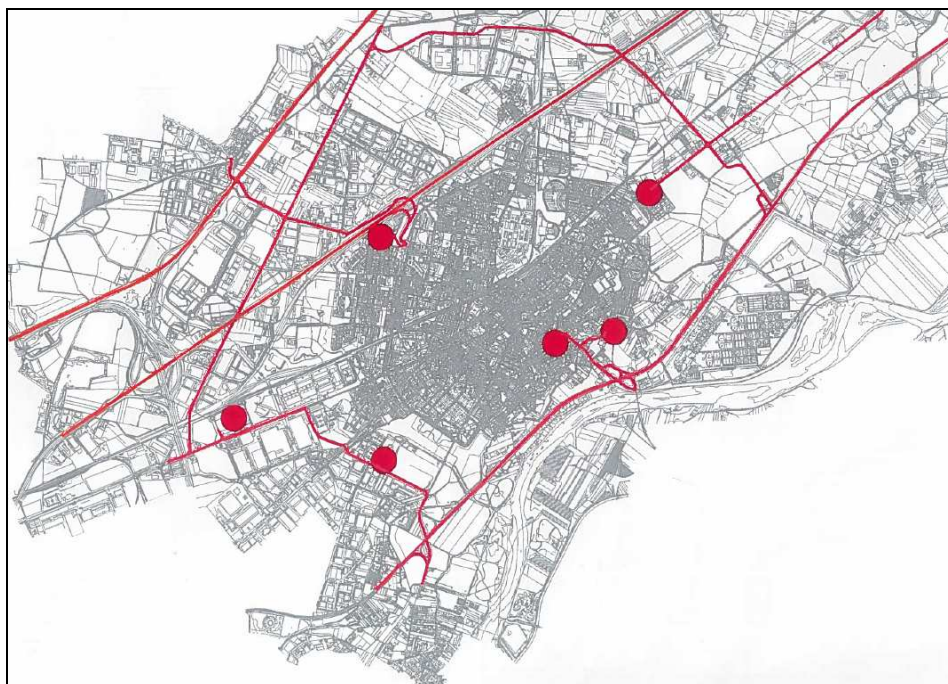
- piazza Vittorio
- piazza donatori
- piazza Regio parco
- piazza fronte San Paolo
- piazza Calamandrei
- via Italia (tra Galilei e Buonarroti)
- via Cavour fronte Affidea
- via Regio Parco (fronte Bar Popis)
- via Mazzini



Le aree di sosta di attestamento in caso di limitazioni del traffico

Sul territorio di Settimo vengono adottate le misure finalizzate alla riduzione delle emissioni di inquinanti in atmosfera, previste nel Piano d'Intervento Operativo ai fini del miglioramento della qualità dell'aria; tali misure stabiliscono la limitazione della circolazione veicolare e evidenziano i parcheggi di attestamento collocati in località comode al trasferimento dall'auto privata ai mezzi di trasporto pubblico.

Sul territorio comunale vengono individuate 5 aree a parcheggio di attestamento lungo le direttrici in entrata/uscita dal territorio comunale, come meglio evidenziato nell'immagine riportata in seguito.



Il sistema della sosta e gli edifici scolastici

L'analisi effettuata nel 2018 si è soffermata sul problema della sosta nelle strade che circondano gli edifici scolastici, nei momenti di entrata e uscita degli studenti, soprattutto per le scuole dell'infanzia e dell'obbligo dove i ragazzi vengono accompagnati in auto dai genitori. Tale abitudine causa una pericolosa "confusione" e intreccio di percorsi di auto e pedoni anche dove i percorsi sono ben distinti o segnalati. Dagli studi condotti è emerso che quasi tutte le scuole di Settimo sono dotate di aree a parcheggio poste a una distanza pedonale ragionevole dall'edificio, da poter essere percorsa a piedi.

Si tratta dunque di scarso rispetto delle norme di corretta fruizione dello spazio pubblico – strada/parcheggio/marciapiede - e della sottovalutazione della situazione di pericolo che si viene a creare per i pedoni, normalmente bambini che percorrono queste zone, causata da chi li accompagna.

In questo caso si ritiene possa essere utile posizionare della segnaletica dedicata, che indirizzi gli automobilisti ai parcheggi più vicini alle scuole. A questo intervento si dovrebbe affiancare una campagna informativa/educativa fatta a studenti e genitori, che li informi della disponibilità di parcheggi comodi per raggiungere con pochi passi la scuola, che segnali il corretto comportamento nell'ambiente stradale e che mostri la pericolosità di certi comportamenti ritenuti "normali". I plessi scolastici che presentano delle particolari criticità sono stati esaminati e alcune proposte di possibili soluzioni sono presentate in dettaglio nelle schede di progetto.

I sistemi di controllo

Oltre i normali sistemi di controllo delle infrazioni, la Polizia Municipale al fine di contrastare la sosta in zona vietata ha installato su auto di servizio un sistema automatizzato di rilevamento delle violazioni relative alla sosta mediante ripresa video, denominato "street control". Il percorso viene programmato di settimana in settimana in relazione ad indicatori di criticità ed alle evenienze periodiche rappresentate da potenziali attrattori del traffico veicolare, come ad esempio i mercati, le manifestazioni, i poli di servizio. In relazione a tali indicatori anche al fine di distribuire equamente l'attività su tutto il territorio sono stati individuati 4 itinerari lungo i quali viene effettuato il controllo. Tale indicazione non esclude la possibilità di deviazioni o controlli fuori itinerario anche in dipendenza da segnalazioni e richieste di intervento per situazioni non previste e non prevedibili.

Previsioni

Le analisi svolte hanno evidenziato come alcune aree per la sosta soprattutto a pagamento, siano comunque poco utilizzate, anche se localizzate in zone prossime ai servizi presenti nella zona centrale della città, è il caso ad esempio di piazza Donatori poco utilizzata da quando è stata inserite nelle zone blu. Questo fenomeno genera due ipotesi: non c'è carenza di posti auto in centro, visto che quest'area comoda al centro risulta spesso libera; oppure pur di non pagare la sosta si è disposti a parcheggiare in zone meno comode ma non a pagamento. Soprattutto da quando è stato aperto il piazzale dell'area mercatale di via Castiglione per il parcheggio libero, molte aree limitrofe a pagamento risultano libere, infatti risulta difficoltosa la sosta nei giorni di mercato.

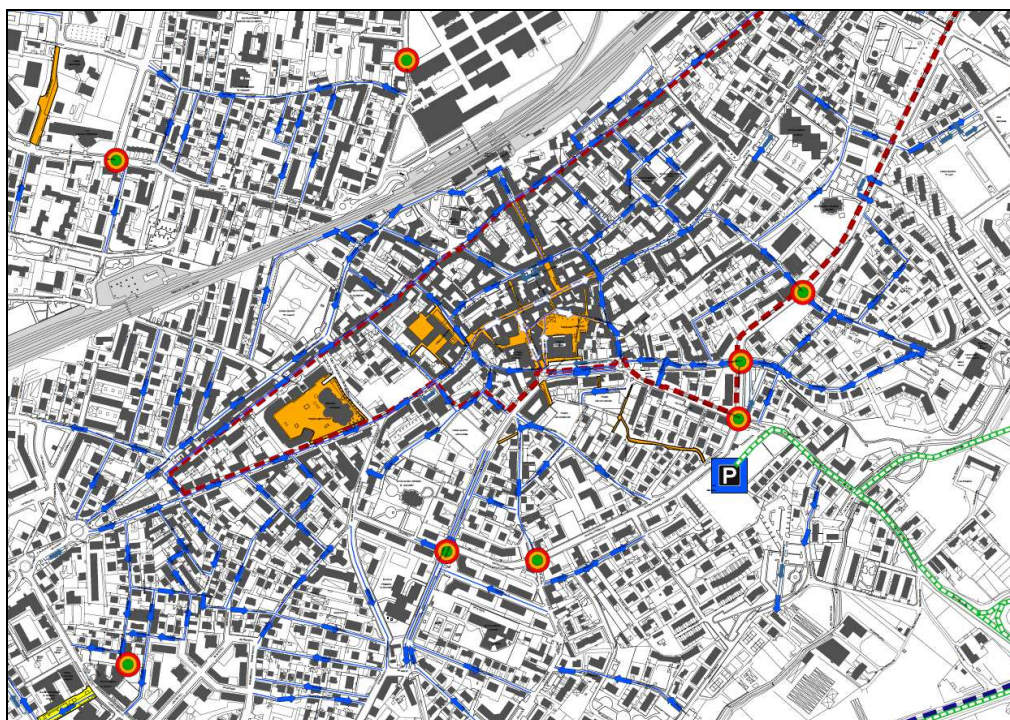
A seguito dell'aggiornamento del 2011, in linea con le indicazioni del piano è stata posizionata della segnaletica direzionale con l'indicazione dei parcheggi e il numero di stalli presenti, per convogliare gli utenti verso le aree più comode al raggiungimento delle sedi dei servizi pubblici esistenti. In questo modo si è data più accessibilità ad alcune aree che risultavano meno visibili.

Nello stesso periodo temporale oltre al piazzale di via Castiglione, è stato ultimato il parcheggio interrato a pagamento nell'area della biblioteca Archimede, in area centrale strategica.

Un'ipotesi del piano del 2011 che rimane comunque operativa nel presente aggiornamento, è quella di destinare al parcheggio in linea delle auto un lato strada in quelle vie dove è prevista la trasformazione da doppio senso di marcia a senso unico.

12_ Il sistema dei sensi unici

La viabilità comunale caratterizzata da senso unico di marcia è concentrata soprattutto nell'area del centro storico, dove la dimensione della sede stradale non permette la presenza del doppio senso di marcia, nelle strade catalogate come viabilità interquartiere.



È stato condotto anche in questo caso un lavoro di analisi dell'esistente con il supporto della Polizia Municipale al fine di aggiornare lo stato di fatto e di definire dove necessario le opportune variazioni. Come meglio rappresentato nella Tavola 5 "Regolamentazione e limitazioni della circolazione", sono stati rilevati il senso di marcia di tutti i sensi unici presenti sul territorio settimese, fattore che ha consentito di considerare alcune alternative all'attuale direzione di flusso al fine di migliorare la scorrevolezza della viabilità in alcune zone.

È stata quindi esaminata la situazione di alcuni ambiti urbani valutando l'opportunità di declassare da doppio senso a senso unico alcune aste stradali in relazione alla loro sezione, al loro uso e alla loro posizione, soluzioni puntualmente descritte nelle relative schede di approfondimento allegate alla Relazione. È stato verificato inoltre che nessuna delle aste con un unico senso di marcia fosse in una posizione strategica rispetto alla gerarchia dei flussi di traffico o rispetto alle rotte di penetrazione ed accessibilità sia extracomunale ma anche interquartiere.

Nel mese di gennaio con ordinanza N. 15 del 26/01/2021 è stato invertito il senso di marcia di via Rabellotto nel tratto compreso tra via Cascina Nuova e via Belmonte.

Si prevede di modificare il senso di marcia di alcune strade come meglio evidenziato nei seguenti schemi grafici come meglio specificato nel cap. 16.

AMBITO VIA FANTINA

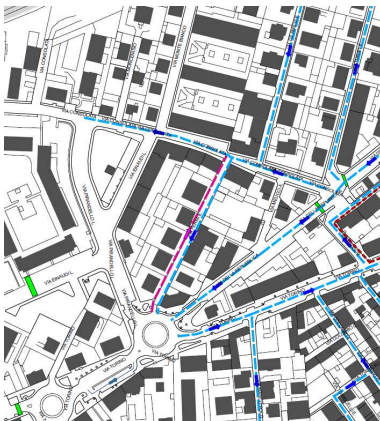
Istituzione dei sensi unici nelle seguenti vie: Via Fantina, via Don Gnocchi, via Brunelleschi.

Inversione del senso di marcia di Via Sa. Benigno.



AMBITO VIA CONSOLATA

Inversione del senso di marcia di via Fermi



AMBITO VIA CASTIGLIONE

Inversione del senso di marcia di via Nino Costa.



13_Regolamentazione e limitazione della circolazione

Le zone a traffico limitato

La zona a traffico limitato è definita nel Nuovo Codice della Strada come un'area "in cui l'accesso e la circolazione veicolare sono limitati ad ore prestabilite o a particolari categorie di utenti e di veicoli"; la ZTL è istituita con un atto amministrativo che non comporta necessariamente specifici interventi infrastrutturali.

Sul territorio comunale di Settimo a seguito di Ordinanza Dirigenziale n. 16 del 18 gennaio 2007 e successive integrazioni n. 153 del 16/07/2007, n. 264 del 10/10/2007 e n. 123 del 7/05/2009, l'Amministrazione Comunale ha provveduto alla revisione delle limitazioni della circolazione all'interno del centro abitato, aggiornando precedenti ordinanze risalenti al 1989 e al 1993.

In tali ordinanze vengono istituiti:

- il divieto di circolazione agli autocarri con massa complessiva a pieno carico superiore a 3.5t, nel territorio comunale nel perimetro meglio evidenziato nella Tavola 5 allegata;
- il divieto di circolazione degli autocarri aventi una massa complessiva a pieno carico superiore a 5t, nel territorio comunale nel perimetro meglio evidenziato nella Tavola 5 allegata;

con opportune deroghe per gli autocarri che effettuano carico e scarico merci, muniti di regolare documento di trasporto.

Le limitazioni al traffico per fini ambientali

La Regione Piemonte, in accordo con le altre Regioni del Bacino padano (Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna), ha da tempo adottato disposizioni straordinarie in materia di qualità dell'aria, ad integrazione e potenziamento delle misure di limitazione delle emissioni in atmosfera e dei protocolli operativi (c.d. "Semaforo").

Tali disposizioni riguardano tutto il territorio regionale, con opportune differenziazioni, a seconda delle zone (Agglomerato di Torino, pianura o collina) e del numero di abitanti dei Comuni interessati (popolazione maggiore o minore di 10.000 abitanti).

Le disposizioni prevedono misure temporanee, da adottarsi in caso di situazioni di perdurante accumulo degli inquinanti, e che riguardano gli ambiti relativi alla mobilità, nonché al riscaldamento ed alla agricoltura e comprendono limitazioni relative al traffico veicolare.

In particolare, le limitazioni inerenti il traffico veicolare sono state estese territorialmente a tutti i Comuni localizzati nell'Agglomerato di Torino (zona che comprende Torino e 32 Comuni

circostanti) ed ai comuni di collina uniti con popolazione superiore a 10.000 abitanti localizzati nelle zone di pianura ricomprendendo anche il territorio della Città di Settimo Torinese.

Relativamente alle limitazioni del traffico veicolare, è stato recentemente introdotto un nuovo meccanismo per l'attivazione delle misure temporanee, finalizzato all'adozione preventiva dei provvedimenti di limitazione delle emissioni, in modo da prevenire l'eventuale occorrenza dei superamenti del valore limite giornaliero di PM10, nonché esteso di un mese il periodo di possibile attivazione, anticipandone l'avvio al 15 settembre e posticipandone la chiusura al 15 aprile.

Le misure strutturali e temporanee individuate dalla Regione Piemonte vengono attivate nell'ambito comunale a mezzo Ordinanza del Sindaco la quale definisce anche le direttrici in ingresso/uscita dal territorio comunale e i parcheggi di attestamento da utilizzare in caso di blocco del traffico, come meglio rappresentato nelle Tavole allegate.

Le limitazioni alla circolazione e alla sosta per manifestazioni o eventi

Sul territorio comunale vengono organizzate nel corso dell'anno alcuni eventi e fiere che vanno ad occupare aree pedonalizzate, viabilità cittadina e piazze. In questi casi vengono emesse ordinanze specifiche di regolamentazione della circolazione stradale e della sosta

A seguire un elenco delle attività che determinano regolamentazioni temporanee:

- Fiera di Caviglioglio
- Fiera di Arlev
- Fiera di La Contenta
- Passeggiata del gusto
- Domenica del gusto
- Mercatini
- Luna Park e sfilata dei carri di carnevale

Si svolgono prevalentemente nell'area pedonale e vie adiacenti del centro storico.

Le zone 30

A partire da metà degli anni 2000 sono stati avviati i primi studi sulle zone 30 con lo scopo principale di tutelare l'utenza debole che ha la precedenza su tutti i mezzi di trasporto. In esse vige un limite di velocità pari a 30 chilometri orari. Non comporta semplicemente una prescrizione normativa di riduzione della velocità, ma anche un particolare disegno dell'infrastruttura, che interessa l'accesso e l'uscita della zona, i percorsi al suo interno realizzati con veri e propri interventi strutturali, che comportino la riduzione della velocità veicolare ed inibiscano il traffico di transito.

La progettazione nel 2007 delle zone 30 a Settimo ha comportato la suddivisione del territorio in quattro grandi aree residenziali, di queste solo la zona Centro è stata in parte realizzata con opere infrastrutturali, il posizionamento di segnaletica di ingresso/uscita dalla zona.

La volontà di mediare e regolamentare la compresenza di veicoli con buoni livelli di qualità ambientale nello spazio destinato alla mobilità urbana, conduce alla scelta, già espressa dagli strumenti urbanistici vigenti, di affiancare allo spazio di mobilità riservato ai veicoli una rete continua di piste ciclabili e percorsi pedonali protetti, disciplinando rigorosamente la sosta veicolare e modificando il disegno delle corsie veicolari e degli incroci stradali secondo un modello di strada a traffico limitato.

Per queste ragioni, si intendono adottare soluzioni che inducono nell'automobilista un comportamento più conforme alle regole della sicurezza e al rispetto degli spazi stradali riservati ad altre forme di mobilità, anche attraverso l'impiego di una cartellonistica specificatamente mirata ad evidenziare l'ingresso in una zona di moderazione del traffico.

Le zone pedonali permanenti e temporanee

Il centro storico di Settimo è caratterizzato dalla presenza di un'ampia area pedonale ormai consolidata che comprende piazza Libertà, via Italia, un primo tratto di via Roma e i vicoli iscritti in tale ambito. In successivi interventi di riqualificazione di aree industriali dismesse convertite ad altri usi, la zona pedonale è stata integrata con ulteriori tratti di viabilità fino ad arrivare a comprendere la piazza Campidoglio su cui sorge la biblioteca multimediale Archimede.

Con la realizzazione dell'intervento nell'area dell'ex Standa si completerà il collegamento pedonale tra la via Italia e la piazza Campidoglio con la creazione di un'ampia zona a carattere commerciale.

Nel 2019 è stato pedonalizzato il tratto di via Roma tra la via Mazzini e la via Verdi.

Nel luglio del 2020 invece sono stati pedonalizzati i due tratti di via Italia tra via Graibaldi e vicolo Antonino e tra via Matteotti e via Buonarroti

Si tratta di aree ztl permanenti alle quali possono accedere solo i residenti con un regolare permesso, i commercianti e i fornitori in alcune ore della giornata. La circolazione è regolamentata con opportuna segnaletica verticale che indica i sensi unici di marcia di percorrenza dell'area.

Le aree pedonalizzate esistenti sul territorio settimese sono meglio evidenziate nella Tavola 5

14. Il sistema della mobilità dolce

Negli anni più recenti l'area metropolitana Torinese è stata interessata da importanti progetti di riqualificazione ambientale e paesaggistica, in gran parte finanziati con Fondi Comunitari.

Particolarmente significativo è il progetto "Corona Verde", che prevede interventi di riqualificazione ambientale della fascia periurbana che collega i grandi parchi Regionali istituiti ma solo in parte attrezzati (Parco del Po, Parco della Mandria, Parco di Stupinigi) con la formazione di parchi attrezzati di connessione e la attrezzatura di parte dei parchi esistenti che dovranno essere tutti collegati con una rete di percorsi ciclabili di elevata qualità ambientale.

In questo ambito la città di Settimo Torinese ha anticipato e partecipa in misura significativa all'attuazione del progetto "Corona Verde" con la realizzazione del Parco Metropolitan Tangenziale Verde e le relative connessioni ciclopeditoni.



Tangenziale Verde: parco intercomunale di connessione fra il parco Regionale della Mandria e il parco Fluviale del Po torinese

Il Parco Metropolitan Tangenziale Verde all'interno del Comune di Settimo T.se, con la realizzazione degli ambiti del Parco del Po, della Cascina Castelveverde e della Cascina Bordina, è stato attuato nella sua sostanziale totalità. Tali ambiti sono collegati tra loro e si connettono ai Comuni limitrofi attraverso un sistema di percorsi ciclopeditoni che, insieme al percorso della Corona di Delizie in bici della Città di Torino, collegano il Po con il Parco della Mandria.

Tenuto conto della conformazione del tessuto costruito, sviluppato nel secondo dopoguerra e che in molti casi non ha lasciato spazi adeguati alla viabilità, il sistema dei percorsi ciclopeditoni prevede la formazione di piste su sede propria e tratti di strade esistenti a bassi flusso di traffico o sui quali sono stati fatti interventi di riduzione della velocità (zone 30), al fine di individuare tratti

di viabilità dove la compresenza delle auto e dei ciclisti non rappresenti un problema né sotto il profilo della sicurezza e nemmeno rispetto alla fluidità del traffico.

La Tavola 7, rappresenta i percorsi esistenti suddivisi in piste ciclabili su sede propria, percorsi promiscui ciclo-pedonali su sede propria, percorsi ciclabili su sede stradale e i percorsi in previsione sia su sede propria sia, per i collegamenti verso gli altri comuni, su strada bianca.

In fase di realizzazione, per quanto attiene ai percorsi promiscui, sarà necessario prevedere una opportuna segnaletica orizzontale che allerti automobilisti, ciclisti e pedoni della possibile compresenza di diversi mezzi di locomozione.

Il sistema delle piste rappresentate nella tavola è da ritenersi indicativo e non prescrittivo delle principali connessioni ciclopedonali che potranno, in fase di progettazione e realizzazione, essere modificate, mantenendo però le funzioni di collegamento tra i diversi ambiti urbani e i parchi esterni all'abitato.

Per quanto riguarda il Centro Abitato di Settimo, già nel 1° P.G.T.U., erano riportate a titolo indicativo le "aree di influenza massima" ritenute mediamente ottimali per spostamenti sistematici pedonali (500 metri) e ciclabili (1 Km) dal baricentro urbano (Piazza della Libertà).

Risulta ancora oggi evidente la vocazione "pedonale ciclabile" del centro abitato di Settimo a forma circolare radiocentrica, il cui raggio massimo è inferiore a 1.5 Km induce a valorizzare al massimo gli spostamenti ciclo-pedonali sulle direttrici centro-periferia con la creazione di una rete che, per essere utilizzata a pieno, deve anche essere connotata da elevata qualità funzionale e ambientale. La salvaguardia ambientale del Centro Storico, è già ampiamente avviata con la realizzazione dell'isola pedonale centrale e con la realizzazione della "Zona 30 – Centro".

Rispetto alle precedenti previsioni con questo aggiornamento si vuole metter in evidenza la struttura fondamentale del sistema di connessioni ciclopedonali già oggi esistenti con le necessarie previsioni di chiusura del sistema.

Nel corso del 2018 è stato realizzato un tratto di pista ciclabile (Cp. 5.11) sul lato sinistro di via Torino a margine dei parcheggi in linea, a partire dall'altezza della rotatoria di via della Repubblica finisce all'incrocio con via San Mauro. La via è a senso unico di marcia, i ciclisti la percorrono nello stesso senso di marcia delle automobili, è tracciata a raso tramite coloritura del manto stradale con cordoli separatori.

Il limite di velocità è stato ridotto a 30 km orari e saranno costruiti alcuni dossi per rallentare i veicoli. Resta il problema delle auto che devono attraversare la pista ciclabile per fare manovra per parcheggiare, causando situazioni di pericolo per i ciclisti che la percorrono, oltre al parcheggio in doppia fila direttamente sulla sede ciclabile.

Il progetto VENTO e le connessioni intercomunali

L'Amministrazione Comunale lavora congiuntamente con i Comuni contermini e con tutti gli Enti aderenti al Progetto Regionale Corona Verde, alla programmazione di nuove piste ciclabili di interesse condiviso, che rendano possibile l'utilizzo del mezzo ciclistico in ambiti extraterritoriali.

Il principale progetto extraterritoriale è VENTO che, riconosciuta come strategica a valenza nazionale nonché come un'opportunità di sviluppo economico, turistico, di valorizzazione paesaggistica ed ambientale dei territori coinvolti, costituisce un'unica ciclovia che risale il fiume Po da Venezia a Torino.

Nel settembre 2014 la Regione Piemonte ha aderito al progetto, osservando che il tracciato interessato dal territorio regionale è altresì parte integrante della "Ciclovia sul fiume Po" già precedentemente approvata nel 2013.

Settimo T.se ha aderito Protocollo d'Intesa "Ciclovia VENTO, Venezia-Milano-Torino lungo il fiume Po" insieme ad altre 167 Istituzioni firmatarie, tra cui 7 Province, 151 Comuni, 3 Parchi regionali e 6 altri Enti. Le piste già realizzate nel Parco del Po di Settimo costituiscono parziale attuazione dell'intero tracciato previsto.

15. Il trasporto pubblico e la mobilità di sistema

Il sistema del trasporto ferroviario

Tra la fine degli anni 80 e gli inizi del 90, con l'apertura dei lavori del Passante di Torino, si rese necessario riorganizzare completamente il trasporto ferroviario del nodo metropolitano.

Nel 1998 l'assessorato regionale ai Trasporti produsse il primo documento ufficiale con il modello SFM. Nel 2006 il progetto fu assegnato all'Agenzia della Mobilità Metropolitana di Torino (oggi Agenzia della Mobilità Piemontese) al fine di renderlo operativo una volta terminati i lavori dell'infrastruttura ferroviaria del nodo di Torino.

Il 4 dicembre 2012, è stato presentato il Servizio Ferroviario Metropolitano e il 9 dicembre 2012 – alle ore 5.30 – il primo treno SFM ha percorso i suoi primi km.

Gestori del Servizio

Il Servizio Ferroviario Metropolitano è effettuato da Trenitalia per le linee SFM2, 3, 4, 7 e B mentre GTT gestisce linee SFM1 e SFMA. La linea SFM1 è interamente effettuata da GTT, ma nella tratta Porta Susa- Chieri il servizio è effettuato da GTT per conto di Trenitalia.

Otto le linee attive, con il programma di estenderle a nove con la realizzazione della nuova sfm5.

Rotabili dedicati esclusivamente per il nodo di Torino come **Jazz, Minuetto, TAF, Vivalto, MDV-C/E**, contrassegnate da appositi loghi per un'immediata riconoscibilità. **358** treni al giorno connettono **93** stazioni grazie al completamento di **13** km di infrastrutture ferroviarie nel nodo di Torino. Un servizio perfettamente cadenzato che nel sistema complessivo garantisce nelle ore di punta (6 – 9; 12-14; 17 – 19) un treno **ogni 30 minuti**.

Biglietto Integrato A (costo 2,5€): vale 90 minuti dalla convalida sulla rete urbana e suburbana GTT di Torino, sulla metropolitana (1 sola corsa) e sulle linee ferroviarie Trenitalia e GTT (1 sola corsa) entro i limiti della prima cintura (stazioni di Caselle città, Settimo, Chieri, Pessione, Candiolo, Alpignano)

ANALISI DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI DALLE CITTA' DELLA CINTURA PER TORINO NEI GIORNI FERALI NEL MESE DI NOVEMBRE 2018

STAZIONE SETTIMO

TOTALE AL GIORNO: 89 CORSE

Costo tratta: € 2,30

Da Settimo verso Torino

Totale: 45 corse

SFM1: 19 corse

SFM2: 25 corse

Treno Regionale: 1 corsa

Da Torino a Settimo

Totale: 44 corse

SFM1: 19 corse

SFM2: 25 corse

Treno Regionale: 1 corsa

(dati dal sito <http://www.trenitalia.com/>)



**ANALISI DEI COLLEGAMENTI FERROVIARI DALLE CITTA' DELLA CINTURA PER TORINO
NEI GIORNI FERALI NEL MESE DI NOVEMBRE 2020**

STAZIONE SETTIMO

TOTALE AL GIORNO: 79 CORSE

Costo tratta: € 2,30

Da Settimo verso Torino

Totale: 40 corse

Da Torino a Settimo

Totale: 39 corse

(dati dal sito <http://www.trenitalia.com/>)

Le Linee GTT

LINEA 25

Speciale Stabilimento, via Lombardia (Settimo Torinese - Cimitero) - lungo Stura Lazio

Linea 49

Percorso: Corso Bolzano, Piazza XXIII Dicembre, Piazza Statuto, Corso Principe Oddone, Corso Vigevano Corso Novara, Via Bologna, Strada Settimo, Via Regio Parco, Corso IV Novembre, Via Torino, Piazza Vittorio Veneto, Via Dalla Chiesa, Via G. Ferraris, Via Lombardia - Via Lombardia, Via Milano, Via Vivaldi, Via Verdi, Via Rosselli, Via Della Repubblica, Via Torino, Via Regio Parco, Strada Settimo, Piazza Sofia, via Bologna, Corso Novara, Corso Vigevano, Corso Principe Oddone, Corso Regina Margherita, Corso Beccaria, Piazza Statuto, Piazza XVIII Dicembre, Corso Bolzano

SE1-SE2

Dal 2013 le Linee 51 e 51/ oggi denominate SE1 e SE2 hanno assunto carattere di linee circolari, attestate a Stazione Stura, in corrispondenza del “fine corsa” della Linea tranviaria 4.

SE1

Percorso: Parcheggio Stura, Corso Romania, Via Torino, Corso Piemonte, Via Leinì, Via Fantina, Corso Piemonte, Via Lombardia, Via G. Ferraris, Via G. Dalla Chiesa, Viale Piave, Via San Mauro, Corso Agnelli, Via Torino, Corso Romania, Stazione Stura

SE2

Parcheggio Stura, Corso Romania, Via Torino, Corso Agnelli, Via S. Mauro, Viale Piave, Via Gen. Dalla Chiesa, Via G. Ferraris, Via Lombardia, Corso Piemonte, Via Fantina, Via Leinì, Corso Piemonte, Via Torino, Corso Romania, Stazione Stura, Parcheggio Stura

Linea SM1

Attiva da luglio 2021.

Percorso: dal capolinea di via Mezzaluna presso la fermata n. 3329 - “Mezzaluna cap” prosegue per via Casale (San Mauro), via Malone, via XXV Aprile, via Alfieri, ponte XI Settembre (Ponte Nuovo), piazza Mochino, via Settimo, via San Mauro, via Santa Cristina (Settimo T.se), via Regio Parco, via IV Novembre, via Torino, corso Piemonte, via Leinì, inversione di marcia alla rotatoria prima del sottopasso ferroviario, via Leinì, corso Piemonte, cavalcavia 8 Agosto 1944, via. Leinì, via Paganini, inversione di marcia alla rotatoria prima di via della Merla (effettua ultima fermata in via Paganini fronte BRT, fermata n. 3403 - “Paganini Cap.”).

Direzione via Mezzaluna (San Mauro): da via Paganini (Settimo T.se) prosegue per via Leinì, cavalcavia 8 Agosto 1944, corso Piemonte, via Leinì, inversione di marcia alla rotatoria prima del sottopasso ferroviario, via Leinì, corso Piemonte, via Torino, via IV Novembre, via Regio Parco, via Santa Cristina, via San Mauro, via Settimo (San Mauro), via Italia, via Settimo, piazza Mochino, ponte XI Settembre (Ponte Nuovo), via Casale, via Costituzione, via XXV Aprile, via Mezzaluna (fermata n. 3329 - “Mezzaluna cap”).

Servizio Di Trasporto Pubblico Locale Urbano.

Le Linee urbane

Con contratto Rep. n.147/2003 e successivamente con contratto Rep. n. 190/2004 la Città di Settimo T.se ha affidato all'Associazione Temporanea di Imprese A.M.C. Autoservizi di M. Canuto s.p.a e Demarchi s.r.l., lo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale, delle Linee 1 e 2.

Con decorrenza 01/04/2004, la gestione del contratto relativo allo svolgimento del servizio di trasporto pubblico locale, delle Linee 1 e 2, e successivamente della Linea 3, è stata delegata all'Agenzia per la Mobilità Metropolitana.

Con deliberazione n. 8 in data 25/01/2006 il Consiglio Comunale ha approvato la riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico locale Linea 1 e 2, ed approvato per la Linea 2, l'estensione del servizio al territorio del Comune di San Mauro.

Sulla base dei dati di utilizzo delle linee, è emersa poi la sostanziale sottoutilizzazione dei mezzi diretti alle borgate settimesi, fatta eccezione per il collegamento con San Mauro che, al contrario, è stato oggetto di buon utilizzo da parte dell'utenza.

Pertanto dal mese di giugno 2008, il servizio di trasporto verso le Borgate Fornacino, Villaggio Ulla e Mezzi Po, viene erogato a mezzo del servizio a chiamata denominato MeBUS.

Con D.G.C. n. 179 del 02/09/2008 e successivamente con D.G.C. n. 230 del 25/11/2008 è stato approvato l'accordo per la riorganizzazione del servizio di trasporto pubblico locale con estensione del servizio al territorio del comune di San Mauro Torinese;

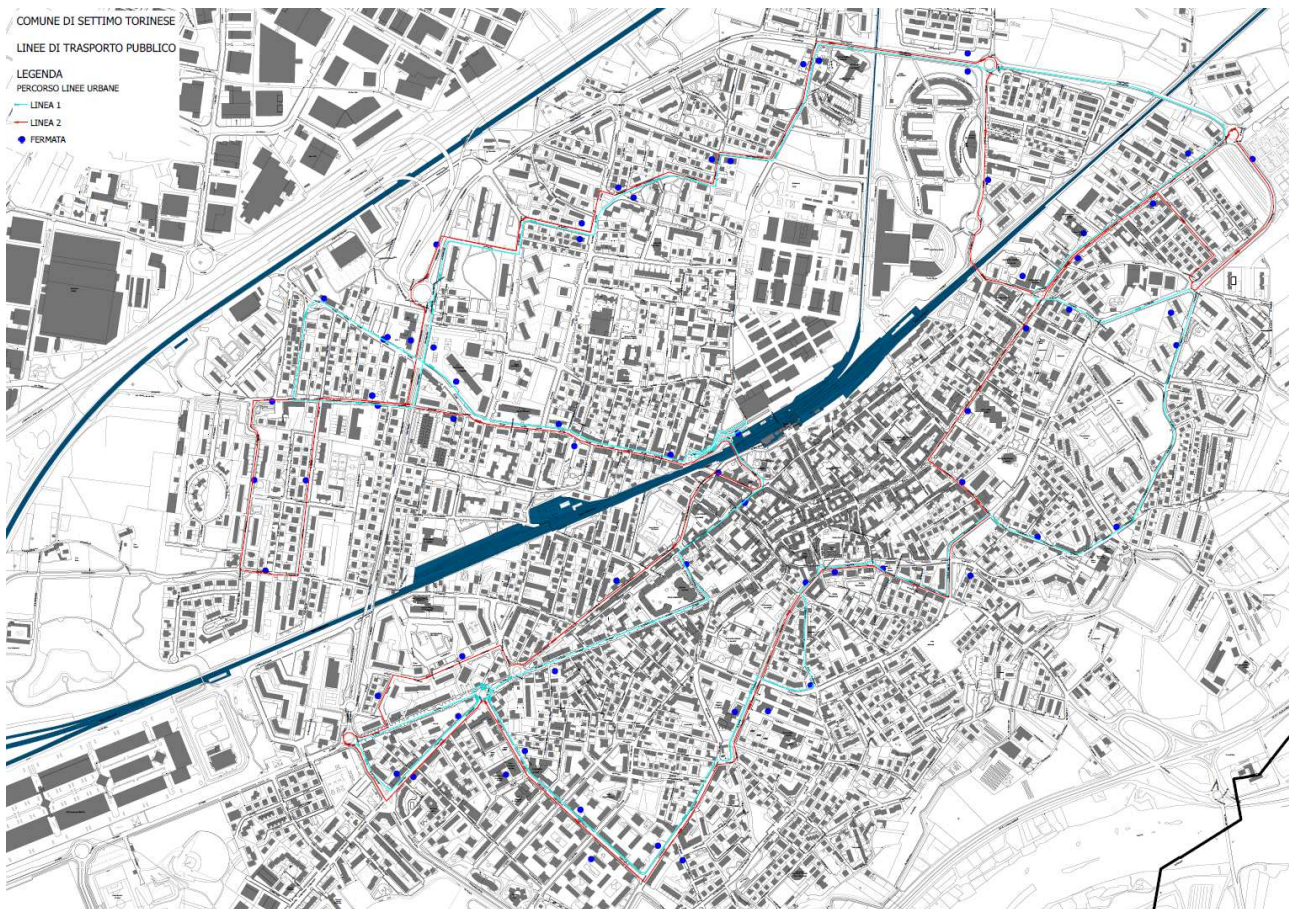
Con deliberazione di Giunta Comunale n. 1 del 10/01/2011 è stata approvato un ulteriore aggiornamento del Programma di Esercizio e dei percorsi del Servizio di Trasporto Pubblico Locale;

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 155 del 04/09/2012 è stata approvata la riorganizzazione del Programma di Esercizio del Servizio di Trasporto Pubblico Locale della Città di Settimo Torinese a seguito della progressiva riduzione, a partire dall'annualità 2011, delle risorse disponibili per i Servizi di Trasporto Pubblico da parte della Regione Piemonte;

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 101 del 9/07/2013 è stata approvata la variazione del programma di esercizio della Linea 3 Settimo - San Mauro, che prevedeva la limitazione delle corse n. 4, 5 e 9 alla fermata di Via Santa Cristina (Ospedale) con la soppressione del tragitto fino a San Mauro e un adattamento dell'orario;

Con deliberazione di Giunta Comunale n. 181 del 30/08/2018 è stata istituita temporaneamente una nuova Linea Urbana denominata Linea Urbana 4 per garantire il collegamento tra via Brofferio e via Allende non più collegate dalla passerella pedonale di scavalco della ferrovia Torino - Milano;

Con Deliberazione n.184 del 29/11/2021 è stata approvata l'ultima variazione del Programma di Esercizio del trasporto pubblico locale che prevede il potenziamento della linea 1 nelle fasce orarie più utilizzate dagli utenti, lo spostamento del capolinea in piazza Schiapparelli nei pressi della stazione ferroviaria e uno snellimento del percorso della linea urbana 2 affinché se ne velocizzi la corsa. Tali modifiche sono nate a seguito dell'istituzione della nuova Linea suburbana SM1 di collegamento tra il centro urbano di San Mauro Torinese e quello di Settimo Torinese, funzione in precedenza svolta dalla Linea urbana 3. La variazione di cui trattasi è partita lunedì 13/09/2021.



Trasporto extraurbano

Extra.To è l'operatore unico per i trasporti della Città Metropolitana di Torino.

Ha riunito 18 concessionarie del trasporto pubblico extraurbano che operavano nell'area vasta di Torino metropoli per costituire un'unica rete in grado di coprire le tratte dell'intero territorio provinciale.

La nuova rete dei servizi extraurbani che fanno capo a Extra.TO si sviluppa nell'area vasta di Torino metropoli. Con oltre 180 linee gestite, una percorrenza annua sviluppata km 24.000.000 e più di 280 comuni serviti

Il comune di Settimo Torinese è interessato dalle seguenti linee extraurbane :

001 TORINO-MILANO- servizio operato da SADEM

004 MILANO-TORINO - servizio operato da AUTOSTRADALE

092 FORNO-TORINO - servizio operato da GTT

106 CRESCENTINO - CHIVASSO - TORINO FCA - servizio operato da GTT - STAAV e SAACV Pool

107 BRUSASCO-SETTIMO-TORINO - servizio operato da GTT

135 RIVAROLO-S.BENIGNO-TORINO - servizio operato da GTT

166 BOSCONERO-SAN BENIGNO-TORINO - servizio operato da GTT

201 TORINO-VARALLO SESIA - servizio operato da CANOVA

265 TORINO-CHIVASSO-IVREA-PONT ST. MARTIN CON DEV.DIR. E PROL. servizio operato da SADEM

266 TORINO-SALUGGIA STAB. LIVANOVA - servizio operato da SADEM

345 TORINO-ANZASCO CON DIR. E PROL. - servizio operato da ATAP

Mebus

Il MeBUS è un servizio di trasporto a chiamata finanziato dall'Agenzia della mobilità piemontese con risorse della Regione Piemonte. Il MeBUS è attivo dal 2008 ed è cresciuto in questi anni in diverse zone dell'area metropolitana torinese.

Il Servizio nasce dalla necessità di fornire una soluzione sostenibile e flessibile alle richieste di potenziamento del trasporto pubblico locale avanzate dalle Amministrazioni Comunali negli scorsi anni. Con il MeBUS il servizio viene utilizzato solo quando realmente necessario, evitando così di mantenere linee di TPL sotto utilizzate e offrendo una risposta puntuale e declinata sulle reali esigenze dell'utenza.

Dal 2008 a oggi il MeBUS è cresciuto sia in termini di territori coperti dal servizio, sia di utenti e di chilometri percorsi. Sono ormai oltre 22 mila le persone che annualmente usufruiscono del MeBUS, con oltre 160 mila Km/all'anno percorsi.

Il comune di Settimo Torinese è servito dal MeBUS Area Nord Est dall'aprile del 2008.

Il MeBUS Area Nord Est attualmente interessa i Comuni di Borgaro Torinese, Brandizzo, Caselle Torinese, Chivasso, Leinì, Mappano, San Benigno Canavese, Malanghero (frazione di San Maurizio Canavese), San Mauro Torinese, Settimo Torinese e Volpiano con estensione a Torino Stura.

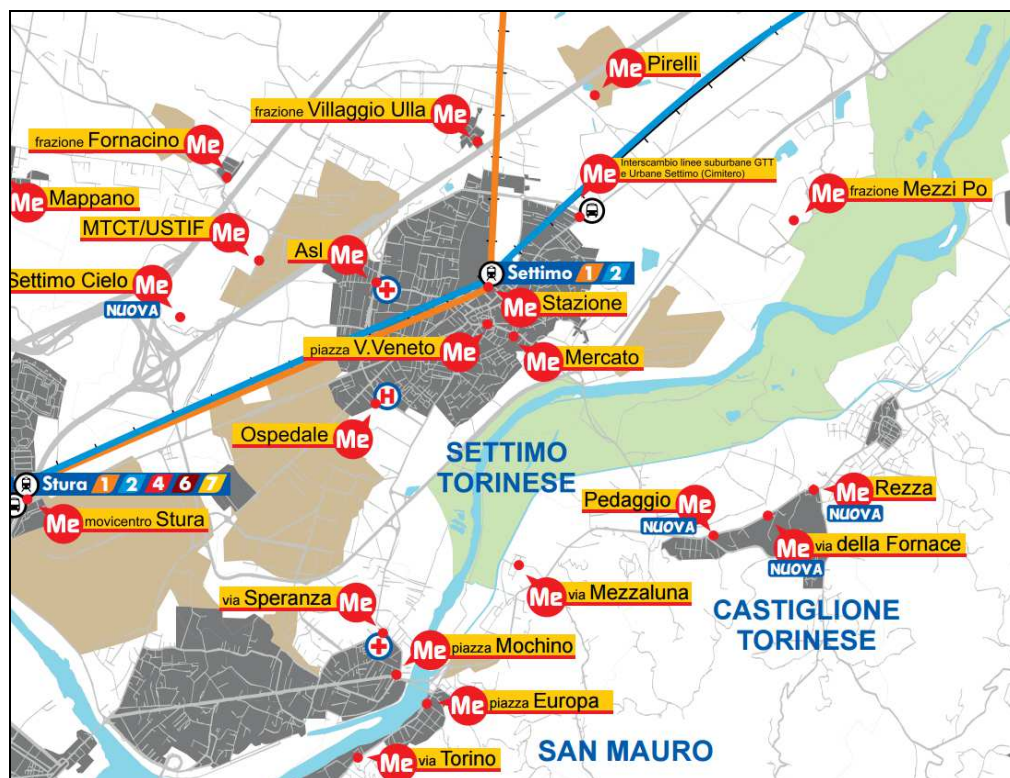
Dall'aprile del 2016 il servizio è stato esteso anche all'Aeroporto di Caselle e al parco commerciale Settimo Cielo di Settimo T.se.

Funzionamento: si prenota tramite chiamata al numero gratuito 800 122762 da lunedì a venerdì dalle 8.30 alle 14.30. La prenotazione deve essere fatta al più tardi il giorno feriale precedente il viaggio.

MeBUS Nord Est è attivo nei giorni feriali con orario: LUN-VEN 9.00-19.00 e SAB 9.00-13.00

Il servizio non è attivo nel mese di agosto.

MeBUS Nord Est costa come gli autobus di linea extraurbani. Il biglietto si acquista a bordo senza sovrapprezzo. I passeggeri in possesso di abbonamenti Formula o di tessera regionale di libera circolazione sono ammessi a bordo pagando il biglietto a tariffa ridotta del costo di € 1,00 acquistabile a bordo.



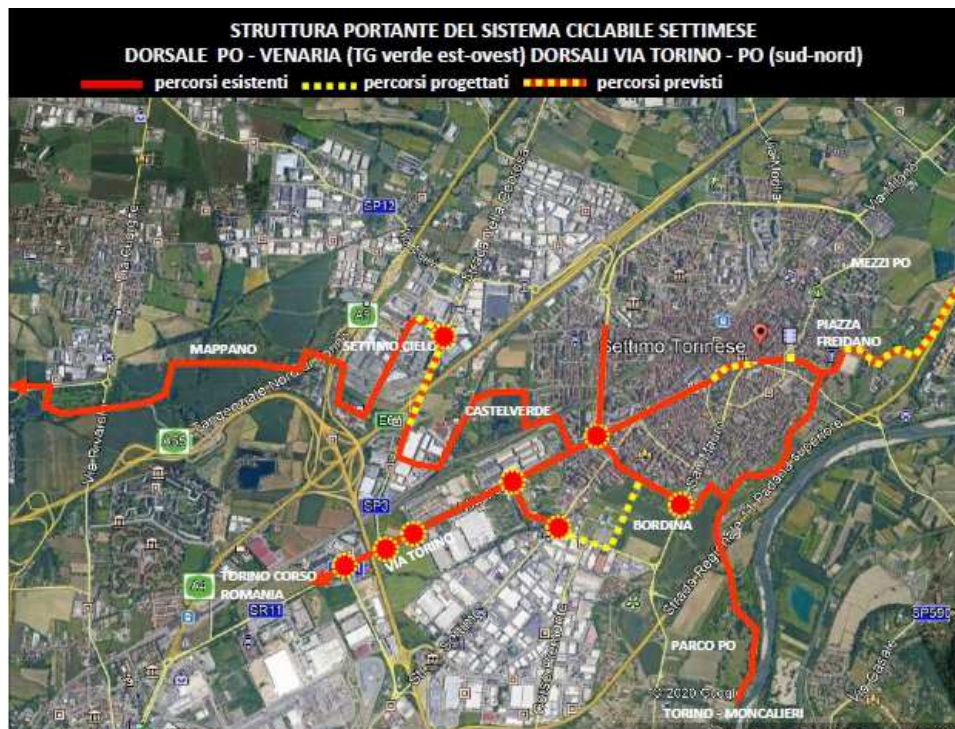
16. INTERVENTI ALLA MOBILITÀ IN PROGETTAZIONE E IN VIA DI REALIZZAZIONE

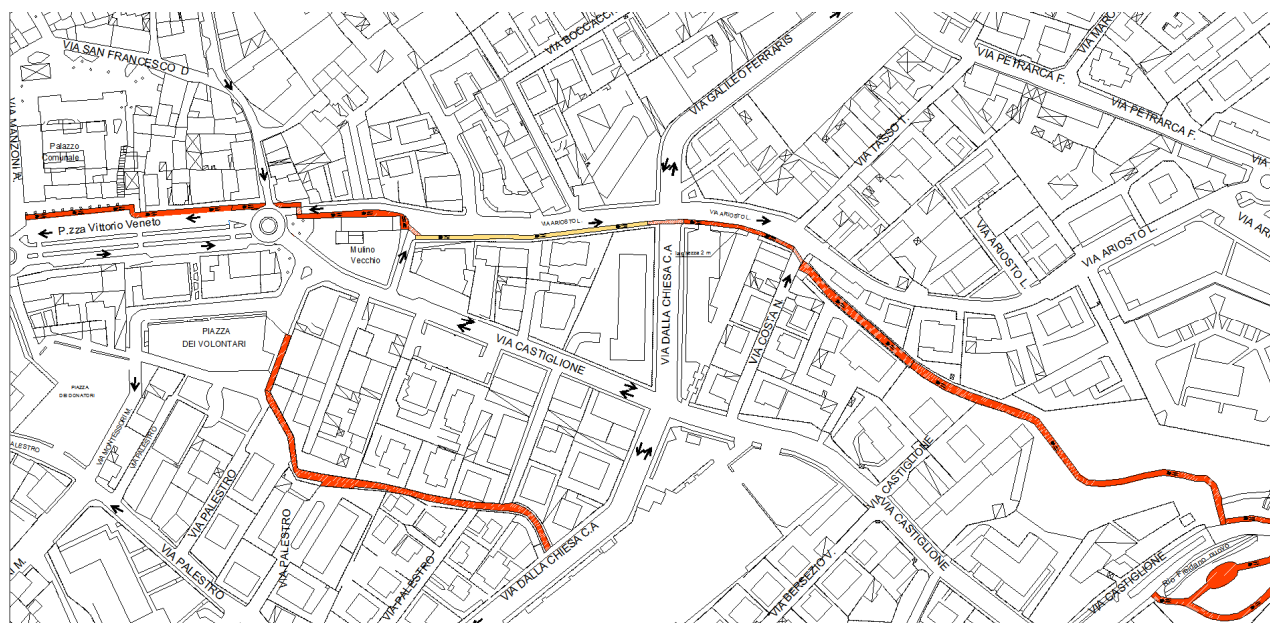
NUOVI PERCORSI PEDONALI E CICLABILI SPERIMENTALI

Con deliberazione della Giunta Comunale n. 99/2020 sono state approvate le linee di indirizzo per nuovi percorsi pedonali e ciclabili sperimentali a supporto della mobilità sostenibile correlati all'emergenza epidemiologica da COVID -19. Per tanto si prevede di estendere la rete ciclopedonale esistente, in modo tale da garantire il collegamento di tratti già esistenti o programmati e la connessione diretta con i principali poli urbani attrattori e/o generatori di traffico favorendo scelte di mobilità urbana alternative quali l'uso di biciclette e/o di veicoli a propulsione elettrica e per disincentivare, finalizzandolo alla riduzione, l'impiego delle autovetture private. In particolare, vengono individuati come prioritari i seguenti interventi riportati nel documento dal titolo "Struttura della Mobilità Ciclabile e Pedonale - Soluzioni sperimentali in ambito urbano":

Tra gli interventi si prevedono:

- il completamento della pista ciclabile di via Ariosto nel tratto da via Generale della Chiesa a via Nino Costa con individuazione di percorso delimitato da cordoli;
- individuazione di marciapiede a destinazione ciclopedonale che collega la pista ciclabile sita in via Ariosto a Piazza Vittorio Veneto;
- istituzione di un percorso ciclabile nel controviale esistente di Piazza Vittorio Veneto e conseguente modifica della viabilità, con immissione dei transiti veicolari provenienti da via Castiglione, via Matteotti e via Ariosto su carreggiata esistente nell'area parcheggio;
- completamento della pista ciclabile di via Torino, direzione via Italia. con individuazione di marciapiede esistente destinato al solo transito ciclabile;
- manutenzione straordinaria del percorso ciclo-pedonale esistente in Piazzale Freidano;
- istituzione in via sperimentale di area ZTL ciclopedonale, con ingresso consentito solo ai residenti, in via Italia nel tratto tra via Garibaldi e via Teologo Antonino, con conseguenti modifiche al senso di marcia di Via Chiomo (vedi specifiche);
- istituzione in via sperimentale di area ZTL ciclopedonale, con ingresso consentito solo ai residenti, in via Italia, nel tratto tra via Matteotti e via Buonarroti, con conseguente modifica al percorso della linea urbana 1(vedi specifiche).

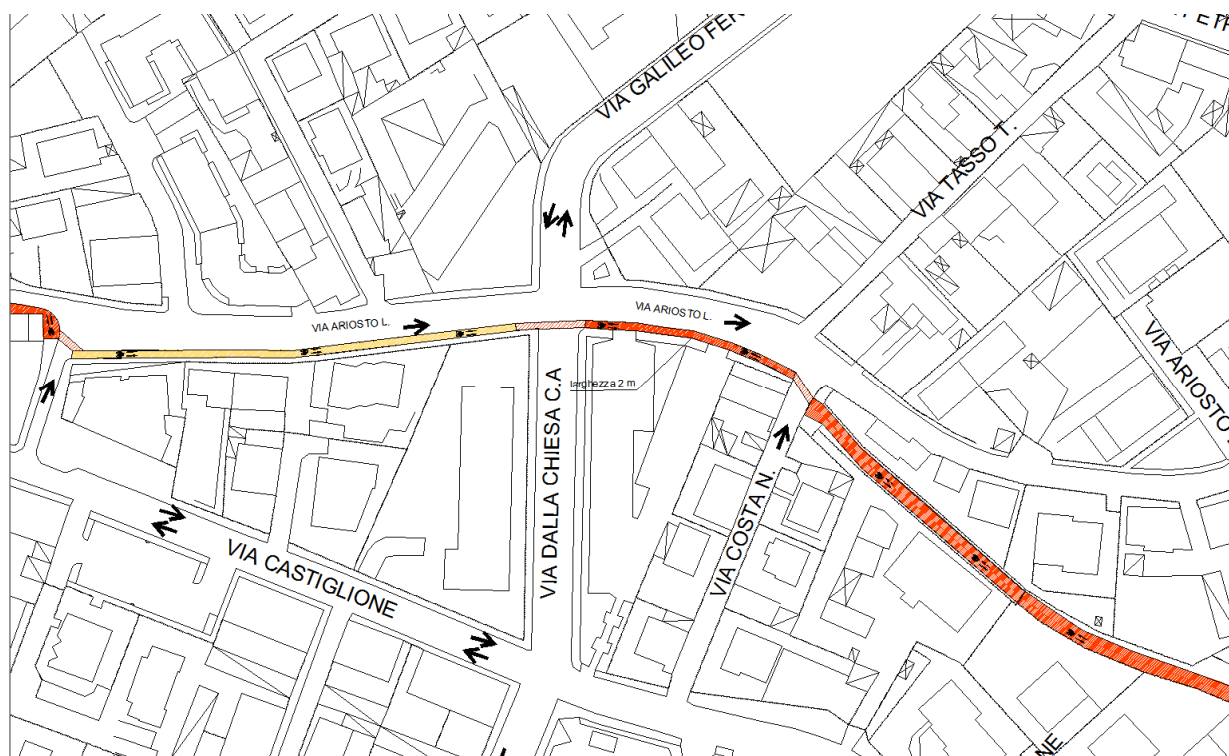




Lo schema grafico del percorso ciclabile che collega l'Ecomuseo del Freidano e il centro città



Lo schema grafico del collegamento tra la pista ciclabile di via Ariosto al centro città



Schema grafico del collegamento della pista ciclabile di via Ariosto.

RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE DELL'ASSE URBANO DELLA VIA FANTINA NEL BORGO NUOVO

Il quartiere del Borgo Nuovo, posto ad est dell'abitato, è il settore urbano che più di altri manifesta la necessità di significativi interventi di riqualificazione, tanto delle funzioni collettive in esso ospitate, quanto delle infrastrutture presenti con la finalità di ridurre le condizioni di marginalità in cui oggettivamente versa. Nella richiesta di rimodulazione in esame il Borgo Nuovo rimane, da parte dell'Amministrazione comunale, il settore di intervento sul quale indirizzare la maggior parte degli investimenti dipendenti dal progetto "Top Metro", consapevoli della necessità di fornire alla popolazione residente nuove funzioni e migliori condizioni di vita.

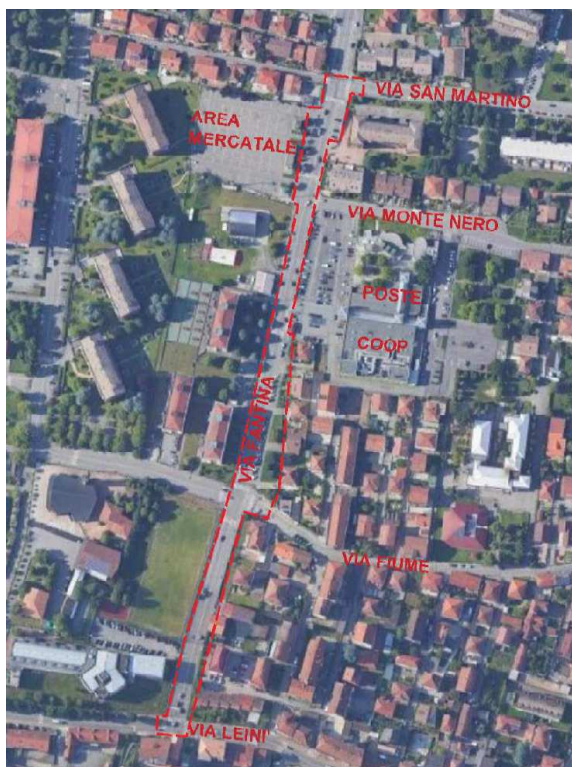
Il quartiere manca di uno spazio che possa configurarsi come vera e propria Luogo identitario, in cui riconoscersi per la possibilità di passeggiare, di soffermarsi, di connettere le funzioni e i servizi pubblici su esso gravitanti, al pari di ciò che attualmente rappresenta per tutti i Settimesi la via Italia nel centro storico. Ovvero, è obiettivo dell'Amministrazione comunale strutturare un programma di interventi che, partendo dalla via Fantina, consenta di riqualificare l'insieme degli spazi pubblici d'ambito in grado di configurarsi come una nuova Centralità.

In tale contesto la via Fantina è da tempo deputata ad assumere la funzione di asse di rinnovamento delle relazioni sociali di quartiere. Ne è prova la progettazione avviata già all'inizio degli anni duemila che, per difficoltà di reperimento delle risorse occorrenti, non poté dar luogo alla concreta realizzazione dell'opera.

La finalità a cui tende la richiesta di rimodulazione è rappresentata dalla volontà di trasformare l'attuale ruolo di mero asse veicolare di collegamento nord –sud tra via Leinì ed il corso Piemonte, in asse dell'identità di quartiere in grado di connettere le funzioni pubbliche, già localizzate: il polo dell'istruzione superiore; il centro Polifunzionale A. Aglietta; il mercato rionale, l'ufficio Postale; il centro commerciale Coop; i giardini pubblici e il complesso scolastico della scuola Martiri della Libertà, offrendo al contempo condizioni di nuova mobilità ai residenti del quartiere in funzione prevalentemente ciclabile e pedonale.

RIQUALIFICAZIONE FUNZIONALE DELL'ASSE URBANO DELLA VIA FANTINA NEL BORGO NUOVO.

Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 270/2020 del 3 dicembre 2020 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica dei lavori di “riqualificazione funzionale dell’asse urbano della via Fantina nel Borgo Nuovo.



In tale contesto la via Fantina è da tempo deputata ad assumere la funzione di asse di rinnovamento delle relazioni sociali di quartiere. La finalità del progetto è quindi di trasformare la via Fantina rendendola asse dell’identità di quartiere in grado di connettere le funzioni pubbliche, già localizzate: il polo dell’istruzione superiore; il centro Polifunzionale A. Aglietta; il mercato rionale, l’ufficio Postale; il centro commerciale Coop; i giardini pubblici e il complesso scolastico della scuola Martiri della Libertà, offrendo al contempo condizioni di nuova mobilità ai residenti del quartiere in funzione prevalentemente ciclabile e pedonale.

Obiettivo dell’intervento è quindi quella di dare una nuova veste a questa fondamentale arteria, ridisegnando completamente gli spazi e creando un senso unico di percorrenza da sud a nord, che si svilupperà da via Leini fino a raggiungere via San Martino; l’ultimo tratto di via Fantina, da via San Martino a corso Piemonte, rimarrà invece a doppio senso di circolazione.

La progettazione si sviluppa a partire dalla necessità di una radicale riorganizzazione degli spazi, creando percorsi ciclopeditoni lungo tutto l’asse di intervento e razionalizzando le sezioni stradali. La tendenza degli ultimi anni in materia di viabilità urbana porta a una visione meno “auto centrica” è più rivolta alla mobilità dolce, prestando quindi maggiore attenzione alle utenze deboli – pedoni e ciclisti – della strada.

L'intervento, per quanto riguarda la sede stradale, consiste nella realizzazione di un senso unico direzione sud-nord, da via Fantina a via San Martino.

La sede stradale avrà larghezza costante, comprese banchine in destra e sinistra, pari a 4,75 m; l'asse subirà però diverse variazioni ottenute mediante lo spostamento dei parcheggi dal lato destro a quello sinistro in modo da creare chicanes urbane che contribuiranno alla moderazione della velocità.

Verranno inoltre create diverse piattaforme rialzate:

- incrocio tra via Fantina e via Fiume;
- ingresso al parcheggio della Coop;
- incrocio tra via Fantina e via Monte Nero.

In corrispondenza di inizio (via Leinì) e fine (via San Martino) intervento, verranno realizzati due attraversamenti pedonali rialzati.

Dal punto di vista ciclo-pedonale, l'intervento prevede la realizzazione di un percorso pedonale continuo di larghezza pari a circa 2,00 m in sinistra della carreggiata e la realizzazione di una pista ciclabile di larghezza pari a 2,50 m e di un percorso pedonale di larghezza pari a circa 2,00 m in destra della carreggiata.

La fruizione dei percorsi dedicati alla mobilità dolce verrà agevolata grazie all'inserimento di fasce di verde con alberature; l'inserimento di alberature è inoltre un altro sistema molto efficace di moderazione della velocità.



INTERVENTI COMPLEMENTARI ALL'ASSE URBANO DI VIA FANTINA: RIQUALIFICAZIONE AREA A PARCHEGGIO DI VIA FANTINA ANGOLO VIA MONTE NERO.

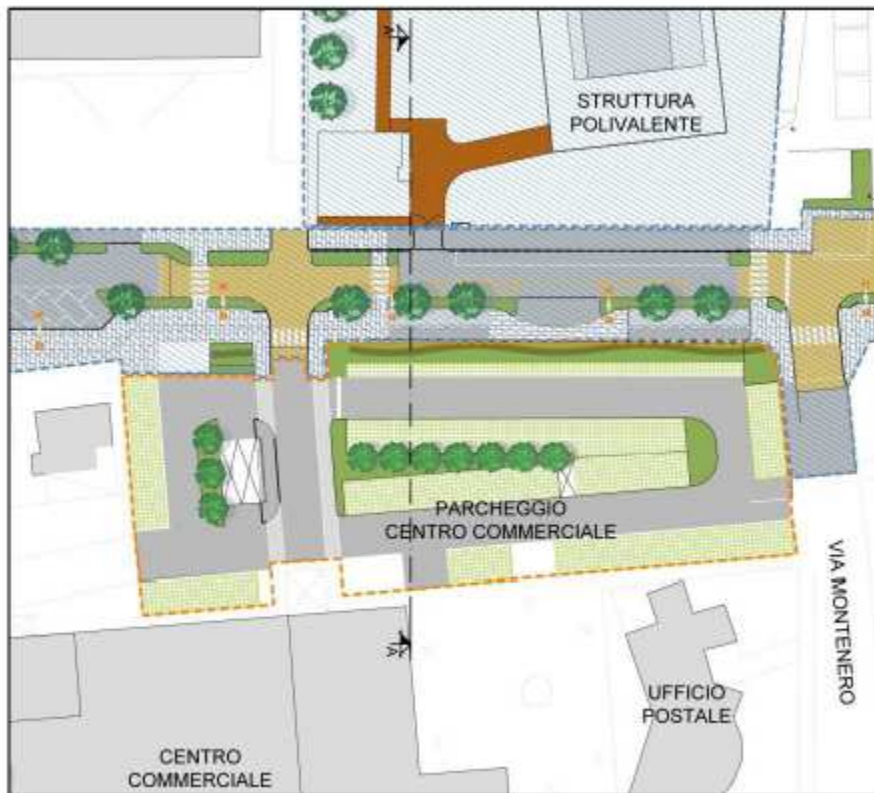
Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 269/2020 del 3 dicembre 2020 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in oggetto.

L'area a parcheggio di via Fantina, oggetto di intervento, è utilizzata principalmente dai fruitori del centro commerciale COOP e dai fruitori della Posta. Intenzione dell'Amministrazione è dare una nuova veste a questa area sostituendo l'attuale pavimentazione degli stalli in bitume con una pavimentazione drenante in autobloccanti forati.



La progettazione si sviluppa a partire dalla necessità di riqualificare un parcheggio che richiede parecchi interventi di manutenzione; gli spazi verranno riorganizzati al fine di permettere l'introduzione di aree a verde che rendano l'area più vivibile.

La tendenza degli ultimi anni infatti in materia di sostenibilità ambientale porta ad una visione meno antropizzata delle aree, più rivolta alla creazione di verde urbano, in particolare in questo intervento verrà convertita la superficie dei parcheggi da non permeabile a permeabile e verrà creata un'aiuola al centro del parcheggio.

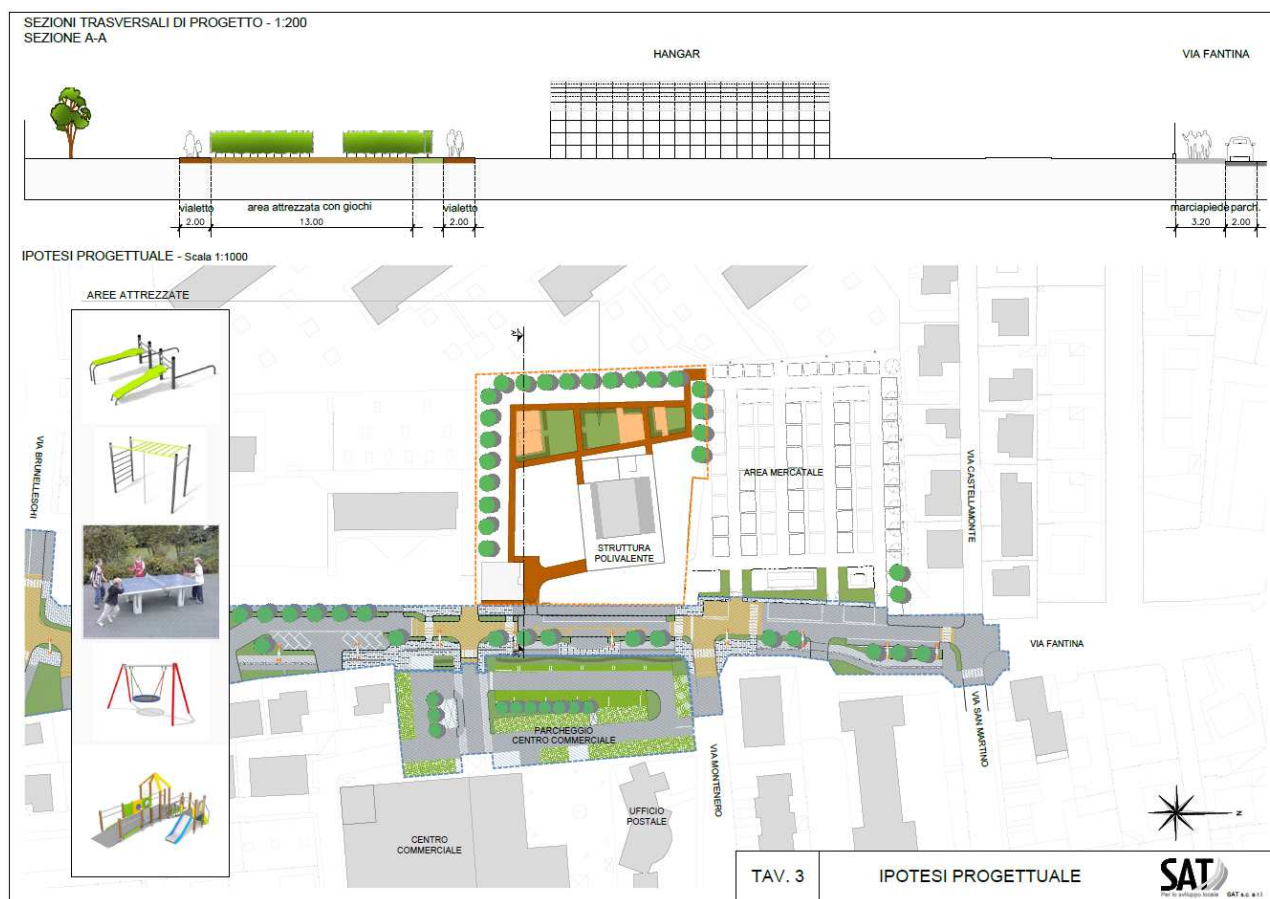


INTERVENTI COMPLEMENTARI ALL'ASSE URBANO DI VIA FANTINA. RIQUALIFICAZIONE AREA ESTERNA SALONE POLIVALENTE A. AGLIETTA .

Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 269/2020 del 3 dicembre 2020 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento in oggetto.

L'area verde circostante il salone polivalente A. Aglietta ad oggi non ha una funzione definita; intenzione dell'amministrazione è ampliare la vocazione aggregativa dell'area inserendo aree giochi destinate a diverse fasce d'età ampliando il verde esistente e demolendo strutture oggi non più funzionali come ad esempio la tribuna del campo softball ormai in disuso.

L'intervento prevede la realizzazione di percorsi pedonali e aree gioco inclusive.



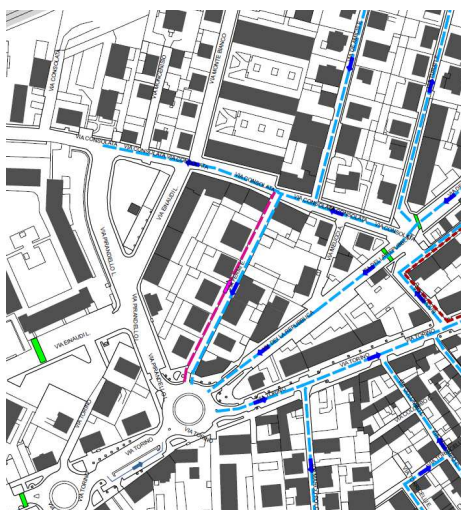
AMBITO VIA FANTINA

E' in fase di studio una variazione del senso di marcia di alcune strade come meglio evidenziato nei seguenti schemi grafici. Istituzione dei sensi unici nelle seguenti vie: Via Fantina, via Don Gnocchi, via Brunelleschi. Inversione del senso di marcia di Via Sa. Benigno.



AMBITO VIA CONSOLATA

Inversione del senso di marcia di via Fermi



AMBITO VIA CASTIGLIONE

Inversione del senso di marcia di via Nino Costa.



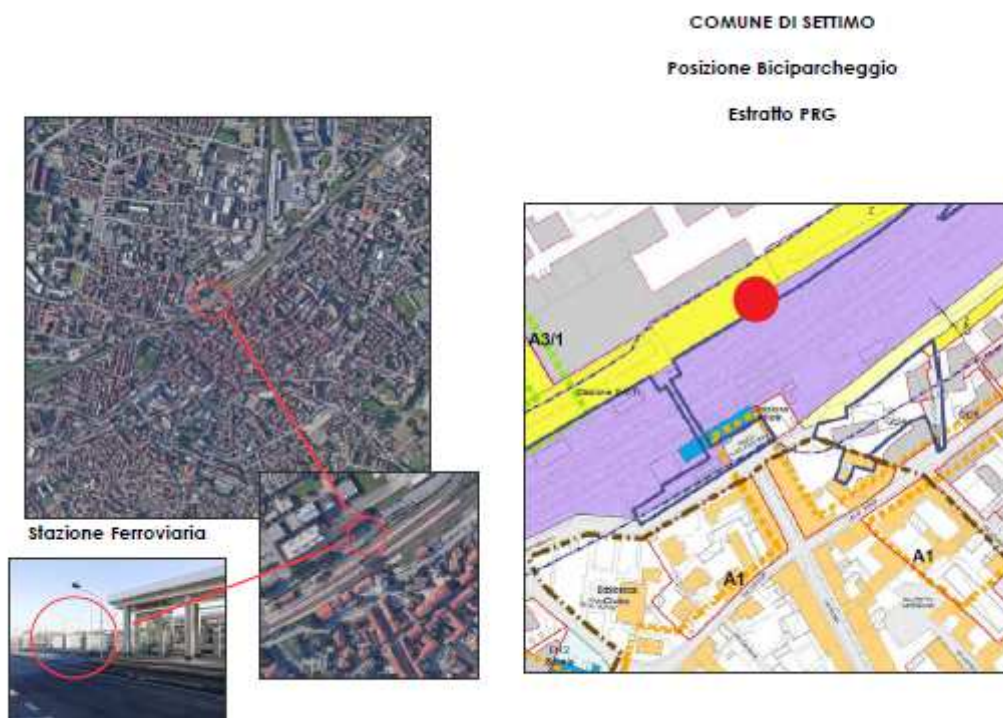
PROGRAMMA SPERIMENTALE NAZIONALE DI MOBILITÀ SOSTENIBILE CASA-SCUOLA E CASA-LAVORO EX D.M. 208 DEL 20/ 07 / 2016: REALIZZAZIONE DI UN BICIPARCHEGGIO PROTETTO PER LE BICI A SERVIZIO DELLA STAZIONE FERROVIARIA.

Il progetto è inserito in un programma nazionale per la mobilità sostenibile ed in particolare “Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile casa scuola e casa – lavoro ex D.M. 208 del 20/07/2016 – Programma Intranet”.

L'unione dei Comuni Net – Nord Est Torino, unione che comprende i comuni di Borgaro Tor., Caselle Tor., Castiglione Tor., Gassino Tor., Leini, San Benigno Canavese, San Mauro Tor., Settimo Tor., Volpiano, ha ottenuto un finanziamento per la realizzazione di un progetto sulla mobilità casa/scuola – casa/lavoro.

Il progetto riguarda la realizzazione di postazioni di parcheggio protetti per biciclette in prossimità di snodi di traffico pubblico/privato da e verso punti differenti dell'area metropolitana con lo scopo di favorire ed incentivare l'uso di sistemi di trasporto misto e sostenibile avvicinando “a casa” ed al luogo di studio o lavoro, un punto raggiungibile con mezzi alternativi all'auto.

Il progetto consiste in opere composte da elementi strutturali alleggeriti dalla composizione associata di elementi a sezione ridotta. L'impronta a terra è poco più di 5,00 x 5,00 metri e ad esclusione del basamento cementizio cordolato sui 4 lati è interamente realizzato in tubolari rettangolari metallici zincati di dimensione 1500 x 300 mm.



17. VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VAS

Premessa

La valutazione ambientale è uno strumento generale di prevenzione utilizzato per conseguire la riduzione dell'impatto di determinati progetti sull'ambiente, in applicazione della Direttiva 58/337/CEE sulla Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) e le sue successive modificazioni.

Con la direttiva 2001/42/CE è stata esteso l'ambito di applicazione del concetto di valutazione ambientale preventiva ai piani e programmi, nella consapevolezza che i cambiamenti ambientali sono causati non solo dalla realizzazione di nuovi progetti, ma anche dalla messa in atto delle decisioni strategiche contenute nei piani e programmi.

A livello nazionale, la materia è stata recepita con il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (*Norme in materia ambientale*), la cui Parte Seconda concerne: *"Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'Autorizzazione integrata ambientale (IPCC)"*.

Al fine di chiarire l'applicazione di tale normativa, la Regione ha emanato un atto di indirizzo e coordinamento, adottato con deliberazione della Giunta regionale del 9 giugno 2008, n. 12- 8931 (*D.lgs. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale". Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi*), contenente, all'Allegato II, indirizzi specifici per la pianificazione urbanistica;

Considerato che, con l'entrata in vigore della legge regionale n. 3/2013 e ad altre disposizioni regionali in materia di urbanistica ed edilizia e della legge regionale n. 17, 2013, che hanno modificato la legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56 e abrogato la l.r. 1/2007, disciplinando a livello di principi generali i procedimenti di valutazione ambientale strategica degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica e demandando a successivi provvedimenti della Giunta regionale la loro regolamentazione di dettaglio, la Regione Piemonte ha rivisto e sostituito i contenuti dell'Allegato II alla citata D.G.R. 9 giugno 2008, n. 12-8931, nonché quelli dei due Comunicati sopra citati approvando la DGR 29 febbraio 2016, n. 25-2977 *Disposizioni per l'integrazione della procedura di valutazione ambientale strategica nei procedimenti di pianificazione territoriale e urbanistica, ai sensi della legge regionale 5 dicembre 1977, n. 56* (Tutela ed uso del suolo) con cui vengono definiti gli indirizzi e i criteri per lo svolgimento integrato dei procedimenti di VAS per l'approvazione degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

Pertanto ai sensi del punto 1.1 dell'Allegato 1 della suddetta DGR 29 febbraio 2016, n. 25- 2977, la l'aggiornamento del PUT in oggetto rientra tra gli strumenti urbanistici per cui si debba procedere alla fase di **Verifica preventiva di assoggettabilità a VAS**.

L'Amministrazione comunale, pertanto, ha predisposto il presente **Documento tecnico di verifica** allo scopo di valutare se esistano possibili effetti ambientali significativi derivanti dalle proposte descritte nelle schede di criticità contenute nell'aggiornamento del PUT che determinino la necessità di sottoporre il presente strumento alla fase di valutazione.

L'iter della valutazione ambientale

Dal punto di vista procedurale, il comma 3 dell'articolo 3 bis della l.r. 56/1977, prevede che la valutazione ambientale strategica si svolga in modo integrato con le procedure di formazione e approvazione dei diversi strumenti di pianificazione, sulla base di idonea documentazione tecnica predisposta dal soggetto proponente il piano e tenendo conto delle risultanze emerse dalla consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e dalla partecipazione del pubblico.

L'Amministrazione comunale ha scelto di procedere alla verifica di assoggettabilità a VAS con un procedimento integrato all'approvazione del PUT stesso.

Il Comune adotta quindi l'aggiornamento del PUT comprensivo del **Documento Tecnico per la fase di verifica di VAS** come disciplinato dalla D.G.R. n.25-2977 del 29.02.2016, verrà pubblicato sul sito informatico del comune per 30 giorni consecutivi, di cui gli ultimi 15 riservati alla raccolta delle osservazioni.

Contestualmente il Comune trasmette il documento di verifica ai soggetti con competenza ambientale che inviano i pareri entro i successivi 30 gg dalla data del ricevimento, inoltre, la stessa documentazione viene trasmessa alla Città metropolitana che entro 45 gg formula il parere anche ai fini della verifica di VAS, e in caso di silenzio l'iter si conclude con l'emissione del provvedimento di verifica da parte dell'autorità comunale competente, che tiene conto dei pareri trasmessi dai soggetti con competenza ambientale.

In caso di necessità di avvio della fase di valutazione il Comune utilizza gli elementi forniti dai soggetti con competenza ambientale consultati per svolgere la specificazione dei contenuti del rapporto ambientale. Il provvedimento dovrà essere reso pubblico sul sito informatico del Comune (art 12, c 5, d.lgs. 152/2006).

Qualora il provvedimento di verifica escluda l'avvio della fase di valutazione, il consiglio comunale contro deduce alle osservazioni dando atto di aver recepito il parere della città metropolitana e le eventuali prescrizioni formulate con provvedimento di verifica e approva il PUT entro 30gg dallo scadere del termine della pubblicazione.

Qualora invece il provvedimento di verifica sottoponga il PUT alla VAS il Comune adotta l'aggiornamento del PUT comprensivo del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica, controdeducendo alle

osservazioni e recependo le indicazioni della Città metropolitana.

Il comune di Settimo T.se, al fine di espletare le fasi di verifica di assoggettabilità a VAS, ha identificato i seguenti soggetti coinvolti in tale procedimento:

- **Autorità procedente** ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., è identificata nella amministrazione del **Comune di Settimo Torinese**, Settore Territorio:

- predispone il documento tecnico di verifica;
- trasmette la documentazione all'autorità competente in materia di VAS;

In caso di esclusione dalla successiva fase di valutazione, provvede a integrare gli esiti della verifica nel piano e procede con l'iter di formazione del piano stesso, dando atto nella deliberazione di approvazione degli esiti della fase di verifica;

In caso di assoggettabilità alla successiva fase di valutazione, provvede a integrare gli elaborati del piano con il rapporto ambientale e le necessarie modifiche derivanti dalla fase di verifica svolta, utilizzando gli elementi di specificazione eventualmente forniti dai soggetti consultati e prosegue il procedimento come sotto elencato a partire dal quinto trattino.

- **Autorità competente**, ai sensi dell'articolo 3bis, comma 7 della l.r. 56/1977, è individuata nella pubblica amministrazione che approva il piano, purché dotata di propria struttura con specifica competenza in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale. Secondo quanto previsto dalla d.g.r. 12-8931 del 9 giugno 2008 (Atto di indirizzo e coordinamento regionale in materia di VAS), l'autorità competente assicura lo svolgimento delle proprie funzioni attraverso l'organo tecnico, istituito ai sensi dell'articolo 7 della l.r. 40/1998. Per la presente variante l'autorità competente è individuata nel **Comune di Settimo Torinese** che assicura lo svolgimento delle proprie funzioni attraverso il proprio **Organo Tecnico**, istituito con D.G.C. n. 183 del 16/9/2008 e modificato con D.G.C. n. 198 del 06/10/2009.

Illustrazione dei contenuti dell'aggiornamento del PUT 2021

Il PUT ai sensi dell'art. 36 del Codice della Strada costituisce lo strumento tecnico-amministrativo di breve periodo e l'occasione per il controllo e la programmazione di lungo periodo, che mediante successivi aggiornamenti definisce un disegno strategico complessivo, coerente con le indicazioni degli strumenti pianificatori comunali e sovraordinati.

Il PUT costituisce inoltre un insieme coordinato d'analisi e strategie volte al miglioramento delle condizioni della circolazione stradale, della mobilità dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati in coerenza con le previsioni contenute in specifici strumenti pianificatori/programmatori già adottati dall'Ente.

Il Piano Urbano del Traffico - Aggiornamento 2021 in particolare ha analizzato tre aree tematiche:

- 1) La sicurezza stradale
- 2) Il sistema della mobilità

La tabella sottostante sintetizza la correlazione tra gli obiettivi e le azioni previste dal PUT in relazione ai singoli interventi descritti nelle schede allegate alla relazione:

N. SCHEDA	LOCALIZZAZIONE	CRITICITA' RISCONTRATA	INTERVENTO	AZIONE
1	incrocio via De Nicola / via Verga	L'intersezione tra via De Nicola e via Verga gode di poca visibilità	Segnaletica incrocio e mitigazione della velocità	miglioramento della mobilità
2	via De Francisco ambito urbano e extraurbano	Via De Francisco soprattutto nelle ore di punta, è percorsa da veicoli a velocità elevata	Riorganizzazione della viabilità per mitigare la velocità	miglioramento della mobilità
3	via Lombardia	Mancanza di connessione tra corso Piemonte, via Lombardia e via Castiglione	Viabilità di connessione tra corso Lombardia e via Castiglione ponte sul Po	miglioramento della mobilità
4	incrocio via Nenni / strada Cebrosa	Saturazione delle traverse interne alla zona industriale	Realizzazione ultimo tratto di via Nenni e rotatoria con strada Cebrosa	miglioramento della mobilità
5	Via Milano – nei pressi del cimitero	Le auto spesso procedono a velocità superiori ai 50 km/h consentiti aumentando il rischio di incidenti per i residenti e gli utenti del cimitero	Riorganizzazione della viabilità e delle aree a parcheggio di servizio per la stessa e per il cimitero	miglioramento della mobilità

6	Incrocio Corso Piemonte via Cascina Nuova	Le auto per evitare la rotonda di via Fantina svoltano in via Cascina Nuova	Previsione di regolare l'incrocio con una rotatoria	miglioramento della mobilità e sicurezza stradale
7	Via Milano Scuola media Gobetti	Negli orari di ingresso e uscita dalla scuola si creano interferenze tra gli studenti a piedi e le auto	Riorganizzazione viabilità con piattaforma rialzata, segnaletica orizzontale e verticale	sicurezza stradale
8	Incrocio tra corso Piemonte e via di Vittorio	Si segnalano molti incidenti dovuti alla velocità elevata e il non rispetto del semaforo	Installazione semaforo T-RED	sicurezza stradale
9	Cavalcavia 8 agosto	Si rilevano numerosi incidenti causati da eccessiva velocità e dall'imprudenza dei guidatori.	Mitigazione della velocità	sicurezza stradale
14	Via Schiapparelli	Nel tratto da via San Martino a Via Monte Nero il marciapiede è largo meno di un metro e le auto che si immettono da Via Monte Nero su via Schiapparelli hanno poca visibilità	istituzione del senso unico in via Schiapparelli nel tratto da via Solferino a via Fiume	sicurezza stradale
10	Via Caffadio, Casello Autostrada A5 TO-AO	Immissione nel casello dell'autostrada A5 TO-AO poco sicuro	Senso unico su via Caffadio	sicurezza stradale
11	Via Raffaello Sanzio	Molte auto sostano in divieto di sosta anche sugli attraversamenti pedonali riducendo la così la visibilità di pedoni e auto	Creazione di parcheggi in linea lungo via Raffaello Sanzio	miglioramento della mobilità e della sosta
12	Piazzale del mercato di via Castiglione	Alcuni automobilisti procedono a velocità elevate rendono insicuro il parcheggio	Nuova regolamentazione degli ingressi e delle uscite del parcheggio	miglioramento della mobilità e della sosta

Verifica aree dense, di transizione, libere e consumo di suolo

Le previsioni del PUT 2021 non prevedono consumo del suolo, ma gli obiettivi riguardano solo la soluzione a problemi contingenti.

Criteri per la verifica di assoggettabilità

D.Lgs n.152/06 e s.m.i. - Allegato I p.to1	PUT 2021
<ul style="list-style-type: none">• in quale misura il piano o il programma stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;	<ul style="list-style-type: none">• Il put 2021 non stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse
<ul style="list-style-type: none">• in quale misura il piano o il programma influenza altri piani o programmi, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;	<ul style="list-style-type: none">• Il PUT in oggetto, per la sua ridotta entità, non interferisce con piani o programmi sovra comunali.
<ul style="list-style-type: none">• la pertinenza del piano o del programma per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;	<ul style="list-style-type: none">• Il PUT in oggetto non modifica il consumo di suolo e al contempo migliorando la mobilità e la sosta delle auto si promuove lo sviluppo sostenibile
<ul style="list-style-type: none">• problemi ambientali pertinenti al piano o al programma;	<ul style="list-style-type: none">• Considerata la natura del PUT in oggetto si ritiene di poter escludere che la sua attuazione possa produrre impatti ambientali negativi sul territorio comunale.
<ul style="list-style-type: none">• la rilevanza del piano o del programma per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. piani e programmi connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).	<ul style="list-style-type: none">• In riferimento a quanto già dichiarato al punto precedente si esclude la possibilità di effetti sulla gestione di piani e programmi della normativa comunitaria.

D.Lgs n.152/06 e s.m.i. - Allegato I p.to 2	PUT 2021
• <i>probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli impatti;</i>	Il PUT 2021 non genera impatti negativi sul sistema ambientale, al contrario, introduce maggiori elementi di mitigazione rispetto alle previsioni vigenti.
• <i>carattere cumulativo degli impatti;</i>	Il PUT 2021 non determina carattere cumulativo degli impatti.
• <i>natura transfrontaliera degli impatti;</i>	Il PUT 2021 non genera impatti di natura transfrontaliera.
• <i>rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);</i>	Gli interventi previsti dal PUT 2021 non determinano rischi per la salute umana o per l'ambiente,
• <i>entità ed estensione nello spazio degli impatti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);</i>	Il PUT 2021 riguarda modeste aree all'interno del tessuto consolidato già disciplinate dal PRG vigente
• <i>valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:</i> - <i>delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale;</i> - <i>del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite dell'utilizzo intensivo del suolo;</i>	Gli interventi previsti dal PUT 2021 non sono compresi in aree di valore e vulnerabilità
• <i>impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.</i>	Gli interventi previsti dal PUT 2021 non determinano impatti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Caratteristiche degli impatti e delle aree che possono essere interessate

Le caratteristiche dell'area nelle quali le opere in progetto vengono a collocarsi, non evidenziano sensibilità specifiche sotto il profilo ambientale.

I possibili effetti ambientali di carattere negativo correlabili all'intervento appaiono circoscritti ad alcuni aspetti della fase di cantiere, nonché alle eventuali interferenze sul sistema della viabilità locale in fase di esercizio.

Gli impatti possibili durante la fase di cantiere si riferiscono sostanzialmente alla diminuzione della qualità dell'aria dovuta alle provvisorie emissioni inquinanti e alla polvere. Esse sono conseguenza dei lavori di movimentazione di terra, al funzionamento dei macchinari di cantiere, al trasporto di materiale. Si sottolinea che gli effetti durante la fase di realizzazione sono del tutto trascurabili e quindi non considerati.

Fauna, flora, biodiversità e paesaggio: Nessun effetto da rilevare.

Ambiente urbano e beni materiali: Tutte le azioni e strategie previste dal P.U.T., produrranno effetti positivi sulla componente ambientale.

Patrimonio culturale, architettonico e archeologico: Nessun effetto da rilevare.

Suolo: Nessun effetto da rilevare.

L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbanizzata in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Acqua: Nessun effetto da rilevare.

L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbanizzata in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Aria e fattori climatici: Gli effetti generali delle azioni e strategie del P.U.T. risultano avere un effetto positivo sulle emissioni inquinanti: è noto che i veicoli inquinano in modo maggiore nei fenomeni delle code, negli stop and go, ed in tutte le situazioni di marcia fortemente variabile.

La moderazione lenta del traffico permette di avere spostamenti che ottimizzano la marcia del veicolo tendendo ad avvicinare la velocità di marcia vicino a quella media ottimizzando così i consumi, diminuendo le componenti inquinanti ed aumentando la sicurezza complessiva del traffico.

La scelta degli itinerari e della regolamentazione della circolazione che utilizza di fatto la rete esistente, tende a favorire la fluidificazione e la sicurezza del traffico considerando gli effetti complessivi degli interventi valutando i diversi scenari possibili di soluzione alla luce dei risultati globali attesi.

La creazione di zone a traffico regolamentato, costituisce un potente mezzo per riqualificare aree urbane e determinare un sensibile miglioramento degli indicatori ambientali, costituendo una migliore qualità della vita nei quartieri interessati.

Popolazione e salute umana: In merito al rumore, rileva che gli interventi previsti non modificheranno in modo significativo i caratteri acustici dell'area urbana. Taluni interventi potranno invece portare significativi miglioramenti sulle aree oggetto delle azioni progettuali in ordine all'inquinamento acustico. Le motivazioni sono le stesse di quelle relative alla componente aria, in quanto le emissioni sono strettamente legate alle modalità di marcia dei veicoli.

Gli effetti sull'illuminazione delle aree oggetto delle azioni progettuali del P.U.T., sono del tutto trascurabili, in quanto le aree risultano già urbanizzate, e quindi l'eventuale effetto che avremo sarà legato ad un minore effetto luminoso legato al traffico veicolare, determinato dall'ottimizzazione delle correnti di traffico. Quindi possiamo concludere che potranno esserci benefici riguardo agli aspetti legati all'inquinamento luminoso dipendenti dall'ottimizzazione della circolazione e della sosta. Sistemazioni puntuali relativamente all'aumento di illuminazione sono legati solo a fattori di sicurezza: incroci pericolosi ed attraversamenti pedonali sedi di sinistri nelle ore notturne.

Energia: Nessun effetto da rilevare se non per gli effetti positivi in relazione ai consumi di carburante. L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbana in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Rifiuti: Nessun effetto da rilevare. L'assetto definitivo a seguito della realizzazione di tutti gli interventi previsti non modificherà il carattere dell'area urbanizzata in relazione alla componente ambientale in oggetto.

Mobilità e trasporti: Per la caratteristica intrinseca del P.U.T., tutte le azioni e strategie previste in esso, produrranno effetti positivi sensibili sulla mobilità, anche in relazione agli obiettivi generali, che sono poi quelli stabiliti dalle vigenti norme di settore, imposti quindi alla base della stessa pianificazione.

Azioni mitigative

Il PUT 2021 come abbiamo visto non genera effetti significativi, durante le fasi di cantiere si ritiene possibile mitigare l'eventuale disagio con l'adozione delle normali cautele gestionali relative ai cantieri temporanei.

Conclusioni

In considerazione delle analisi contenute nei capitoli precedenti, verificato che le caratteristiche del PUT 2021 non modificano il quadro di riferimento delle attuali previsioni di piano né determinano impatti significativi sul complesso delle tematiche ambientali, **si ritiene di poter affermare che le previsioni del PUT 2021 non determinino possibili effetti ambientali significativi, o tali da determinare la necessità di sottoporla alla fase di valutazione.**

Il presente documento, con gli ulteriori elaborati costituenti il PUT 2021, sarà trasmesso ai soggetti con competenza ambientale per l'acquisizione dei loro pareri.

La fase di Verifica si concluderà con l'emissione del provvedimento da parte dell'Organo Tecnico Comunale.

In caso di esclusione dalla Valutazione, nella successiva fase di approvazione del PUT, si dovrà comunque dare atto di aver tenuto conto delle eventuali prescrizioni dallo stesso formulate.

Il provvedimento di Verifica sarà pubblicato sul sito istituzionale del Comune.