



LINEA DI INDIRIZZO **3b.** MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE

Azione 3.b.1: Estendere le riqualificazioni dello spazio pubblico

- 3.b.1.1. Sviluppo di un "Piano delle riqualificazioni dello spazio pubblico"
- 3.b.1.2. Ampliamento delle aree pedonalizzate
- 3.b.1.3. Riqualificazione delle aree interessate dai cantieri delle infrastrutture trasportistiche

Azione 3.b.2: Mantenere un elevato standard manutentivo del suolo pubblico

- 3.b.2.2. Programmi di interventi di manutenzione straordinaria

Azione 3.b.3 Riordinare la sosta

- 3.b.3.1. Costruzione di parcheggi pubblici in struttura nelle zone ad alta domanda di sosta
- 3.b.3.2. Ampliamento delle zone a pagamento nelle aree ad alta domanda di sosta
- 3.b.3.3. Bandi per parcheggi pertinenziali nelle zone ad alta domanda di sosta

Azione 3.b.4: Favorire la riduzione dell'inquinamento acustico

- 3.b.4.1. Attuazione di interventi e provvedimenti che contribuiscano al risanamento acustico
- 3.b.4.2. Realizzazione di manti stradali fono-assorbenti

"Le aree urbane svolgono un ruolo importante nella realizzazione degli obiettivi della strategia dell'Unione europea per lo sviluppo sostenibile. Infatti, è nelle aree urbane che gli aspetti ambientali, economici e sociali sono maggiormente interconnessi. Anche se nelle città si concentrano numerosi problemi di ordine ambientale, esse sono comunque il motore dell'economia, il centro degli affari e degli investimenti.

Quattro europei su cinque abitano in area urbana e la loro qualità di vita dipende direttamente dallo stato dell'ambiente urbano. Una qualità elevata dell'ambiente urbano è in linea con la priorità accordata, nell'ambito della strategia di Lisbona, all'obiettivo di "rendere l'Europa più capace di attrarre investimenti e lavoro".

Una volta rese più attraenti, le città europee rafforzeranno le loro potenzialità di crescita e di creazione di posti di lavoro; esse sono pertanto fondamentali per la realizzazione dell'agenda di Lisbona".

(Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni Verso una strategia tematica sull'ambiente urbano. Bruxelles, 2004)

LINEA D'INDIRIZZO 3B.: MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO

AZIONI	MISURE	INDICATORI DI RIFERIMENTO
3.b.1. Estendere le riqualificazioni dello spazio pubblico	<ul style="list-style-type: none"> - Sviluppo di un "Piano delle riqualificazioni dello spazio pubblico" - Ampliamento delle aree pedonalizzate - Riqualificazione delle aree interessate dai cantieri delle infrastrutture trasportistiche 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>aree riqualificate e accessibili</i> - <i>aree pedonali istituite al 2008 con ordinanza</i>
3.b.2. Mantenere un elevato standard manutentivo del suolo pubblico	<ul style="list-style-type: none"> - Programmi di interventi di manutenzione straordinaria 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>superficie suolo pubblico</i> - <i>superficie strade - piazze</i> - <i>superficie marciapiedi</i> - <i>interventi Manutenzione Ordinaria/anno</i> - <i>interventi Manutenzione Straordinaria/anno</i> - <i>aree in stato di degrado / superficie totale del suolo pubblico</i>
3.b.3. Riordinare la sosta	<ul style="list-style-type: none"> - Costruzione di parcheggi pubblici in struttura nelle zone ad alta domanda di sosta - Ampliamento delle zone a pagamento nelle aree ad alta domanda di sosta - Bandi per parcheggi pertinenziali nelle zone ad alta domanda di sosta 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>posti auto in struttura</i> - <i>utilizzo medio diurno parcheggi in struttura</i> - <i>utilizzo medio notturno parcheggi in struttura</i> - <i>incasso annuo sosta in struttura</i> - <i>posti auto su strada a pagamento</i> - <i>ore di utilizzo medio per posto auto (paganti)</i> - <i>incasso annuo sosta a raso (incasso medio giornaliero 73.329 su 292 gg)</i> - <i>posti auto in parcheggi pertinenziali</i>
3.b.4 Favorire la riduzione dell'inquinamento acustico	<ul style="list-style-type: none"> - Attuazione di interventi e provvedimenti che contribuiscano al risanamento acustico - Realizzazione di manti stradali fono - assorbenti 	<ul style="list-style-type: none"> - <i>popolazione potenzialmente esposta a livelli di rumore superiori a 65 dB(A) LDEN</i> - <i>popolazione potenzialmente esposta a livelli di rumore superiori a 65 dB(A) LDEN, in abitazioni dotate con una facciata silenziosa</i> - <i>popolazione potenzialmente esposta a livelli di rumore superiori a 55 dB(A) Lnight</i> - <i>popolazione potenzialmente esposta a livelli di rumore superiori a 55 dB(A) Lnight in abitazioni dotate con una facciata silenziosa</i>

LINEA D'INDIRIZZO 3.b.: MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO

Azione 3.b.1. Estendere le riqualificazioni dello spazio pubblico

Misura operativa 3.b.1.1. Sviluppo di un "Piano delle riqualificazioni dello spazio pubblico"

LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE

LINEA DI SOSTENIBILITÀ: SOCIALE

ALLEGATO 3a - TAVOLA 3b.1

Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
<p>Individuazione di aree urbane meritevoli di interventi di valorizzazione, specialmente nell'ambito delle centralità minori, con l'obiettivo di determinare zone, diffuse sul territorio cittadino, in cui sia privilegiata una prevalente fruizione pedonale.</p> <p>L'obiettivo che si prefigge è duplice:</p> <p>Individuare parti di territorio su cui predisporre, dopo una attenta analisi dei processi di trasformazione in atto e/o delle latenti potenzialità, interventi di riordino e di riqualificazione dello spazio pubblico indirizzati al miglioramento funzionale, quantitativo e qualitativo della mobilità urbana con particolare attenzione alla mobilità pedonale,</p> <p>costruire una griglia di valutazioni, tale che possa essere indirizzo per una oggettiva scala di priorità su cui destinare le risorse disponibili.</p> <p>La proposta operativa è la costruzione di un piano-programma rivolto, prevalentemente alle aree semi-periferiche consolidate, alle aree periferiche e alle aree "cerniera" tra gli ambiti urbani consolidati e quelli che sono stati oggetti di pesante trasformazione. In particolar modo si rivolge a quelle parti di territorio consolidato che, per struttura urbana, per vocazione, per situazioni di degrado urbano e sociale, necessitano di interventi capaci di apportare maggiore qualità urbana.</p> <p><i>Il territorio è suddiviso pertanto in aree i cui interventi di riqualificazione sono ascrivibili prevalentemente alla :</i></p> <p>riorganizzazione funzionale dello spazio (assimilabili alla manutenzione straordinaria e conseguente riordino). Tra queste sono messe in luce:</p> <p><i>Gli spazi di connessione in quartieri totalmente o prevalentemente a destinazione residenziale,</i></p> <p><i>Aree cerniera tra interventi di trasformazione urbana,</i></p> <p><i>Aree a confine con gli interventi di pesante trasformazione,</i></p> <p>riqualificazione urbana, tali da incidere sullo spazio modificandone la</p>	<p>Piano della riqualificazione dello spazio pubblico</p>

<p><i>destinazione d'uso. Interventi quindi rivolti prevalentemente ad un aumento degli spazi pedonali, alla creazione di luoghi di aggregazione, ecc.</i></p> <p><i>Rientrano in queste categorie :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>le centralità minori(già individuate dal PRG) nella logica di rispondere all'indirizzo politico della città policentrica,</i> <i>le aree e/o gli assi viari con forte concentrazione commerciale, in quanto costituiscono uno degli elementi di vitalità di un agglomerato urbano, per cui vocate all'attrazione pedonale dell'uso dello spazio,</i> <i>Viali storici (Viale del Regio Parco, Viale della Regina,)</i> <i>Ambienti di aggregazione (sedi universitarie, sagrati,)</i> <i>ecc..</i> <p><i>Il Piano sarà composto da :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>Tavole di analisi urbana,</i> <i>Tavole di proposte a scala urbana</i> <i>Tavole di proposte di riqualificazione per Circoscrizione</i> 	
<p><i>Ente/i attuatore/i</i></p>	<p><i>Tempi di attuazione</i></p>
<p>Divisione Infrastrutture e Mobilità</p>	
<p><i>Modalità di attuazione</i></p>	<p><i>Risorse economiche necessarie</i></p>
<p>Adozione Piano</p>	

LINEA D'INDIRIZZO 3.b.: **MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO**

Azione 3.b.1. Estendere le riqualificazioni dello spazio pubblico

Misura operativa 3.b.1.2. Ampliamento delle aree pedonalizzate

LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE

LINEA DI SOSTENIBILITÀ: SOCIALE

ALLEGATO 3a - TAVOLA 3b.1

Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
<p>Individuazione di luoghi che, a seguito di analisi ad esempio del Piano delle riqualificazioni o già presenti nel PETAC o di proposte da parte di Consigli circoscrizionali, richiedono la limitazione dello spazio destinato alla circolazione veicolare per trainare un processo di riqualificazione ambientale. Con l'obiettivo di rispondere da un lato alla legislazione regionale che richiede la pedonalizzazione di almeno il 20% della superficie stradale comunale e dall'altro per dimostrare che la riduzione di veicoli nello spazio pubblico determina la percezione diffusa di un evidente aumento della qualità ambientale.</p> <p>Ogni area individuata e identificata dal Piano, sarà, con successivi approfondimenti, analizzata in modo tale da far emergere le carenze dello spazio pubblico (parcheggi, dimensioni stradali, illuminazione,) e le eventuali potenzialità latenti. Sarà quindi possibile meglio definire le nuove funzioni, o confermare quelle antiche, che saranno alla base di specifici progetti.</p> <p>Un primo elenco di interventi è quello già previsto nel piano triennale 2009 - 2011 oltre ai vari progetti di riqualificazione o trasformazione urbana in atto o da completare o a quelli derivanti e ritenuti prioritari dal Piano delle riqualificazioni.</p> <p>INTERVENTI PUNTUALI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Piazza Statuto quale completamento della riqualificazione delle piazze neo classiche (dopo Vittorio Veneto, Carlo Felice e Porta Palazzo), - Piazza Bengasi e Piazza Carducci, in quanto fulcri superficiali del sistema di attraversamento della linea metropolitana <p>INTERVENTI SU ASSI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - trasformazioni urbane attivate dalla linea di Metropolitana (completamento di corso Francia, Via Nizza) - completamento Spina Reale <p>INTERVENTI SU AREE:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Quartieri ottocenteschi pianificati all'interno della cinta daziaria quale il quartiere Vanchiglia, (piazza S. Giulia, Via Vanchiglia, Largo Montebello) 	<ul style="list-style-type: none"> - Piazza Arbarello - Piazza Statuto <p>Approvazione progetti esecutivi :</p> <p>2009 : Via Carlo Alberto</p> <p>2010 : Piazza Arbarello Piazzale Basilica Superga</p> <p>2011 : Piazza Statuto</p>

<ul style="list-style-type: none"> - Nuclei storici minori quali ad esempio: <ul style="list-style-type: none"> o Borghi extra murari (S. Donato, Po - vedi risultati su Borgo Dora) o Barriere operaie (Casale, Campidoglio, Via Aosta, Via Giachino) o Agglomerati di origine rurale Bertolla, - Barriere o borgate attestata alla cinta daziaria <ul style="list-style-type: none"> o Nizza, o Milano (Piazza Crispi incompiuta, corso Vercelli – ad altissima vocazione commerciale – Piazza Porpora – sede di mercato e park interrato) o Monterosa (piazza Foroni – area mercato – e piazza Bottesini) o S. Paolo (piazze Sabotino e Robilant vie Di Nanni e Monginevro) - Periferie urbane di recente formazione <ul style="list-style-type: none"> o Negarville/Roveda, sede di mercato rionale in zona Mirafiori <p>INTERVENTI SU AREE DESTINATE ALLA REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI INTERRATI:</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'indirizzo politico finalizzato alla realizzazione di parcheggi interrati su aree pubbliche, sia da parte dell'Ente che da parte privati (parcheggi pertinenziali), prevede la riqualificazione della superficie a favore dell'aumento della pedonalità. La tematica è sviluppata nelle schede 3.b.3.1. e 3.b.3.3. 	
<p>Ente/i attuatore/i</p>	<p>Tempi di attuazione</p>
<p>Divisione Infrastrutture e Mobilità</p>	
<p>Modalità di attuazione</p>	<p>Risorse economiche necessarie</p>
<p>Programma di manutenzione Programma triennale Co – Finanziamenti Ministero Ambiente</p>	

LINEA D'INDIRIZZO 3.b.: MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO

Azione 3.b.1. Estendere le riqualificazioni dello spazio pubblico

Misura operativa 3.b.1.3. Riqualificazione delle aree interessate dai cantieri delle infrastrutture trasportistiche

LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE

LINEA DI SOSTENIBILITÀ: SOCIALE

ALLEGATO 3a - TAVOLA 3b.1

Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
<p>Valorizzazione delle aree superficiali restituite a seguito dei cantieri delle infrastrutture strategiche per la mobilità collettiva (metropolitana, passante ferroviario,m) per contribuire a rispondere al disagio dei cittadini, sofferto nel periodo dei cantieri, con una migliore qualità dell'ambiente urbano (che costituisce inevitabilmente valore aggiunto alle proprietà immobiliari prospicienti), con l'obiettivo anche di favorire l'intermodalità sostenibile (bici-piedi e corrispondenze con altre linee del TPL).</p> <p>Rientrano in questa misura le riqualificazioni degli assi di corso Francia e di via Nizza comprese le piazze ricadenti sui tracciati.</p> <p>La realizzazione del Viale della Spina centrale, resa possibile con l'interramento della linea ferroviaria, è stata inquadrata nella misura 1.1.2. <i>Completare la rete stradale di primo livello</i>, in quanto si configura come una nuovo asse che permette di attraversare la città da nord a sud, ricucendo la maglia stradale al contorno.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Riqualificazione dell'asse di via Nizza con le piazze ricadenti nel tracciato - Riqualificazione dell'asse di corso Francia (da Bernini a Massaua) <p>2010:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Via Nizza, tratto Corso Vittorio / Largo Marconi - Piazza Carducci - Piazza Rivoli - Corso Francia, tratto Piazza Bernini / Piazza Rivoli <p>2011:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Corso Francia, tratto piazza Rivoli / piazza Massaua - Largo Marconi - Realizzazione delle coperture degli accessi alle stazioni di Metropolitana in tre piazze attraversate (concorso di idee 2009)
Ente/i attuatore/i	Tempi di attuazione
Divisione Infrastrutture e Mobilità Ferrovie - GTT	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie
Programmi di manutenzione e ripristini Programma triennale	

LINEA D'INDIRIZZO 3.b.: MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO

Azione 3.b.2. Mantenere un elevato standard manutentivo del suolo pubblico

Misura operativa 3.b.2.1. Programmi di interventi di manutenzione straordinaria

LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE

LINEA DI SOSTENIBILITÀ: SOCIALE

Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
<p>Il patrimonio del “suolo pubblico” è composto da circa 20.000.000 mq di superficie territoriale (in graduale crescita) che viene mantenuta attraverso interventi di ordinaria manutenzione ed attraverso un servizio di interventi programmati nei piani annuali e pluriennali aventi per scopo il mantenimento di un adeguato standard di qualità funzionale ed ambientale.</p> <p>Proprio per il fatto che un capitale così esteso è difficilmente presidabile nella sua completezza e suscettibile di cambiamenti legati al naturale progressivo degrado o ad interventi di contenti ed enti esterni fornitori di servizi di pubblica utilità, e al fine di rilevarne l'esatta consistenza in termini geometrici, riscontrarne la destinazione d'uso e acquisire dati reali sullo stato conservativo, nel 2007 la Divisione Infrastrutture e Mobilità, ha predisposto il catasto del suolo pubblico cittadino. Tale attività è consistita sostanzialmente in un accurato rilievo funzionale e conservativo di tali aree per definire quantitativamente lo stato di manutenzione del suolo, fornire elementi per la pianificazione dei futuri interventi e dare indicazioni sull'entità dello sforzo economico necessario per mantenere un livello adeguato di conservazione di questo patrimonio.</p> <p>L'aggiornamento costante del catasto del suolo, consente di stabilire la gerarchia delle priorità di intervento e di distribuire le azioni di manutenzione straordinaria tra le diverse circoscrizioni territoriali, dopo aver vagliato le segnalazioni di priorità indicate dalla circoscrizioni stesse e analizzato lo stato di conservazione.</p> <p>L'obiettivo è quello di risolvere congiuntamente le diverse parti funzionale dell'ambiente stradale (carreggiate veicolari, marciapiedi, banchine...), per favorire la mobilità nel suo complesso e per accrescere il livello di qualità di vita e di tutela ambientale percepito dai cittadini.</p>	
Ente/i attuatore/i	Tempi di attuazione
Divisione Infrastrutture e Mobilità Ferrovie - GTT	

Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie
Programmi di manutenzione e ripristini Programma triennale	

LINEA D'INDIRIZZO 3.b.:**MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO****Azione 3.b.3. Riordinare la sosta****Misura operativa 3.b.3.1. Costruzione di parcheggi pubblici in struttura nelle zone ad alta domanda di sosta****LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA****ALLEGATO 3a - TAVOLA 3b.4**

Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
<p>Dall'analisi dell'offerta dei posti auto rispetto alla domanda in zone ad alta densità residenziale o caratterizzate dalla presenza di forti poli di attrazione (servizi pubblici, mercati rionali, concentrazione terziaria), prevedere la realizzazione di strutture dedicate in sotto o sopra suolo anche attraverso il riutilizzo di immobili dismessi. L'attuazione degli interventi potrebbe anche prevedere la concertazione con soggetti privati. Si descrive u primo elenco d'interventi di prossima attuazione, rimandando la descrizione di quelli previsti nell'area centrale alla scheda.</p> <p>➤Capuana Il parcheggio è in corso di realizzazione nell'area dell'ex scuola omonima, è interrato con sistemazione superficiale a piazza-giardino. Data la localizzazione sarà funzionale al vicino presidio sanitario Valletta di via Farinelli. La capienza prevista è di circa 250 posti auto.</p> <p>➤Ventimiglia-CTO il parcheggio è inserito nell'area Lingotto-Ospedali, caratterizzata da un'alta concentrazione di poli terziari di rilevanza regionale con una pesante congestione del traffico e una forte domanda di sosta. Il nuovo parcheggio di circa 474, che verrà realizzato nel sottosuolo in sostituzione dell'esistente struttura prefabbricata, rivestirà inoltre una duplice funzione: oltre ad aggiungersi alla dotazione dei parcheggi a servizio del centro ospedaliero, si configura anche come parcheggio d'interscambio servito dalla linea di metro 1, con la fermata del Centro Lingotto di prossima realizzazione posta su via Nizza. L'intervento consente anche di recuperare sulla superficie area a verde a servizio dell'ospedale attualmente sprovvisto.</p> <p>➤Barcellona: Il parcheggio è previsto in un'area densamente urbanizzata, al di sotto della piazza Barcellona dove è ubicato il mercato rionale prevedendo la riqualificazione della stessa a favore dell'utenza locale con l'eliminazione della sosta superficiale e il ridisegno degli spazi verdi. Avrà una capienza di 257 posti, di cui 80 privati.</p> <p>➤Santa Rita: Il progetto prevede un parcheggio di tre piani interrati, con una capienza complessiva di circa 415 posti auto e la soluzione studiata è compatibile con la futura linea di metropolitana 2 che transiterà sotto corso Orbassano.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Capuana - Ventimiglia – CTO - Barcellona - Santa Rita - Porpora – - 2011: attivazione parcheggio Ventimiglia CTO

<p>➤Porpora: Il parcheggio è previsto in un'area densamente urbanizzata sotto la banchina centrale di via Porpora, nel tratto compreso tra piazza Rebaudengo e via Boccherini, ed è funzionale sia al mercato rionale sia alla residenza. La struttura interrata, sarà in parte pubblica e in parte pertinenziale privata. Si prevedono circa 216 posti a rotazione e 113 pertinenziali privati" e la risistemazione dell'area mercatale sovrastante il parcheggio.</p> <p>Attivazione di politiche per favorire l'utilizzo dei parcheggi pubblici in struttura già realizzati: Dovranno essere studiate tariffe diversificate dei parcheggi in struttura in modo da favorirne l'uso nelle diverse fasce giornaliere con l'obiettivo di utilizzare al meglio l'offerta dei posti auto e risolvere le criticità della sosta su strada nelle zone ad alta densità residenziale.</p> <p>Nei parcheggi San Carlo, Roma, Valdo Fusi e Vittorio, Santo Stefano, Sofia sono già attivi abbonamenti speciali residenti per la fascia notturna. Analogamente possono essere studiate formule tariffarie per altri parcheggi localizzati in zone miste (terziario-residenziali) attivando formule di tariffazione diversificate, soprattutto per quelle dove analizzando i dati si rileva un basso uso notturno e una carenza di posti in superficie.</p>	
Ente/i attuatore/i	Tempi di attuazione
Divisione Infrastrutture e Mobilità GTT Concessionari	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie
Programma triennale	

LINEA D'INDIRIZZO 3.b.: MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO

Azione 3.b.3. Riordinare la sosta

Misura operativa 3.b.3.2. Ampliamento delle zone a pagamento nelle aree ad alta domanda di sosta

LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA

ALLEGATO 3a - TAVOLA 3b.3

<i>Descrizione e obiettivo</i>	<i>Prodotti proposti</i>
<p>Nell'ambito del PUT 1995 era stata approvata la delimitazione perimetrale della "Zona di particolare rilevanza urbanistica", ai sensi del comma 8 dell'art 7 del Codice della Strada. La delimitazione era stata individuata sulla scorta di indagini tecniche atte a determinare la domanda di sosta e verificare l'esistenza di particolari condizioni di traffico, rispetto ai quali è stata progressivamente attuata la sosta a pagamento.</p> <p>Già nel 1994 era stata introdotta nell'area centrale, per incentivare la rotazione e razionalizzare l'offerta di sosta in una zona particolarmente congestionata, e successivamente è stata estesa alle zone limitrofe al centro.</p> <p>Attualmente (2008) gli stalli di sosta su strada regolamentati ammontano a circa 50.000.</p> <p>in base all'analisi delle criticità il provvedimento sarà essere esteso in alcuni ambiti limitrofi alle zone a pagamento già esistenti e in prossimità di poli attrattori, con l'obiettivo di favorire la rotazione e conseguente alleggerire la presenza del numero di veicoli dei non residenti stazionanti sullo spazio pubblico.</p> <p>È stata valutata un'area di possibile ampliamento della sosta a pagamento e sono stati valutati i primi ambiti d'intervento:</p> <p>Borgo Dora - Regina Margherita: la zona, adiacente al mercato di Porta Palazzo, presenta un'architettura di valore storico - documentario di notevole interesse. Al suo interno sono presenti attività di richiamo quali il mercato del Balön e l'Arsenale della Pace. La zona, delimitata fisicamente a nord dalla Dora e a sud da corso Regina Margherita, risente dalla notevole domanda di sosta espressa dal mercato di piazza della Repubblica.</p> <p>Campidoglio: l'ambito, il cui nucleo storico è rappresentato dal Borgo ottocentesco, è costituito da un tessuto misto con un'alta densità residenziale, è delimitato dai corsi Svizzera, Francia, Tassoni e da via Levanna. Un primo intervento prevede l'istituzione di circa 2200 posti a pagamento.</p> <p>Santa Rita: il quartiere di Santa Rita la cui edificazione risale agli anni sessanta, presenta notevoli problemi di sosta, dovuti principalmente alla scarsa presenza di autorimesse pertinenziali agli edifici e all'elevata densità residenziale. La presenza</p>	<p>Prodotti attesi quantificati alla data del traguardo temporale del piano</p>

<p>dello stadio olimpico e di altri poli attrattori accentua la problematica. Il primo ambito d'intervento nel quartiere è costituito dalla fascia limitrofa allo stadio, comprendente l'asse di corso Sebastopoli e la piazza Santa Rita dove è prevista la realizzazione di un parcheggio in struttura interrato, funzionale anche al vicino mercato.</p> <p>Nizza – Millefonti: l'estensione della sosta a pagamento, già prevista nel Piano Integrato del Traffico e Assetto Urbano Area Lingotto-Ospedali (2000) e richiesta dalla circoscrizione IX, potrebbe costituire un efficace soluzione al problema della circolazione e della sosta, resa problematica per la presenza di diversi poli attrattori, nonché dei principali poli ospedalieri cittadini. Lo studio prevede la regolamentazione di circa 1900 posti.</p>	
<p>Ente/i attuatore/i</p>	<p>Tempi di attuazione</p>
<p>Divisione Infrastrutture e Mobilità GTT</p>	
<p>Modalità di attuazione</p>	<p>Risorse economiche necessarie</p>
<p>Deliberazione Giunta Comunale Ordinanze attuative</p>	

LINEA D'INDIRIZZO 3.b.:	MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO
Azione 3.b.3. Riordinare la sosta	
Misura operativa 3.b.3.3. Bandi per parcheggi pertinenziali nelle zone ad alta domanda di sosta	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE	
LINEA DI SOSTENIBILITÀ: ECONOMICA	

ALLEGATO 3a - TAVOLA 3b.5

Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
<p>Analisi del territorio cittadino con particolare riguardo per le zone ad alta domanda di sosta residenziale notturna e per le zone dove si sono attuati o si vogliono attuare interventi di riduzione della sosta in superficie a fronte di elevata densità residenziale.</p> <p>Bandi di gara per l'assegnazione del diritto di superficie, a privati, per la realizzazione di parcheggi pertinenziali</p> <p>La realizzazione di un significativo numero di posti auto in sede propria contribuisce ad alleviare lo spazio urbano dalla pressione di autoveicoli in sosta, determinando le condizioni per interventi superficiali di riqualificazione a favore della pedonalità.</p> <p>La creazione di parcheggi di pertinenza residenziale, affida all'iniziativa privata una parte della risposta alla domanda di parcheggi, riduce l'impegno economico della Città in quel campo, e consente importanti entrate supplementari conseguenti agli oneri previsti per il rilascio della concessione.</p> <p>A fine 2008 sono stati realizzati 36 parcheggi pertinenziali per circa 4000 posti auto sotto suolo pubblico.</p>	<p>2009 - bando di gara per 5 siti: Cittadella Zamenhoff Solferino Le Chiuse Boston</p> <p>2010 - bando di gara per 5 siti 2011 - bando di gara per 5 siti</p>
Ente/i attuatore/i	Tempi di attuazione
Divisione Infrastrutture e Mobilità GTT	
Modalità di attuazione	Risorse economiche necessarie
Bandi	

LINEA D'INDIRIZZO 3.b.:**MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO****Azione 3.b.4. Favorire la riduzione dell'inquinamento acustico****Misura operativa 3.b.4.1. Attuazione di interventi e provvedimenti che contribuiscano al risanamento acustico****LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE****LINEA DI SOSTENIBILITÀ: SOCIALE**

Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
<p>La strategia alla base del PUMS è quella di garantire e aumentare il livello di accessibilità alle diverse funzioni urbane e metropolitane, attivando una politica incisiva della mobilità, che favorisca l'uso del trasporto collettivo e persegua la sostenibilità del trasporto individuale e delle merci, nel rispetto della salute, della sicurezza dei cittadini e della tutela dell'ambiente. Alla base delle motivazioni del Piano ci sono le emergenze da affrontare che accomunano Torino alle grandi città europee quali la qualità dell'aria, il livello di rumore, l'insufficiente livello di sicurezza e l'elevata velocità veicolare, la congestione della circolazione dovuta in gran parte al traffico privato e alla poco funzionale situazione della logistica delle merci.</p> <p>In questi ultimi anni la Città, in ottemperanza a quanto disposto dalla Legge Quadro sull'inquinamento acustico 447/95 e dal D.Lgs.194/05 di recepimento della Direttiva Europea 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale, ha avviato le procedure per il controllo, il monitoraggio e l'abbattimento del rumore prodotto anche dalle infrastrutture trasportistiche.</p> <p>Ha predisposto la classificazione acustica dell'intera rete stradale (Del. G.C. mecc. 2008 05372/126) nonché la mappatura acustica, così come previsto dalla normativa vigente, stimando i livelli sonori presenti sulle facciate di ogni edificio ad una altezza standard di 4 m dal piano campagna. Le azioni per contenere l'emissioni sonore e ridurre l'esposizione della popolazione al rumore saranno definite nel quadro di piani di risanamento di settore (Piani di Azione e Piano di Contenimento e Abbattimento del Rumore). In particolare, in riferimento agli ambiti prioritari individuati dall'analisi della mappatura si ottimizzerà l'attuazione degli interventi e dei provvedimenti già previsti dal PUMS: ampliamento delle zone pedonali e a traffico limitato, riduzione e controllo della velocità veicolare e manutenzione del suolo con materiali migliorati sugli assi stradali ad alta densità veicolare.</p>	

<i>Ente/i attuatore/i</i>	<i>Tempi di attuazione</i>
Divisione Infrastrutture e Mobilità Divisione Ambiente	
<i>Modalità di attuazione</i>	<i>Risorse economiche necessarie</i>

LINEA D'INDIRIZZO 3.b.:**MIGLIORARE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE URBANO****Azione 3.b.4. Favorire la riduzione dell'inquinamento acustico****Misura operativa 3.b.4.2. Realizzazione di manti stradali fono - assorbenti****LINEA DI SOSTENIBILITÀ: AMBIENTALE**

Descrizione e obiettivo	Prodotti proposti
<p>Diffusione sperimentale di materiali di finitura dei manti stradali che riducano l'inquinamento acustico causato dal traffico veicolare, tipo le pavimentazioni con proprietà fonoassorbenti.</p> <p>Tali tappeti fonoassorbenti per essere efficaci dovranno essere utilizzati sugli assi di scorrimento, dove è consentita una velocità =>50 km/h.</p> <p>Sul suolo cittadino sono stati posati, oltre ai manti fonoassorbenti propriamente detti, quale quello realizzato su parte di Corso Moncalieri, alcuni manti speciali che hanno maggiore rispondenza alle caratteristiche del traffico urbano ovvero, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - SMA (split mastix asphalt) tappeto ad elevate caratteristiche qualitative ed attritive che possiede capacità fonoassorbente utilizzato su C.so Regina tra confine città e C.so Potenza, C.so Tassoni tra C.so Regina e C.so Francia, C.so Turati nei pressi dell'ospedale Mauriziano e C.so Unità d'Italia nei pressi del CTO. - Tappeto tipo fonoassorbente chiuso con argilla espansa utilizzato su tratti di C.so Unità Italia presso ospedali. - Tappeto tipo semigrenù utilizzato sulla maggior parte degli assi di scorrimento cittadino [da analisi sperimentali risulta come questo tipo di tappeto possiede una discreta capacità fonoassorbente]. <p>Nelle nuove urbanizzazioni dovranno essere utilizzati materiali tappeti ad alta capacità fono assorbente ed eventualmente fotocatalitica. Inoltre sperimentazione sulla possibilità di utilizzo di vernici foto-catalitiche su manufatti stradali, quali guard-rail, new jersey, spartitraffico...</p> <p>Per quanto riguarda l'abbattimento delle micro polveri, la Città sta sperimentando, nell'ambito di un programma di ricerca in collaborazione con l'Università di Torino, Dipartimento di Chimica Analitica e Dipartimento di Chimica Inorganica, Chimica Fisica e Chimica dei Materiali, nuovi materiali per pavimentazione stradale in cemento fotocatalitico.</p> <p>Nell'ambito dei propri appalti di manutenzione ordinaria e straordinaria del suolo pubblico, sono stati posati tratti di pavimentazione nel controviale di C.so Turati, in</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Tappeti fonoassorbenti: riduzione significativa dei livelli di inquinamento sonoro - Trattamenti foto – catalitici: riduzione significativa di alcuni degli inquinanti maggiormente nocivi nell'ambiente urbano, riduzione del rumore, riduzione delle emissioni...

<p>Via Varano, in C.so Potenza angolo c.so Regina Margherita; in questi siti si stanno effettuando prelievi a cadenza mensile di campioni che sono analizzati presso i laboratori del Dipartimento di Chimica Analitica, per valutarne l'efficacia e la costanza delle caratteristiche nel tempo. Tali pavimentazioni fotocatalitiche sono state impiegate inoltre nelle aree di parcheggio di Piazza Bernini, nella sistemazione di Via Vigliani e sono previste in Borgata Tesso negli incroci rialzati.</p>	
<p>Ente/i attuatore/i</p>	<p>Tempi di attuazione</p>
<p>Divisione Infrastrutture e Mobilità Università di Torino, Dipartimento di Chimica Analitica e Dipartimento di Chimica Inorganica, Chimica Fisica e Chimica dei Materiali</p>	
<p>Modalità di attuazione</p>	<p>Risorse economiche necessarie</p>
<p>Programma di manutenzione Programma triennale Co – Finanziamenti Ministero Ambiente</p>	