



- Rep. DEL 04/10/2022.0000657. I Copia conforme dell'originale sottoscritto digitalmente da PATRIZIA ROSSINI, TERESA POCHETTINO Si attesta che la presente copia digitale è conforme all'originale digitale ai sensi dell'art. 23-bis del D.Lgs. n. 82/2005. Il corrispondente documento informatico originale è conservato negli archivi di Comune di Torino

Città di Torino

PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO EX ART. 43 LR 56/77

ZUT AMBITI 2.8 PARTE E 3.4 PARTE - Sub Ambito 1

ZUT AMBITO 3.1 MICHELIN - Sub Ambito 2

FASE DI SPECIFICAZIONE

Nota tecnica sulla viabilità interna di secondo livello

Dicembre 2020
Rev.1

T.T.A. Studio Associato
Trasporti, Traffico e Ambiente
C.so De Gasperi, 34 - 10129 TORINO
P. IVA 06993380010

Sede principale:
Torino: Corso De Gasperi, 34 - 10129 - Tel. 011.580.76.86 - Fax 011.593.289
Altre sedi operative:
Roma: Viale del Policlinico 129/a - 00161 - Tel. 06.211.283.58

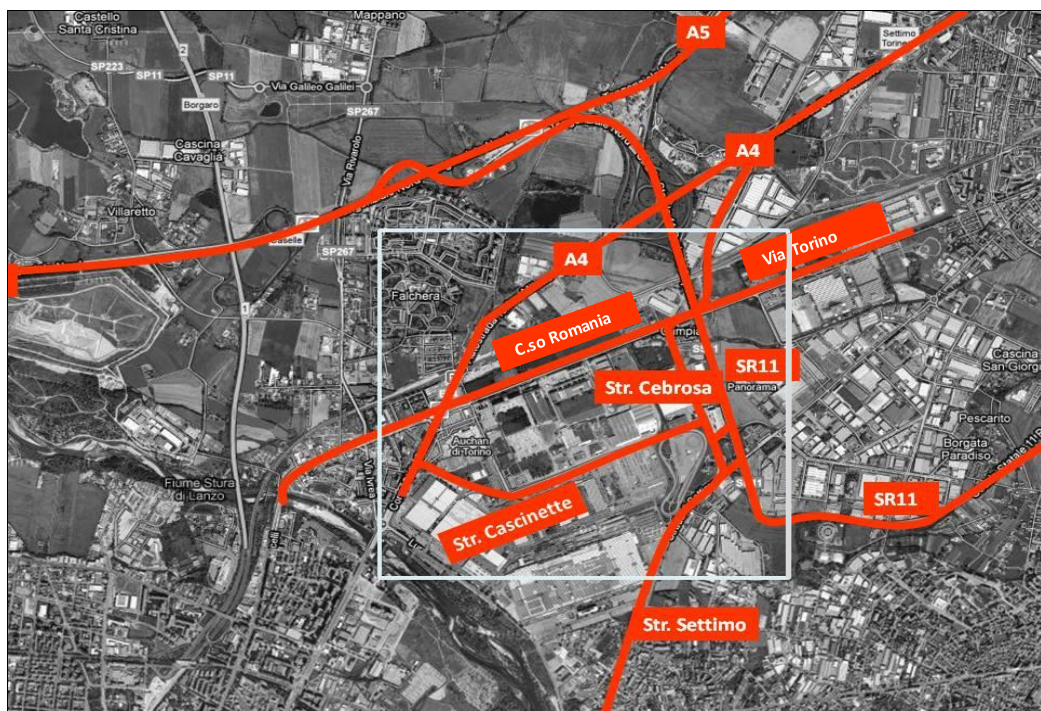
Il presente documento descrive in termini generali la rete viabile di secondo livello interna al quadrilatero compreso tra corso Romania, strada Cebrosa Sud, strada delle Cascinette e corso Giulio Cesare nel comune di Torino (Figura 1).

Figura 1 – Inquadramento territoriale - Quadrilatero in esame



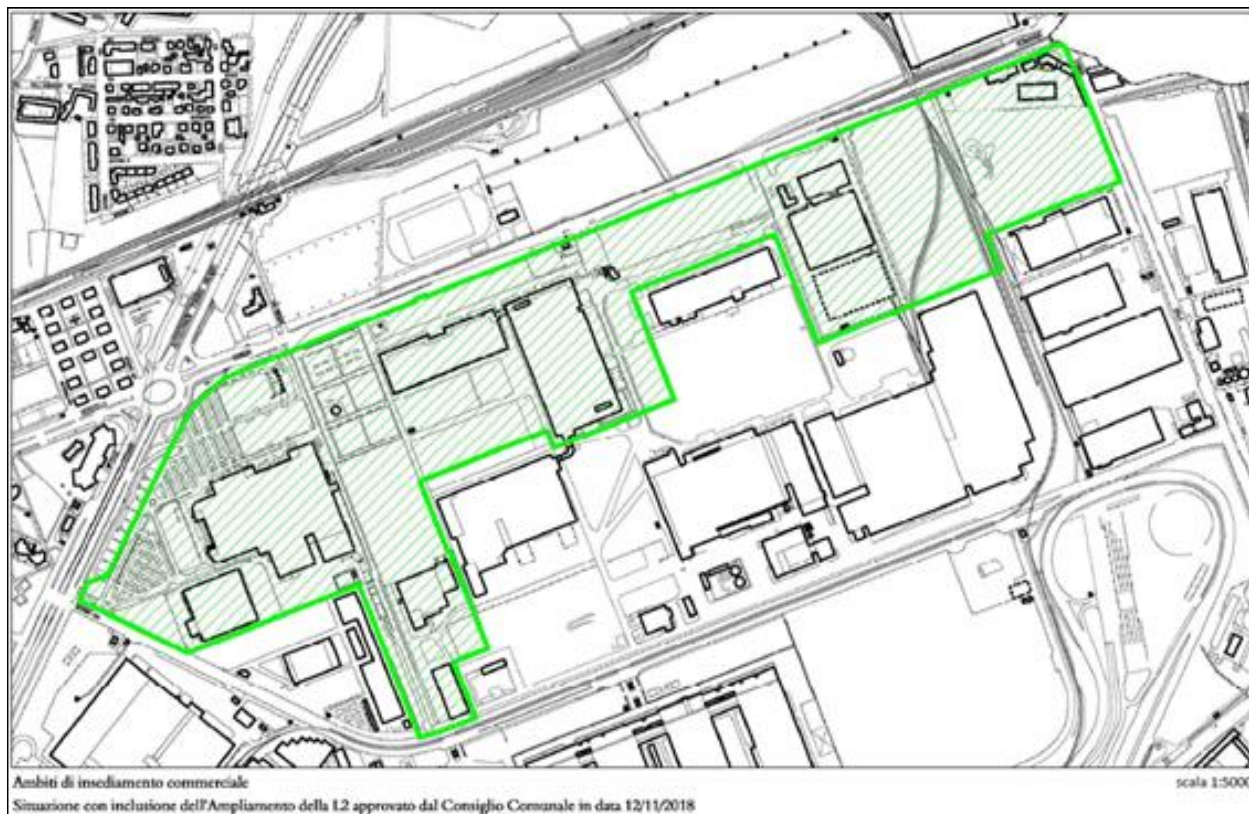
Il quadrilatero in esame si colloca all'interno del Quadrante Nord-Est del Comune di Torino, caratterizzato da un insieme di arterie che costituiscono un complesso sistema viario che permette un diretto collegamento tra il centro città, la cintura Nord dell'area metropolitana (Comuni di Settimo Torinese, di San Mauro Torinese e di Mappano *in primis*) e, più in generale, con il sistema della viabilità nazionale primaria (Figura 2).

Figura 2 - Inquadramento Infrastrutturale



All'interno del quadrilatero in esame è presente una Localizzazione urbano-periferica non addensata L.2 denominata "Corso Romania" (Figura 3), pari complessivamente a circa 574.000 mq, completata da ambiti produttivi e logistici per complessivi ulteriori 451.000 mq circa.

Figura 3 - Perimetro Localizzazione L.2 – Corso Romania¹



La rilevante estensione del quadrilatero in esame, pari complessivamente a circa 1.025.000 mq, richiede la necessità di predisporre un adeguato reticolo esterno ed interno di viabilità pubblica articolata su differenti livelli funzionali (Figura 4), come prescritto dal Codice della Strada e dagli strumenti urbanistici e dai Piani del Traffico e della Mobilità del Comune di Torino.

La viabilità di primo livello, posta a contorno del quadrilatero in esame (corso Romania, strada Cebrosa Sud, strada delle Cascinette e corso Giulio Cesare), a seguito dei previsti progetti di riqualificazione e potenziamento delle strade si configurerà come viabilità urbana interquartiere², a servizio del traffico di attraversamento Est-Ovest (Settimo-Torino) e dei traffici indotti dagli insediamenti commerciali, produttivi, terziari, di intrattenimento e ristorazione esistenti e previsti nei vari ambiti interni.

La viabilità di secondo livello, posta all'interno del quadrilatero in esame, dovrà svolgere le funzioni di attraversamento e di distribuzione dei flussi locali e sarà destinata a servire gli insediamenti

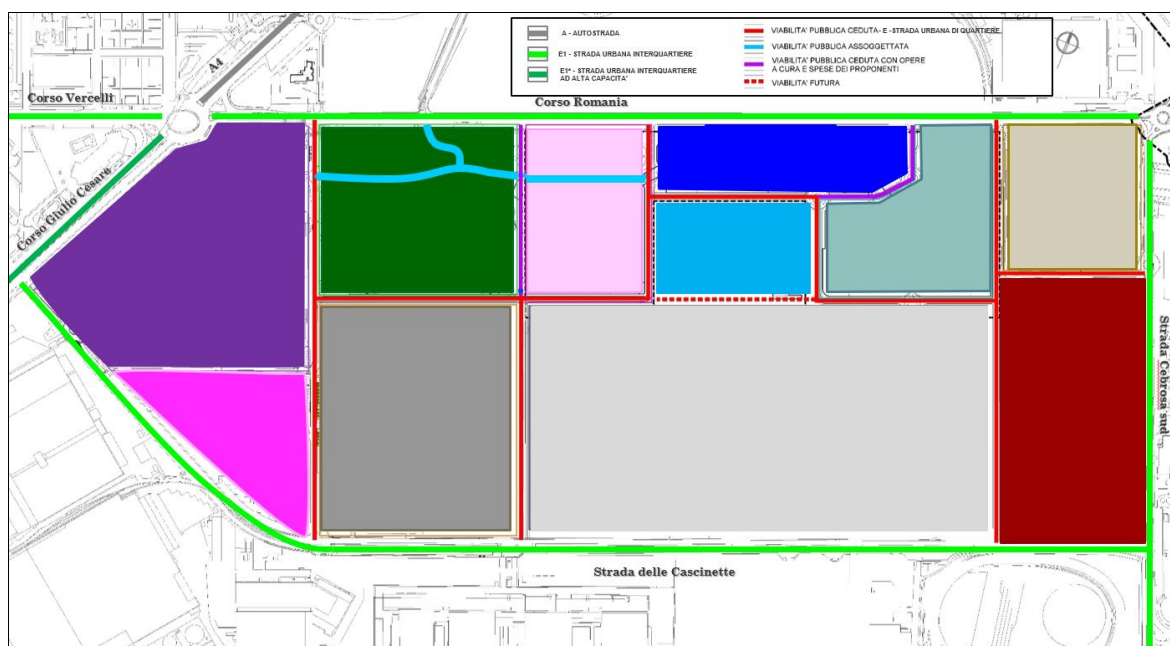
¹ Accordo di Programma D.G.R. n. 17-7343 del 03.08.2018 – Allegato 1

² rif. Piano Urbano del Traffico del Comune di Torino

urbani e di quartiere³; tale reticolo stradale secondario, direttamente interconnesso con la viabilità urbana primaria interquartiere, assume la classificazione di viabilità urbana di quartiere⁴.

L'area in esame verrà poi completata con ulteriori strade a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati³, classificate come viabilità urbana locale⁴.

Figura 4 – Classificazione funzionale della rete stradale prevista



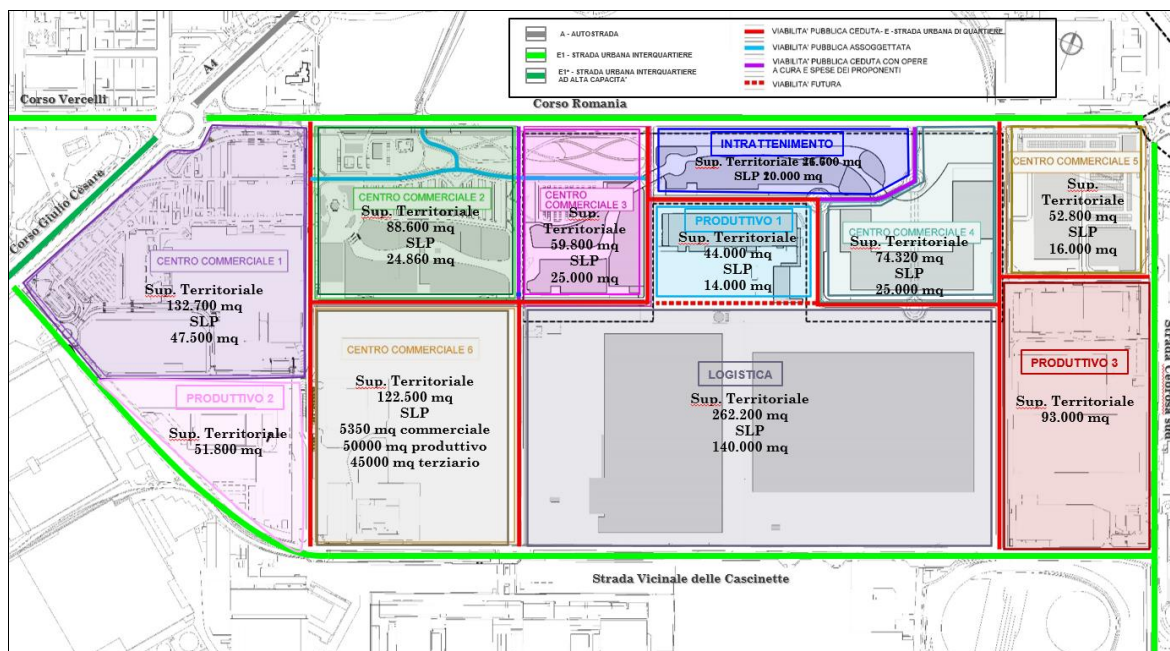
L'organizzazione dei vari Ambiti territoriali dell'area risulterà così sinteticamente articolata⁵ (Figura 5 e tabella seguente):

³ rif. DIRETTIVE PER LA REDAZIONE, ADOZIONE ED ATTUAZIONE DEI PIANI URBANI DEL TRAFFICO (D.M. 24/06/1995) - Paragrafo 3.1.1 - Classifica funzionale delle strade

⁴ rif. Piano Urbano del Traffico del Comune di Torino

⁵ Attualmente non sono disponibili informazioni relative al Centro Commerciale 6.

Figura 5 – Ambiti territoriali ed SLP esistenti e previsti



Ambito	Sup. territoriale	SLP
Commerciale 1 (Auchan + Leroy)	134,700	47,500
Commerciale 2	88,600	24,860
Commerciale 3	58,500	25,000
Commerciale 4	90,000	25,000
Commerciale 5	52,800	16,000
Commerciale 6	122,500	100,350
Intrattenimento	26,500	10,000
Produttivo 1 (Michelin)	44,000	14,000
Produttivo 2	51,800	n.d.
Produttivo 3	93,000	n.d.
Logistica	262,200	140,000

La viabilità interna di secondo livello, comprendente il reticolo di strade a contorno dei singoli comparti in cui è suddivisa la localizzazione, risulta di fondamentale rilevanza in quanto assolve a tre funzioni principali:

1. garantisce nuovi collegamenti di secondo livello (strade urbane di quartiere) sia per i collegamenti Est-Ovest (strada Cebrosa / S.R.11 – corso Giulio Cesare / corso Vercelli) che Nord-Sud (corso Romania – strada delle Cascinette);
2. consente l'accesso rapido ed efficiente degli utenti dalla viabilità principale alle aree parcheggio dedicate ai vari comparti;

3. garantisce una specifica e dedicata viabilità di quartiere all'interno del quadrilatero in esame, in grado di sostenere la circolazione del traffico locale, rappresentato dalle seguenti componenti:

- a. personale dipendente
- b. operai ed addetti alla manutenzione
- c. vettori per l'approvvigionamento delle merci
- d. utenti che effettuano spostamenti interni tra i vari comparti

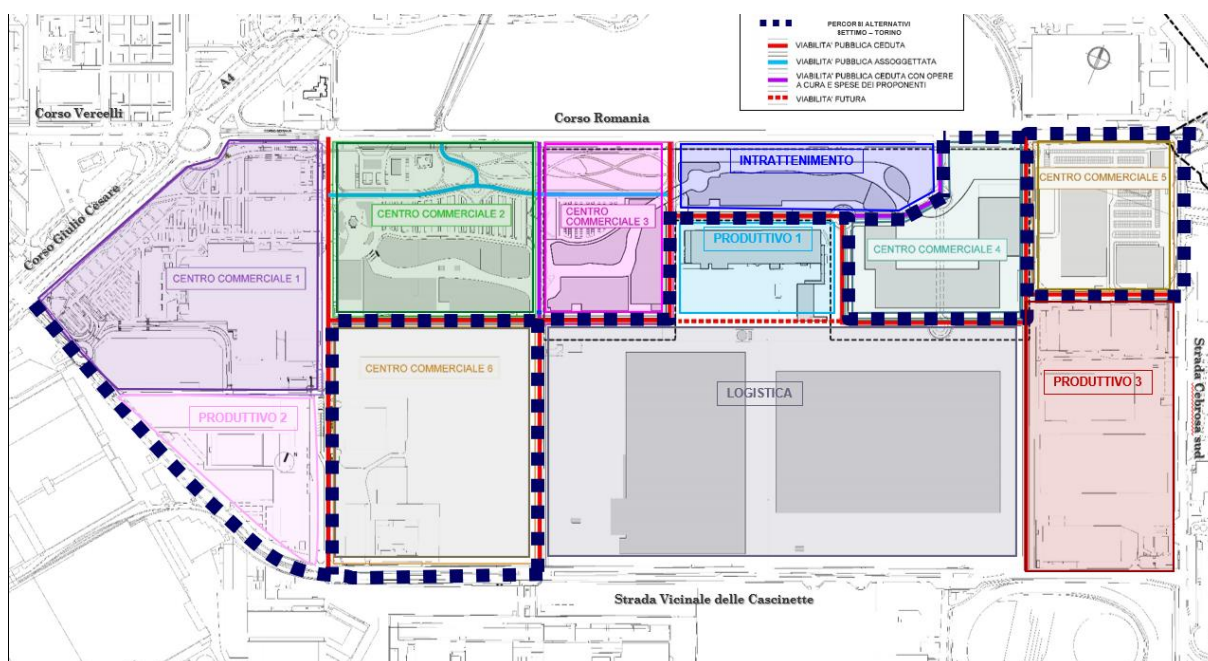
In altri termini, la rete di distribuzione di secondo livello consente di ridurre e fluidificare i flussi di traffico sulla viabilità primaria attraverso una serie di nodi di scambio e di percorsi alternativi, alleggerendo la viabilità interquartiere dal traffico indotto e da quello locale di distribuzione, garantendo al contempo valide alternative di collegamento Nord-Sud ed Est-Ovest.

NUOVI COLLEGAMENTI INTERQUARTIERE ALTERNATIVI SULLA VIABILITÀ DI SECONDO LIVELLO PER IL TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO

Tra le principali funzioni che assolve il reticolo della nuova viabilità di secondo livello vi è quella di offrire percorsi alternativi alla viabilità primaria sia per i collegamenti Est-Ovest che per quelli Nord-Sud e viceversa.

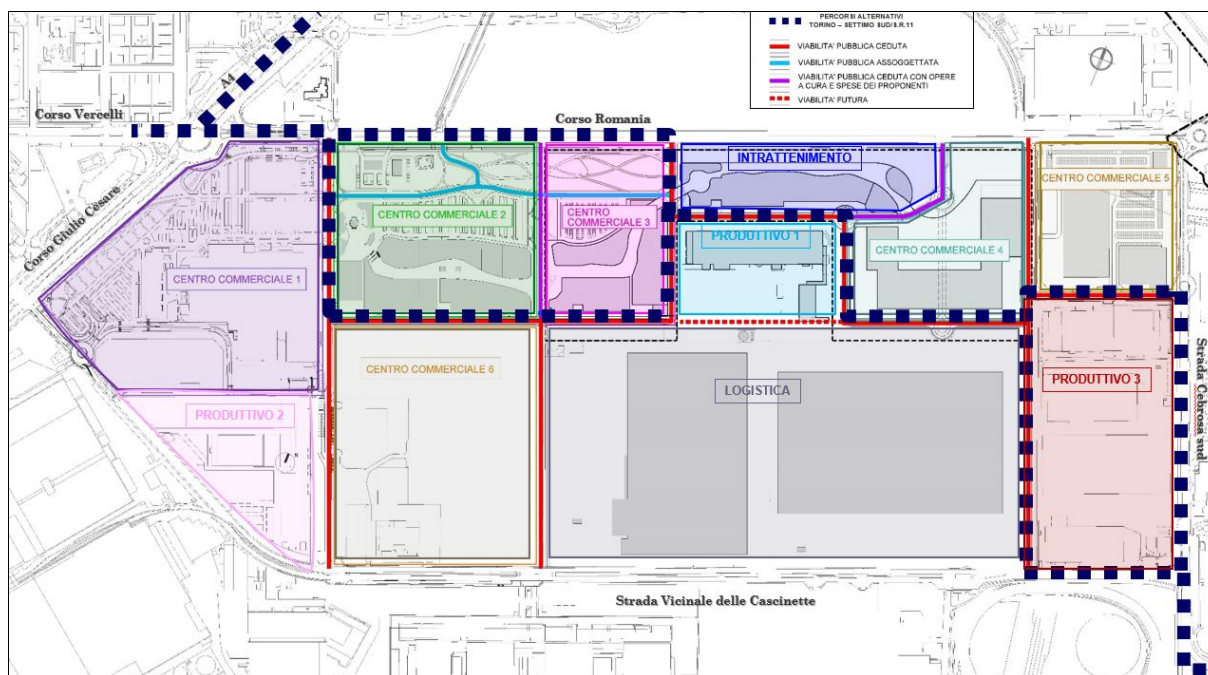
Per gli utenti attualmente transitanti lungo l'asse Settimo – Torino, il futuro sistema infrastrutturale di distribuzione interna dell'area metterà a disposizione due nuovi percorsi alternativi in andata e ritorno che consentiranno di bypassare quasi interamente sia corso Romania che strada delle Cascinette (Figura 6).

Figura 6 - Percorsi alternativi Settimo - Torino



Analogamente a quanto riportato sopra anche per gli utenti attualmente transitanti lungo l'asse S.R.11 / Settimo Sud – Torino / A4, il futuro sistema infrastrutturale dell'area metterà a disposizione nuovi percorsi alternativi in andata e ritorno (Figura 7).

Figura 7 – Percorsi alternativi Torino – S.R. 11

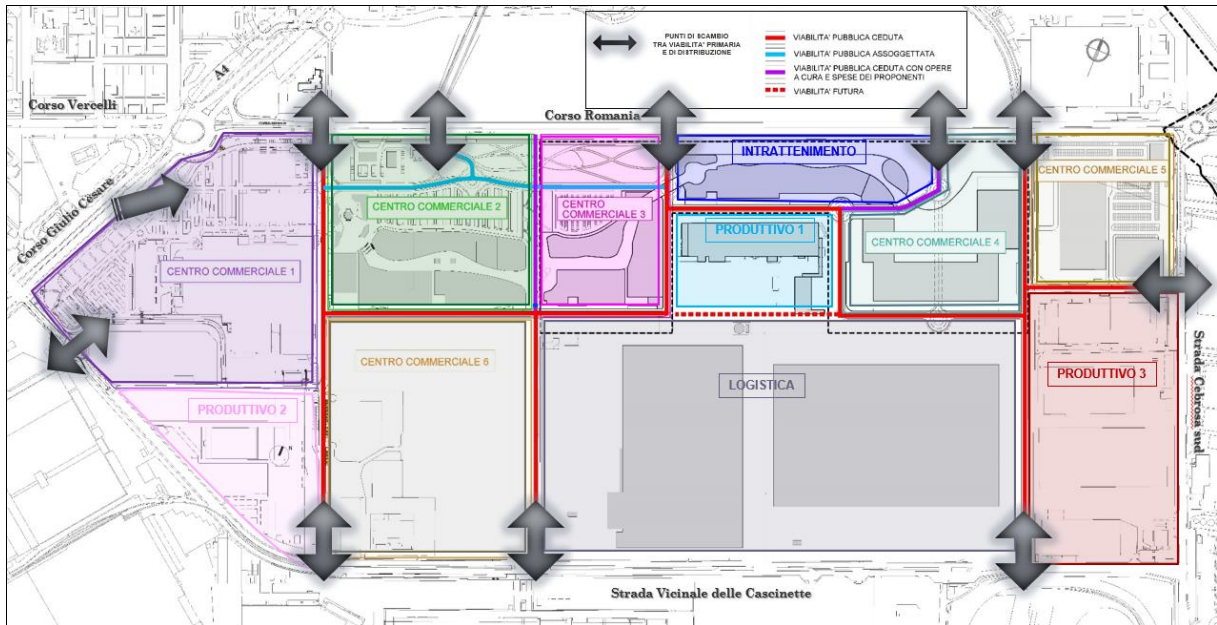


ACCESSO RAPIDO ED EFFICIENTE DEGLI UTENTI DALLA VIABILITÀ PRINCIPALE ALLE AREE PARCHEGGIO DEDICATE AI VARI COMPARTI

L'intera area presenta un efficiente e rapido sistema di accesso/egresso alle aree parcheggio, offrendo lungo tutti gli assi perimetrali uno o più punti di accesso; in particolare (Figura 8):

- 5 punti di accesso lungo corso Romania;
- 4 punti di accesso lungo strada Vicinale delle Cascinette;
- 1 punto di accesso lungo strada Cebrosa sud;
- 1 punto di accesso lungo corso Giulio Cesare (quest'ultimo funzionale esclusivamente per chi proviene da Torino).

Figura 8 – Nodi di scambio tra viabilità primaria e viabilità di distribuzione interna



In funzione delle direttrici di provenienza, di seguito si evidenziano gli accessi/egressi prioritari per chi proviene da Settimo (Figura 9), per chi proviene da Torino e dall'autostrada Torino – Milano A4 (Figura 10) e per chi proviene da Settimo sud / S.R.11 (Figura 11). Grazie al complesso ed articolato sistema di accessi/egressi ed alla viabilità interna di secondo livello, la viabilità primaria risulterà alleggerita, soprattutto nelle ore di punta giornaliera.

Figura 9 - Accessi prioritari per chi proviene da Settimo

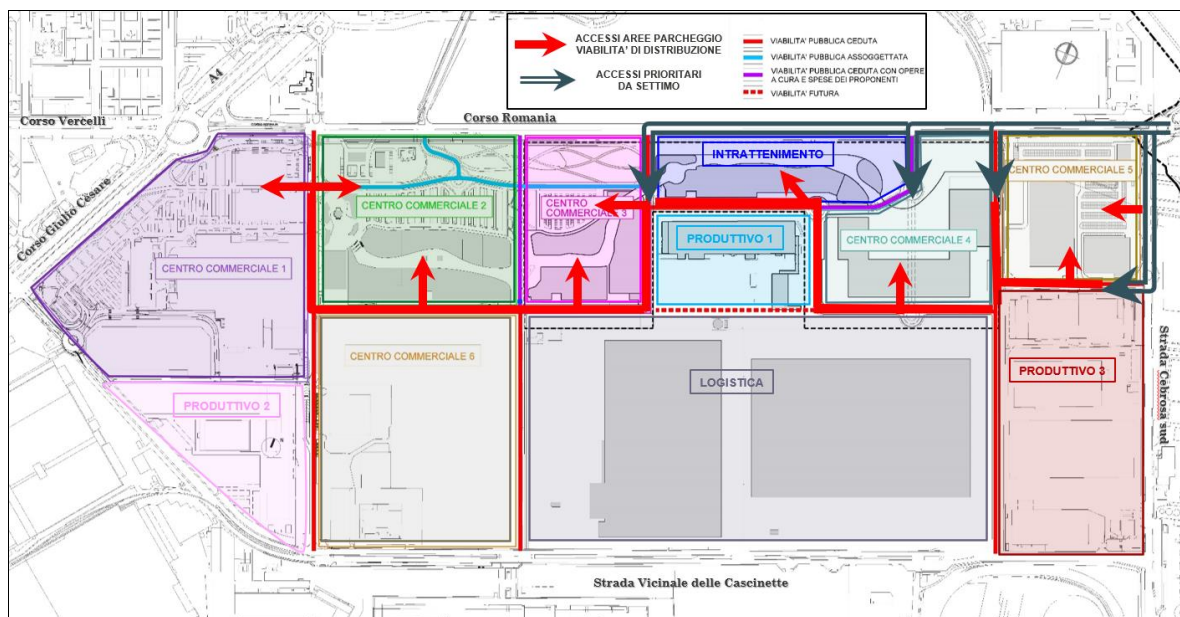


Figura 10 - Accessi prioritari per chi proviene da Torino e dall'autostrada A4

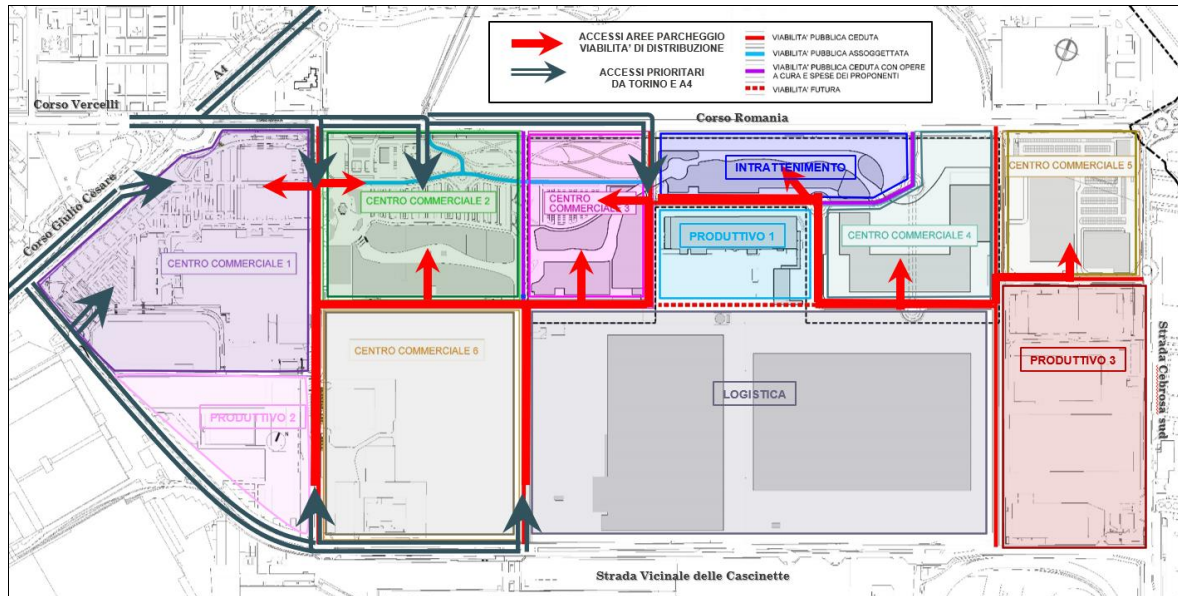
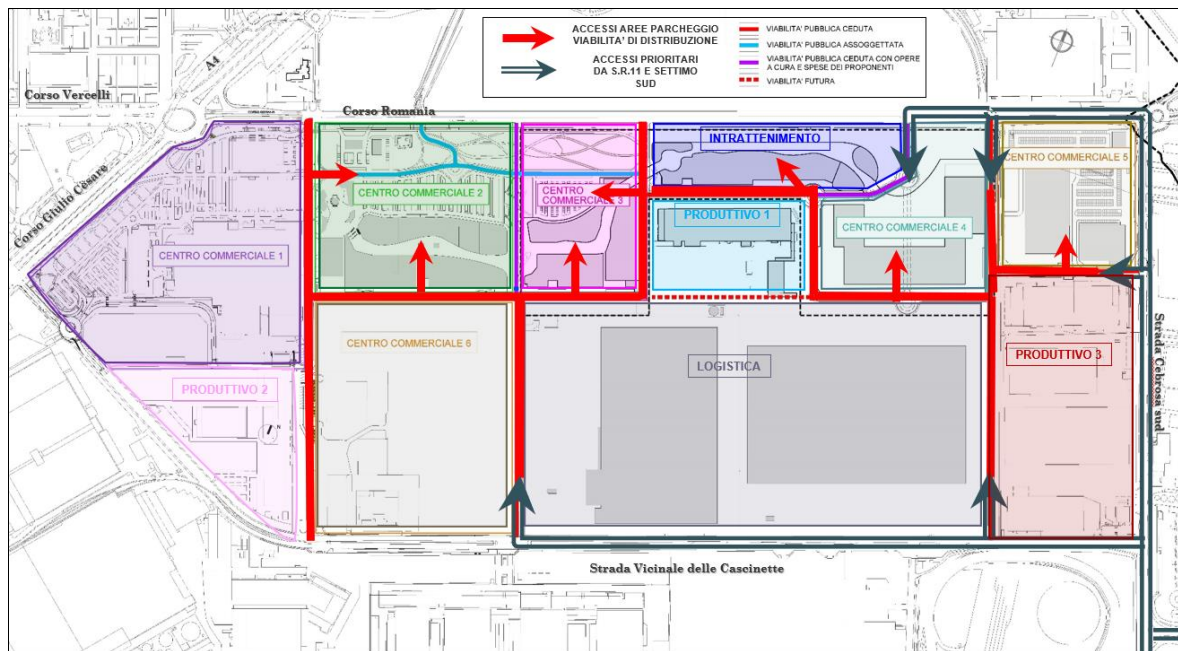


Figura 11 - Accessi prioritari per chi proviene da S.R. 11 e Settimo sud



IL TRAFFICO LOCALE DI DISTRIBUZIONE

Nel paragrafo presente viene effettuata una stima indicativa dei traffici giornalieri gli operatori coinvolti nelle attività presenti nei vari comparti esistenti e previsti all'interno del quadrilatero in esame (Dipendenti, operai e addetti alla manutenzione, vettori per l'approvvigionamento delle merci), ai quali si sommerà la quota parte dei clienti degli insediamenti commerciali, dell'intrattenimento e della ristorazione che effettueranno spostamenti interni per visitare più di un

comparto. Ne deriva la stima dei flussi di veicoli leggeri e pesanti indotti che utilizzeranno prevalentemente la viabilità interna di secondo livello.

Sulla base delle superfici territoriali e di SLP e delle attuali informazioni inerenti al futuro mix funzionale e merceologico dei vari comparti, applicando opportuni coefficienti, è stato possibile stimare un traffico giornaliero complessivo pari a circa **2.350 veicoli/giorno leggeri e circa 320 veicoli/giorno pesanti**, così suddivisi:

- a. *Personale dipendente: circa 1.300 veicoli/giorno leggeri*
- b. *Operai ed addetti alla manutenzione: circa 50 veicoli/giorni leggeri*
- c. *Vettori per l'approvvigionamento delle merci: circa 320 veicoli/giorno pesanti*
- d. *Spostamenti interni tra i vari comparti: circa 1.000 veicoli/giorno leggeri*

Giova sottolineare che tali flussi sono da considerare come il numero minimo di veicoli che in futuro potrà essere dirottato sulla viabilità di distribuzione interna, evitando di gravare su quella principale; a tale valore si può ragionevolmente ipotizzare che si potranno aggiungere eventuali ulteriori traffici di attraversamento dei quali non è possibile al momento effettuare una stima attendibile.

CONCLUSIONI

Le varianti urbanistiche n. 311 e 322 al PRGC di Torino prevedono la trasformazione ed il completamento dello sviluppo delle urbanizzazioni delle aree inserite nel quadrilatero compreso tra corso Romania, strada Cebrosa Sud, strada delle Cascinette e corso Giulio Cesare nel comune di Torino.

La rilevante estensione del quadrilatero in esame, pari complessivamente a circa 1.025.000 mq, richiede la necessità di predisporre un adeguato reticolo esterno ed interno di viabilità pubblica articolata su differenti livelli funzionali, come prescritto dal Codice della Strada e dagli strumenti urbanistici citati e dai Piani del Traffico e della Mobilità del Comune di Torino.

Tutta la viabilità perimetrale all'area si configurerà, dopo i previsti adeguamenti, come viabilità di primo livello urbana interquartiere; la viabilità interna all'area posta a delimitazione dei vari comparti a carattere commerciale, produttivo, terziario, di intrattenimento e di ristorazione esistenti e previsti assolverà la funzione di viabilità di secondo livello urbana di quartiere, con le seguenti finalità primarie:

1. garantire nuovi percorsi sia per i collegamenti Est-Ovest (strada Cebrosa / S.R.11 – corso Giulio Cesare / corso Vercelli) che Nord-Sud (corso Romania – strada delle Cascinette);
2. consentire l'accesso rapido ed efficiente degli utenti dalla viabilità principale alle aree parcheggio dedicate ai vari comparti;

3. garantire una specifica e dedicata viabilità di quartiere all'interno del quadrilatero in esame, in grado di sostenere la circolazione del traffico locale, rappresentato dalle seguenti componenti:
 - a. personale dipendente
 - b. operai ed addetti alla manutenzione
 - c. vettori per l'approvvigionamento delle merci
 - d. utenti che effettuano spostamenti interni tra i vari comparti

La rete di distribuzione di secondo livello consentirà di ridurre e fluidificare i flussi di traffico sulla viabilità primaria attraverso una serie di nodi di scambio e di percorsi alternativi, alleggerendo la viabilità interquartiere dal traffico indotto e da quello locale di distribuzione, garantendo al contempo valide alternative di collegamento Nord-Sud ed Est-Ovest.

Sulla base delle previsioni di sviluppo urbanistico dell'area, sulla rete di secondo livello è stato stimato un traffico giornaliero medio totale pari a circa **2.350 veicoli/giorno leggeri e circa 320 veicoli/giorno pesanti**, ai quali potranno aggiungersi ulteriori flussi aggiuntivi di carattere prevalentemente commerciale nelle giornate di massima punta stagionale ed ulteriori flussi di attraversamento interquartiere che ne potranno usufruire nei periodi di massima punta giornaliera del traffico operando un bilanciamento della rete a favore della viabilità di primo livello.

La rete di secondo livello così definita risulta inoltre coerente con le indicazioni e le prescrizioni riportate negli strumenti urbanistici approvati.