

COMUNE DI TORINO

CORSO GRANDE TORINO, CORSO FERRARA,
VIA TRAVES, VIA DRUENTO

AREA CONTINASSA

PROTOCOLLO D'INTESA del 17/07/2012
DELIBERA DI GIUNTA MECC. N. 201203875/009



PROPOSTA DI VARIANTE
ex art. 17 comma 7 L.R. 56/77

PROPOSTA DI P.E.C.
ex art. 43 L.R. 56/77

consulenti

Opere di urbanizzazione + V.A.S.
Al STUDIO
via Lamarmora, 80
10128 Torino

Viabilità
Soc. TRESCO
ing. Roberto Garino
via Arborio, 5
10155 Torino

Paesaggio
ANDREAS KIPAR ARCHITETTO
LAND Milano S.r.l.
via Varese, 16
20121 Milano

DOCUMENTAZIONE AMBIENTALE VIABILITA'

DATA 27.07.2012

proponente

Amministratore Delegato
Dott. Aldo Mazzia



JUVENTUS F.C. S.p.A.
corso Galileo Ferraris, 32
10128 Torino

progettista

Ordine degli Architetti
Provincia di Torino

n° 1019

Architetto
Alberto Rolla

progetto

ALBERTO ROLLA ARCHITETTO

corso Galileo Ferraris, 26
10121 Torino
tel. 011.538841 534924
fax 011.5069690
segreteria@studiorolla.it

Considerazioni sulla viabilità in area Continassa

La realizzazione in area Continassa, vale a dire nel quadrilatero compreso tra strada Druento, corso Grande Torino, corso Ferrara e via Traves, di un insieme di strutture finalizzate a ospitare la nuova sede della Juventus, un circolo sportivo, un centro diagnostico, un hotel, alcune residenze e una multisala cinematografica non comporta, in linea di principio, particolari problematiche di impatto sulla viabilità nell'intorno dell'area in questione. Questo principalmente a causa della notevole capacità delle strade presenti nella zona in esame, al cui confronto l'impatto dovuto ai veicoli generati e attratti dai nuovi insediamenti appare del tutto contenuto.

Tuttavia, se queste considerazioni appaiono scontate e meritevoli al massimo di una verifica speditiva, particolare attenzione va posta nei momenti di concomitanza con lo svolgimento delle partite allo Juventus Stadium, con il centro commerciale regolarmente aperto.

A tale proposito vennero svolte, nei precedenti studi di impatto, tutta una serie di verifiche che dimostrarono la compatibilità dei flussi da e per lo stadio e il centro commerciale con le strade presenti nell'area di studio e i flussi di traffico di fondo su di esse insistenti. La realtà dei fatti presente dopo l'apertura dei due principali generatori/attrattori (stadio e centro commerciale, appunto) ha dimostrato che le previsioni erano non solo corrette, ma addirittura peggiorative della situazione reale, probabilmente a causa dei coefficienti particolarmente elevati previsti dalla normativa sui centri commerciali.

Pertanto si ritiene indispensabile l'effettuazione di un'aggiornata serie di rilievi di traffico nei momenti di punta dei giorni in cui si svolgono le partite

(18.00-19.00 e 20.00-21.00), al fine di mappare correttamente gli attuali flussi in transito. Ad essi andranno aggiunti i flussi attratti e generati negli stessi orari dalle varie tipologie di insediamento previste nell'area Continassa. A tale proposito occorre ricordare che è in atto da parecchi mesi un monitoraggio dei flussi di traffico lungo strada Altessano e che gli incroci Altessano - Druento - Garibaldi e Altessano - Grosseto sono stati collegati con il sistema 5T, per cui dovrebbero essere disponibili anche i flussi lungo corso Grosseto, strada Druento e corso Garibaldi. L'insieme dei rilievi di traffico necessari potrebbe dunque, nella migliore delle ipotesi, risultare abbastanza limitato.

Anche la distribuzione dei flussi subirebbe qualche modifica. Non va infatti dimenticato che, contestualmente ai nuovi insediamenti, verrebbe realizzata una bretella di collegamento tra corso Grande Torino e via Traves. Tale bretella, di ampia sezione, costituirebbe innegabilmente un'ulteriore via di accesso/uscita soprattutto per gli utenti dello stadio. Si avrebbe così la possibilità di sgravare di parte del traffico gli incroci Druento – Alessandria – Grande Torino e Grosseto – Ferrara – Molise – Grande Torino, che risultavano tra i più congestionati nel precedente studio.

In conclusione, si ritiene che la metodologia di valutazione dell'impatto di viabilità dei nuovi insediamenti previsti nell'area Continassa debba essere eseguita nei momenti di punta individuati dal precedente studio, partire da una raccolta dei dati di traffico attualmente monitorati, prevedere un monitoraggio dei flussi dove attualmente non viene attuato e considerare una nuova distribuzione del traffico complessivo che tenga conto della nuova viabilità a disposizione.

**DOCUMENTO PROGRAMMATICO
ANALISI VIABILITA'
VARIANTE CONTINASSA 2012**















