



COMUNE DI VENARIA REALE

Assessorato Urbanistica, Ambiente, Suolo e Sistemi del Verde, Arredo Urbano, Centro Storico, Tutela degli animali, Sostenibilità Energetica, Cambiamento Climatico

(dott. agr. Ettore Scisci)

Assessorato Lavori Pubblici - Manutenzioni, Viabilità, Piano del Traffico e Parcheggi

(arch. Giuseppe Roccasalva)

MOVICENTRO.2 : NUOVI SCENARI DI SVILUPPO PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

"leggerezza, rapidità, esattezza, visibilità, molteplicità, consistenza" (Italo Calvino, sei proposte per il prossimo millennio, 1998)



CONSULENZA E PROGETTAZIONE
in campo agro-forestale e ambientale

Francesco Guerra
architetto

corso Palestro, 9 | Torino
tel.: 011.329.00.01

info@seacoop.com
francesco.guerra@mwbd.net

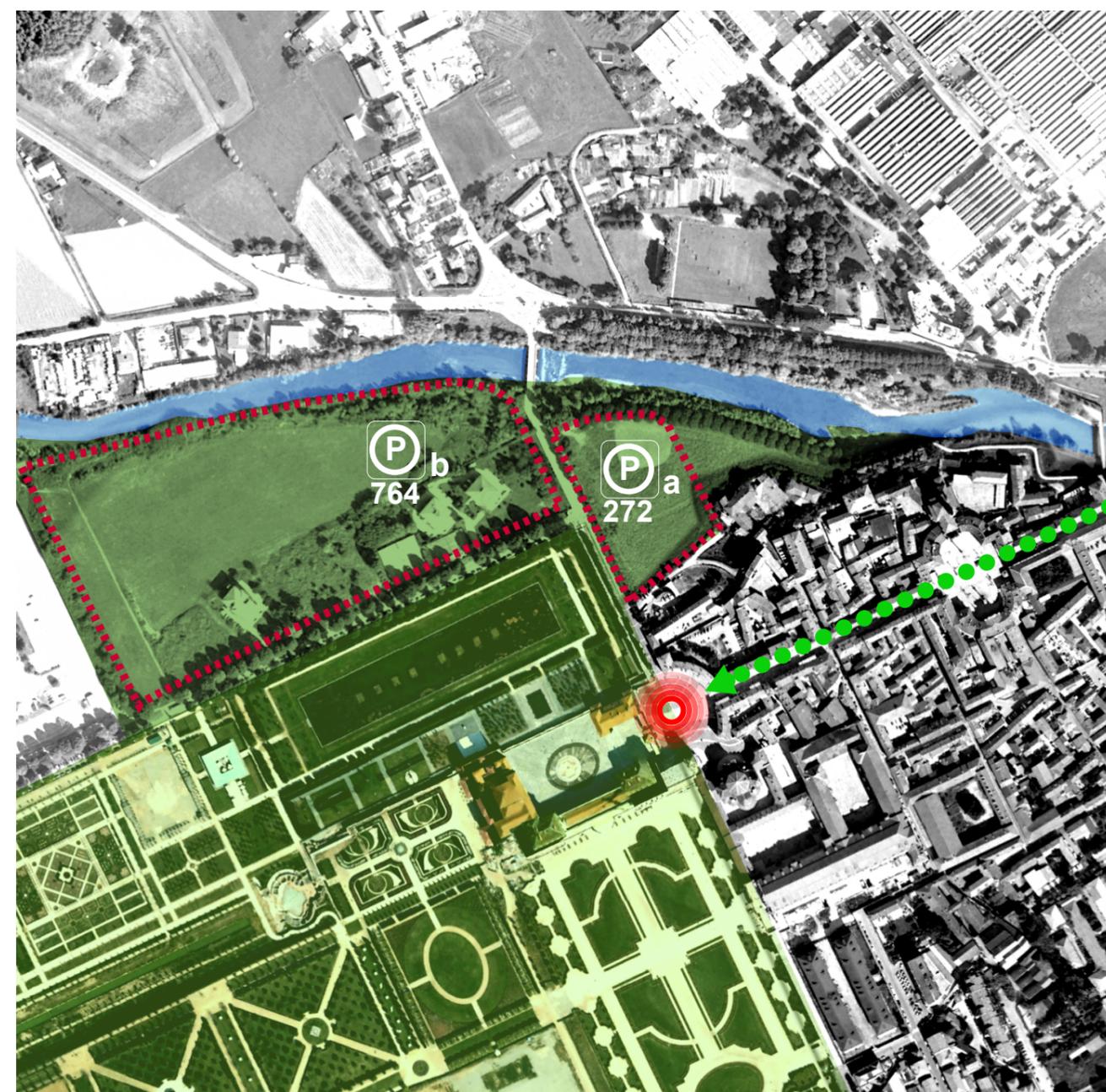
MOVICENTRO: UNA MIGLIORE MESSA A FUOCO DEL QUADRO ESIGENZIALE ATTUALE

Non pochi anni sono trascorsi dall'avvio del processo che ha portato alla programmazione e alla progettazione dei cosiddetti "Movicentri" in Piemonte. Nel volgere del tempo **alcuni** dei **parametri** e dei **fenomeni** che avevano orientato la progettazione **sono** sensibilmente **mutati** (flussi di traffico, modelli di fruizione dei mezzi di trasporto, disponibilità di aree di parcheggio, orari e frequenze del Servizio Ferroviario Metropolitano). Contestualmente è significativamente **mutata** la **sensibilità** rispetto **al tema** del rapporto tra **sviluppo urbano** e **consumo di risorse ambientali** e tra queste, in modo particolare, il tema del **consumo di suolo**. Infine la rilevante questione dell'equilibrio finanziario degli enti pubblici ha acceso i riflettori sulla necessità del **contenimento dei costi di manutenzione delle opere pubbliche**. Dall'insieme di queste dinamiche scaturisce la **necessità di** una profonda **rivisitazione del progetto di Movicentro** riorientando la progettazione **nella direzione della semplificazione, della sostenibilità ambientale** e della **migliore aderenza ai** concreti **bisogni della comunità locale**.

Di seguito si riportano i principali elementi che hanno contribuito alla modifica dello scenario di inserimento dell'opera e la relativa necessità di attualizzazione dell'approccio progettuale.

Nuovo parcheggio della Reggia

Il **progetto** esecutivo del **Movicentro** "Ambito Viale Roma" individuava quale fulcro dell'intervento la realizzazione di un **edificio ad uso parcheggio** da collocarsi lungo viale Roma di fronte alla stazione ferroviaria. La nuova struttura prevedeva di ospitare oltre **100 posti auto**. La necessità di un numero consistente di parcheggi era strettamente correlata anche alla prossimità della Reggia, indiscutibilmente forte attrattore di flussi di traffico. Attualmente sono stati completati, specificatamente a servizio della Reggia, i lavori di realizzazione di due aree adibite a parcheggio denominate rispettivamente "**Parcheggio A**" (un'area prossima



Nuovi parcheggi centro-Reggia di Venaria (distanza da movicentro 750 m)



alla Reggia e compresa tra Viale Castellamonte, il Torrente Ceronda ed il centro storico di Venaria con una capacità complessiva di circa **272 posti auto**) e **“Parcheggio B”** (compreso tra Viale Carlo Emanuele II ed il Torrente Ceronda con una capacità di **764 posti auto**, di cui **66 destinati ai bus**). E' stato inoltre attivato il servizio di navetta **“Venaria express”** che **collega** direttamente il centro di **Torino** e la stazione di **Porta Susa con il Borgo Antico di Venaria**, la **Reggia di Venaria** e il **Parco La Mandria**. Di fatto, pertanto, quota dei parcheggi del progetto originario è già stata realizzata sul medesimo asse urbano (la **distanza** tra **Parcheggio A** e **Movicentro** è di circa **750 m**).

Modalità di interscambio

Per quanto concerne il modello di mobilità il **progetto** esecutivo approvato sembra decisamente privilegiare lo **scambio auto-treno** (park and ride).

Tuttavia il più recente **“Rapporto di sintesi sull'area metropolitana”** della **“Indagine sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti”** (IMQ 2013) registra una **diminuzione** rispetto al 2010 **del 13,7% della mobilità complessiva** ed in particolare una diminuzione (-20%) della mobilità motorizzata a fronte di un aumento della mobilità con impiego di altri mezzi.

Inoltre le **caratteristiche morfologiche** ed **urbanistiche di Venaria** rendono l'**ambito** urbano particolarmente **vocato a sperimentare** una varietà di soluzioni per la **mobilità sostenibile**, tra cui evidentemente in primo luogo la **bicicletta**, ma anche **motoveicoli**, **segway**, **risciò a pedalata assistita**, e quanto altro potrà offrire l'evoluzione tecnologica e la creatività imprenditoriale locale.

Viene pertanto a **diminuire** significativamente il **fabbisogno di posti auto nell'ambito del Movicentro** “Viale Roma”.

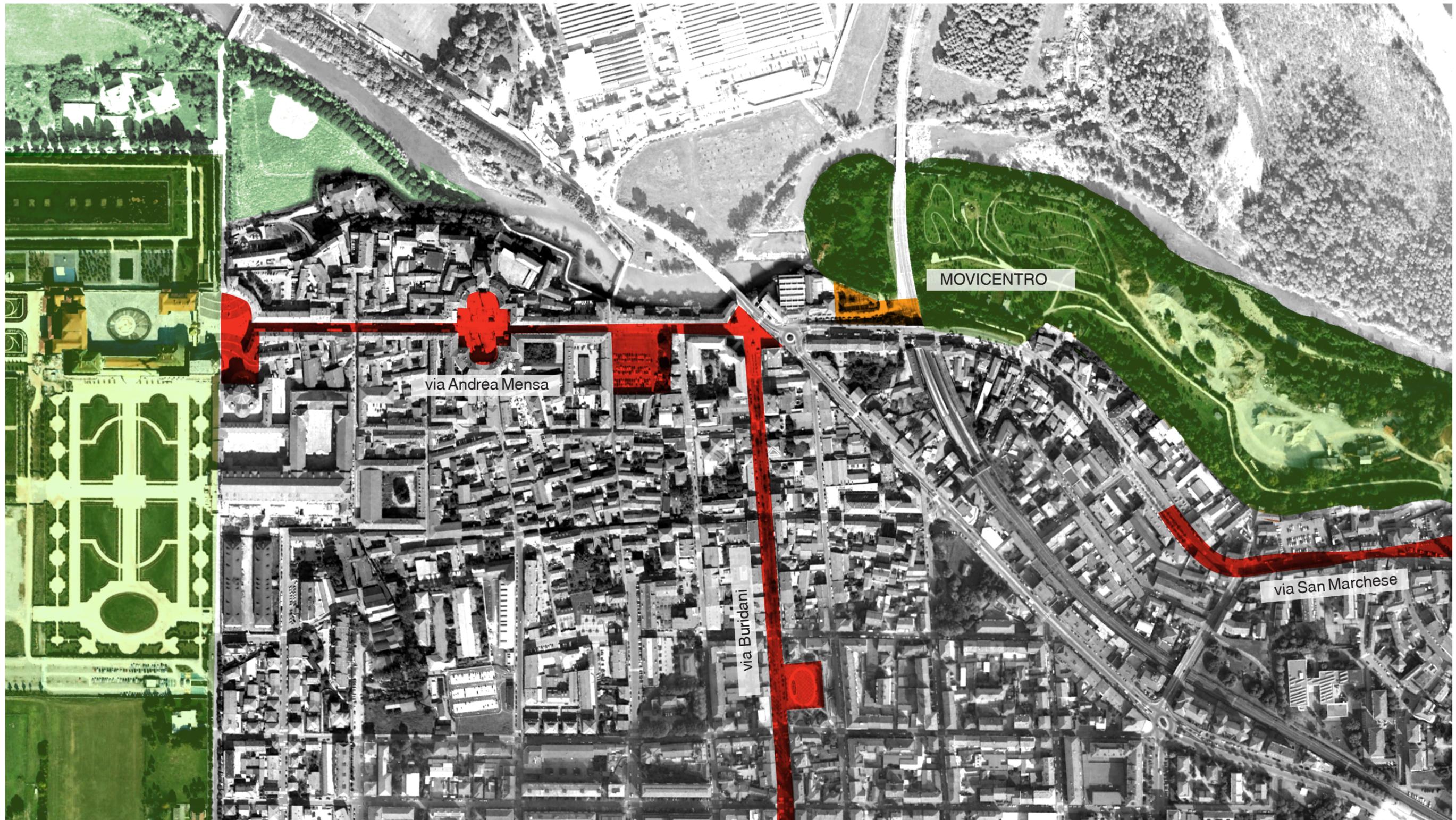
Sovradimensionamento dell'area commerciale

Il **progetto** esecutivo approvato **prevede** anche **consistenti superfici** e **volumi destinati ad attività commerciali**.

A questo proposito si valuta che il **contesto della stazione non sia in grado di esprimere una vocazione commerciale significativa** sia per l'assenza di un tessuto connettivo commerciale consolidato sia per la prossimità di Via Mensa e Via Buridani dove invece gli esercizi commerciali sono storicamente insediati. Non si registra, inoltre, alcuna previsione di espansione commerciale nel Piano del Commercio Comunale per l'area di intervento.



SISTEMA COMMERCIALE



Relazione funzionale tra i principali assi commerciali e il Movicentro



PROGETTO MOVICENTRO APPROVATO DA RIMODULARE | Fotoinserimento del progetto

Volumi di progetto sovradimensionati rispetto alle esigenze

A questo punto si può affermare che la previsione di progetto di un edificio adibito a parcheggio per oltre 100 autovetture e di ulteriori strutture per l'insediamento di attività commerciali consistenti implica **altezze e volumi** che da una parte risultano **sovradimensionati rispetto ai fabbisogni** e dall'altra introducono ulteriori **elementi-barriera rispetto al** contesto del "parco fluviale" che invece si intende connettere il più possibile con il tessuto urbano.

Aspetti ambientali

Le soluzioni progettuali attualmente previste, proprio in quanto derivanti da un sovradimensionamento delle strutture, inevitabilmente danno origine ad interferenze con le dinamiche evolutive ambientali e paesaggistiche. Ad esempio:

- prevedono l'**impermeabilizzazione di estese superfici**, così impedendo il corretto svolgersi dei cicli bio-geo-chimici del suolo;
- accentuano la **separazione tra ecosistema ripariale ed ecosistema urbano**;
- **inibiscono la percezione visiva** (e quindi anche emotiva) **del paesaggio fluviale e ripariale**.

Esperienze di altri siti

Infine l'esigenza di rimodulare il progetto esecutivo deriva anche dal confronto con le esperienze di altri nodi di Movicentro dove, con una certa frequenza, il **sovradimensionamento** (ad esempio degli spazi da destinare ad esercizi commerciali o degli spazi da destinare alla sosta e alla manovra delle autolinee) è stato un fenomeno **confermato dalle** concrete **dinamiche di utilizzo dei luoghi** da parte degli utenti.



PROGETTO MOVICENTRO APPROVATO DA RIMODULARE | prospetto est



PROGETTO MOVICENTRO APPROVATO DA RIMODULARE | prospetto lato Ceronda

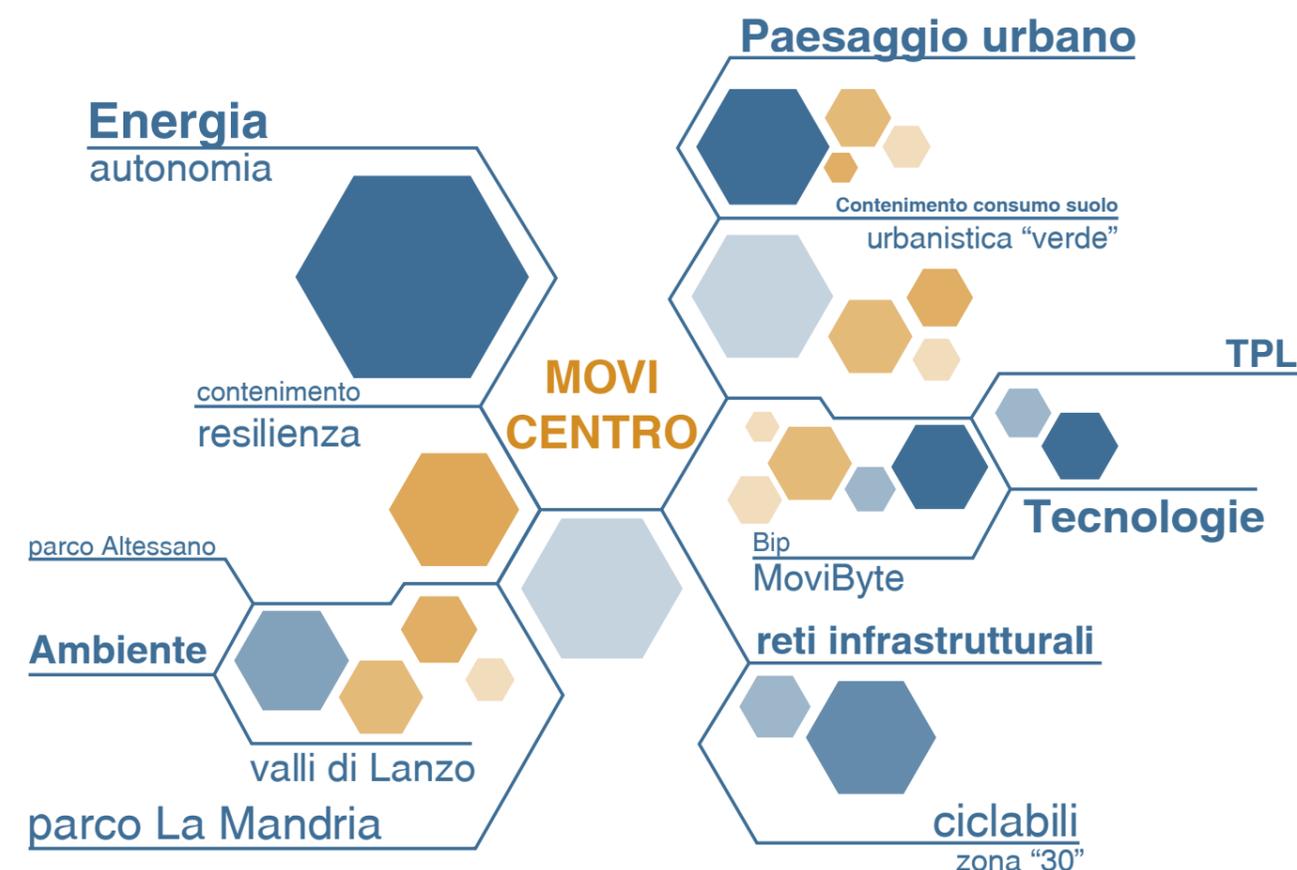
CONCEPT METODOLOGICO

MOVICENTRO.2: ALCUNE MODIFICHE NELL'APPROCCIO MA CONTINUITÀ NEGLI INTENTI

Dalle considerazioni di cui sopra emerge quindi che l'indispensabile **rivisitazione del progetto** dovrà essere prevalentemente **finalizzata** a **ridimensionare l'impatto fisico** dei manufatti e degli edifici, a **contenere** il più possibile il **consumo di risorse**, a **migliorare le connessioni** tra contesto urbano, spazi verdi ed ambito fluviale, ad **incentivare modelli diversificati di mobilità**.

La modifica di approccio progettuale non determina, ad ogni modo, elementi incongruenti con gli obiettivi e le funzioni già individuate nella versione originaria nonché con gli elementi costitutivi di un Movicentro. Infatti:

- si conferma la **realizzazione** di una capiente **area di sosta** (auto e bus) e **parcheggio** (auto e biciclette) in prossimità alla stazione ferroviaria;
- si assicura la facilità di accesso alla stazione ferroviaria e la **connessione parcheggio-centro urbano**;
- si assicura l'**interscambio auto-treno**, ma si apporta un maggiore livello di **diversificazione** della **tipologia di mezzi** a disposizione (biciclette, risciò e auto elettriche a noleggio oltre a quanto la micro-imprenditorialità locale vorrà mettere in atto in tal senso);
- si garantisce l'**incremento** dei **posti auto** attualmente esistenti e gli **spazi per la sosta di bus e auto/bici a noleggio** prevedendo un adeguamento quantitativo coerente alle nuove esigenze della comunità locale;
- si mantiene la **funzionalità dei servizi** destinati alla **promozione** ed al **supporto** del **trasporto pubblico** ed all'**assistenza del trasporto privato**;
- si mantiene la **funzionalità** dei **servizi alle persone** e di prima necessità con opportuni ridimensionamenti;



- si **migliora** l'esistente **rete ciclopedonale** garantendo il raggiungimento degli ambiti di rilevanza fruitiva e di interscambio.

Il **Movicentro** si conferma pertanto quale **nodo strategico** di una rete, situata in un ampio comprensorio -dal Ceronda alla tangenziale nord - in cui si addensano **nuove attività** (produzione idroelettrica sul canale Torino, didattiche nella Casa sul Fiume, sportive presso i campi sportivi del Parco di Altessano, eventi culturali e sociali in piazza Atzei,...) e le relative **nuove funzioni**.



Volendo fare riferimento ad un approccio “sito specifico” la **revisione** di progetto **dovrà ispirarsi ai criteri seguenti**, in coerenza con le scelte strategiche dell’amministrazione:

Per quanto attiene alle **soluzioni architettoniche e morfologiche**:

- drastica riduzione delle superfici impermeabilizzate;
- drastica riduzione dei volumi da scavare, dei volumi da edificare e quindi del consumo di risorse.

Per quanto attiene alla **mobilità**:

- incentivazione dell’interscambio bicicletta — treno (per i flussi quotidiani connessi al trasferimento a Torino per lavoro) e treno-bicicletta (per i flussi turistici verso la Reggia e il Parco La Mandria);
- insediamento di mezzi di trasporto alternativi all’auto a seguito di iniziative di microimprenditorialità locale (nolo autoscooter e biciclette elettriche, segway...).

Per quanto attiene alla **tecnologie di supporto**:

- sistemi avanzati per il pagamento dei biglietti di treno, autobus e parcheggi;
- supporti informatici (pannelli, app,...) per garantire tempestiva e capillare informazione circa i tempi di percorrenza, la disponibilità e la localizzazione dei mezzi.

Per quanto attiene alla **rete infrastrutturale**:

- rafforzamento delle rete ciclabile comunale;
- ampliamento della zona 30;
- rafforzamento del ruolo del verde quale elemento di connessione tra ambiti urbani e ambiti seminaturali e di fruizione (Parco Altessano).

Per quanto attiene ai **flussi di energia**:

L’Amministrazione comunale intende promuovere e creare sinergie con la micro-imprenditorialità locale e sovralocale in relazione a:

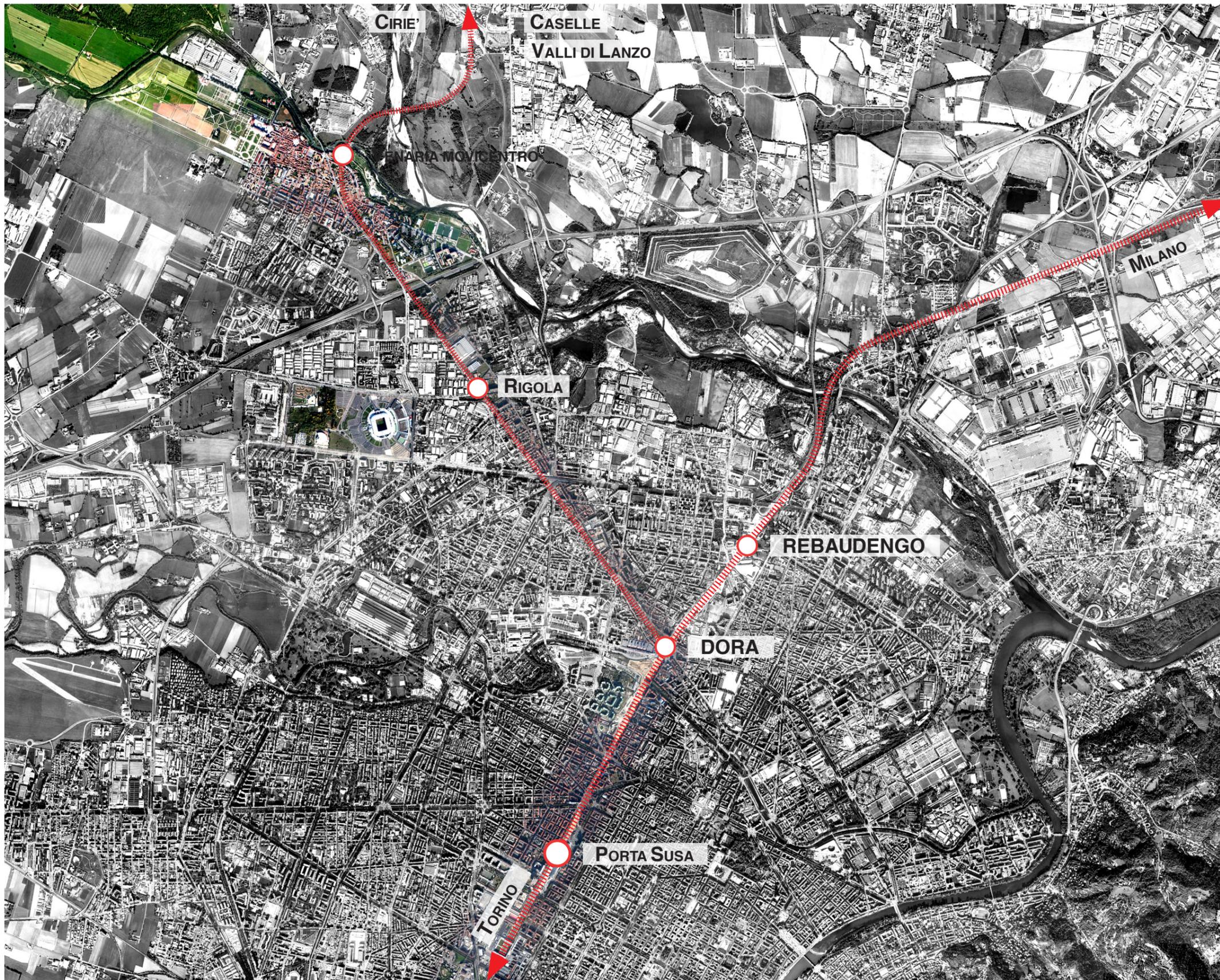
- adozione di soluzioni di autonomia energetica (sistemi off grid);
- soluzioni di contenimento dei consumi per l’illuminazione;
- soluzioni di contenimento delle emissioni di CO₂.

Per quanto attiene alla **sostenibilità ambientale, paesistica ed ecosistemica**:

Gli elementi progettuali sopra definiti (semplificazione architettonica e contenimento dei volumi edificati, rafforzamento delle connessioni funzionali e infrastrutturali, impiego di tecnologie innovative, autonomia energetica,...) sono i presupposti per il complessivo ridimensionamento dell’impatto ambientale del cantiere e le basi per un modello di gestione urbana (fase di esercizio) caratterizzato da sostenibilità e resilienza.

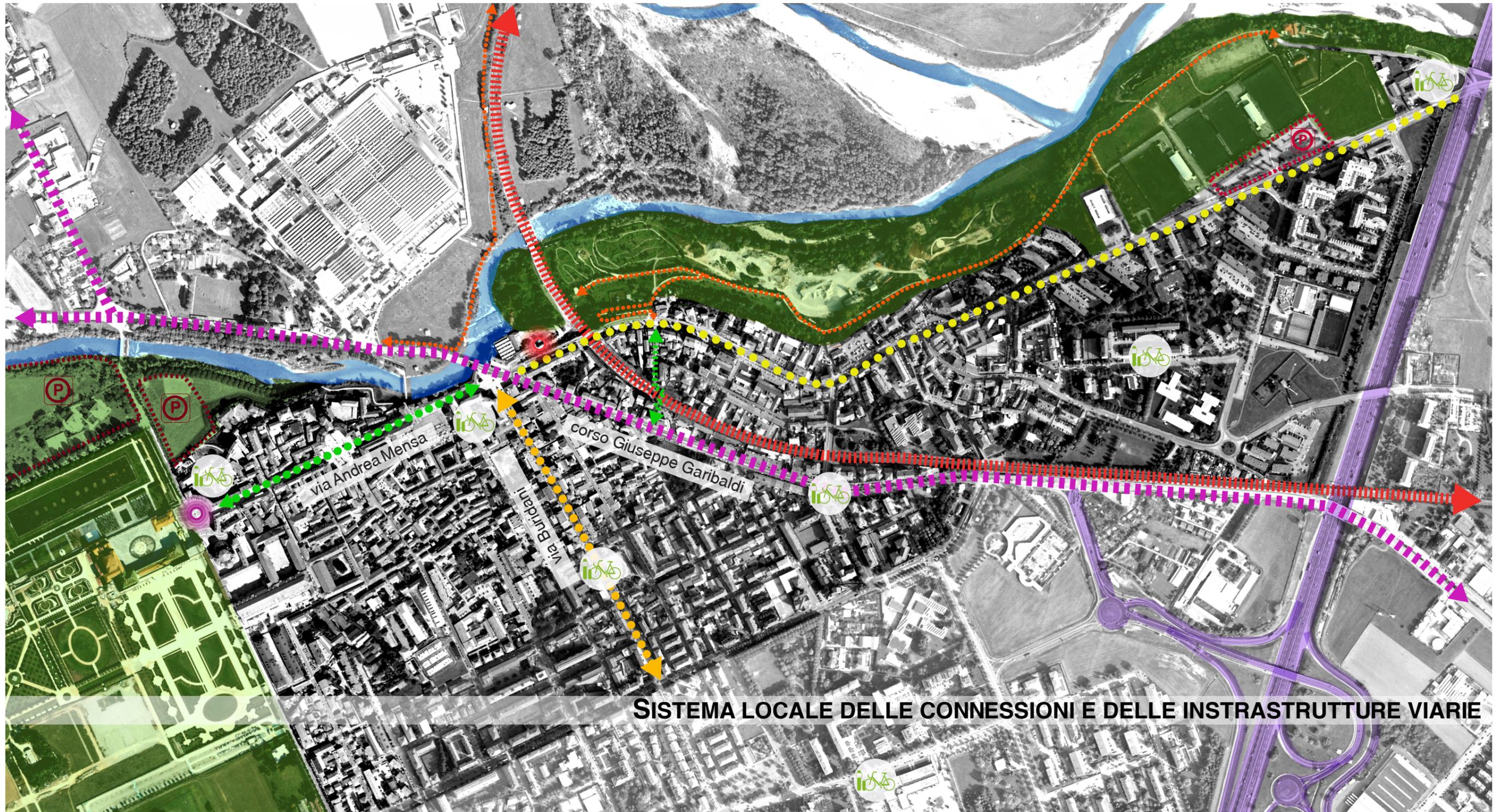
Il modello di **Movicentro** attualmente in studio rappresenta inoltre un’occasione di **fusione di funzioni / esigenze antropiche con quelle ecosistemiche e naturali** rilevate nell’ambito ripariale adiacente (Ceronda/Stura). L’intervento si prefigura pertanto come un’**opportunità di rigenerazione**, di una porzione del tessuto urbano in grado incidere sui flussi e sulle abitudini delle persone e, di conseguenza sui modelli fruitivi dei luoghi. Il **presidio spontaneo** e continuativo di tali **spazi pubblici**, oggi resi funzionali grazie ai recenti interventi del progetto Corona Verde 2, consentirà la **riappropriazione**, da parte della cittadinanza, del **Parco di Altessano** e della **Casa sul Fiume** e la contestuale sensibilizzazione sulle corrette modalità di fruizione.

Elemento di connessione fisica, concettuale ed ecosistemica tra la nuova realizzazione e il Parco sarà pertanto **“il verde”** da intendersi quale **strumento tecnico** in grado di **rafforzare** la **continuità ecologica e fruitiva** e l’**inserimento paesistico** dell’opera.



- rete ferroviaria
- stazioni Servizio Ferroviario Metropolitano

Sistema delle connessioni Sovralocali



SISTEMA LOCALE DELLE CONNESSIONI E DELLE INFRASTRUTTURE VIARIE

-  Movicentro
-  Bike sharing
-  Piste ciclabili
-  asse storico-commerciale
(via Andrea Mensa)
-  Passerella Garibaldi
-  Linea ferroviaria
Torino-Ceres
-  Reggia di Venaria
-  Parcheggi
-  Zona 30
-  asse commerciale
(via Buridani)
-  Viabilità di attraversamento
(corso Giuseppe Garibaldi)
-  Tangenziale nord



LE SUGGERZIONI PROGETTUALI DEL MOVICENTRO.2

A titolo esemplificativo si forniscono di seguito sintetiche indicazioni su alcune ipotesi progettuali.

Ambito 1 | Il bosco-parcheggio: un esempio di verde multifunzionale

La **superficie** destinata **a parcheggio** sarà significativamente **ridimensionata** e **adeguata alle nuove esigenze**. Non sarà così necessario realizzare uno specifico edificio multipiano, ma si tratterà semplicemente di attrezzare una **superficie piana all'aperto**.

A questo scopo si propone di fare riferimento alla soluzione tipologica del **“parcheggio verde multifunzionale”** tenendo conto degli indici prestazionali qualitativi e quantitativi indicati in letteratura e più precisamente di:

- coerenza paesaggistica e funzionale delle specie arboree e arbustive impiegate;
- rapporto tra numero di alberi e posti auto;
- rapporto tra la superficie ombreggiata e superficie totale posti auto
- rapporto tra superfici impermeabili, superfici drenanti, superfici filtranti e superficie totale.

In particolare le **soluzioni adottate** dovranno:

- contenere il più possibile l'impermeabilizzazione del suolo;
- prevedere una copertura arborea diversificata e disposta a sesto irregolare in grado quindi di connettersi in modo equilibrato sia sotto il profilo formale che funzionale con la vegetazione del Parco fluviale di Altessano.

Il parcheggio potrebbe accogliere:

- posti auto: 50;
- posti car sharing: 10;
- posti auto elettriche: 10.

L'area comprende, al piano stradale di Via Roma, la piattaforma di interscambio: tpl, Venaria express, linee su gomma verso le Valli di Lanzo, Trenino per la Mandria (come da APQ reggia), bus di trasferimento lavoratori aree industriali di Venaria, ecc.

Ambito 2 | Piazza stazione: uno spazio per la mobilità sostenibile e l'accoglienza dei viaggiatori

La stazione storica di Venaria Reale fu progettata nel 1867 dall'ingegnere Gaetano Cappuccio, innovativo progettista ferroviario e di impianti idraulici, già autore, nel 1862, del progetto della stazione di Corso Giulio Cesare in Torino, allora stazione terminale della linea ferroviaria Torino-Ciriè, e del collegamento ferroviario tra Susa e la linea del Fréjus.

La stazione di Venaria costituiva un “unicum” nel panorama delle stazioni ferroviarie italiane, in quanto il fabbricato viaggiatori era una costruzione di due piani posta a cavallo dei binari lungo il sovrappassaggio della ferrovia di viale Roma.

All'inizio degli anni novanta del secolo scorso, lo stabile dovette essere abbattuto a causa dei lavori di raddoppio del binario; al suo posto venne costruita la nuova stazione, aperta il 21 dicembre 1991. L'edificio attuale è anch'esso posto a cavallo della ferrovia, ma con solo un piano fuori terra, tetto a falde con struttura in acciaio e rivestimento in lamiera.

Si ritiene che l'eventuale **demolizione** di questo **edificio**, che non assolve attualmente alcuna funzione significativa, potrebbe **rendere disponibile uno spazio aperto attrezzabile** in modo più leggero e inclusivo per **funzioni di accoglienza e di loisir**. Contestualmente, sempre sospesa sulla ferrovia, ma a Nord di Viale Roma, sul sedime dell'edificio “Stazione” ipotizzato nella versione di progetto approvata, si potrebbe realizzare uno speculare spiazzo mantenendo gli opportuni passaggi



per il raggiungimento delle banchine ferroviarie e il collegamento diretto (ascensore e scale) al nuovo parcheggio (Ambito 1).

Intersecata da Viale Roma, opportunamente segnalato e rimodulato come descritto di seguito, si configurerà quindi la “**Piazza Passante**”: una **piattaforma pubblica ciclo-pedonale**, funzionalmente **destinata all’interscambio con i mezzi di trasporto leggeri e innovativi** (postazioni di nolo biciclette normali e a pedalata assistita, segway, punti di alimentazione elettrica, accesso ai binari...), al kiss/bike and ride, all’accoglienza dei viaggiatori e dei turisti garantita dall’elevato grado di tecnologia di supporto e dai servizi di base. (bar, biglietteria, edicola, ecc.).

In riferimento alla mobilità, nel dettaglio, si prevede che la Piazza debba ospitare:

- posti moto a raso: 25;
- posti in box per bici: 20;
- posti bici all’aperto in rastrelliera: 30;
- postazioni bike sharing: 20;
- postazioni noleggio bici e bici assistite: 20.

In riferimento alla tecnologia di supporto all’accoglienza, si riportano di seguito alcuni riferimenti ritenuti di interesse:

- **biglietteria elettronica** (compresa emissione di biglietti a consumo);
- **pannelli informativi** sugli orari dei passaggi dei mezzi su rotaia e su gomma (Movibyte);
- **totem informativi**: informazioni turistiche e mappe interattive di definizione dei percorsi ottimali, applicazioni per la localizzazione dei mezzi a noleggio;
- **free wi-fi**.

Ambito 3: viale Roma: le connessioni funzionali, ecosistemiche e infrastrutturali

Come si è detto, secondo il nuovo approccio progettuale proposto, il Movicentro dovrebbe assumere il ruolo di nodo vitale situato all’interno di una rete di luoghi e attività piuttosto articolata.

Per assolvere questo compito il progetto dovrà prevedere una serie di **interventi che garantiscano** in primo luogo la **connessione tra le diverse parti del sistema sia urbano sia ecologico**.

In particolare:

dovrà essere previsto un **ampliamento della sezione stradale** di Viale Roma per permettere la **sosta** e la **manovra** degli **autobus**;

- dovrà essere individuata la **connessione** con la **rete delle piste ciclabili** a partire dalla stazione e dal Parco di Altessano anche al fine di garantire un’agevole accessibilità sia alla Reggia che al Parco La Mandria;
- dovrà essere prevista la **connessione** con il **Parco fluviale** e con la **Casa sul Fiume**;
- dovrà essere previsto un **miglioramento** dell’attuale frammentazione di **spazi di valenza ecologica**;
- dovranno essere **adeguati** gli attuali **passaggi strategici** ad oggi non particolarmente funzionali e valorizzati.

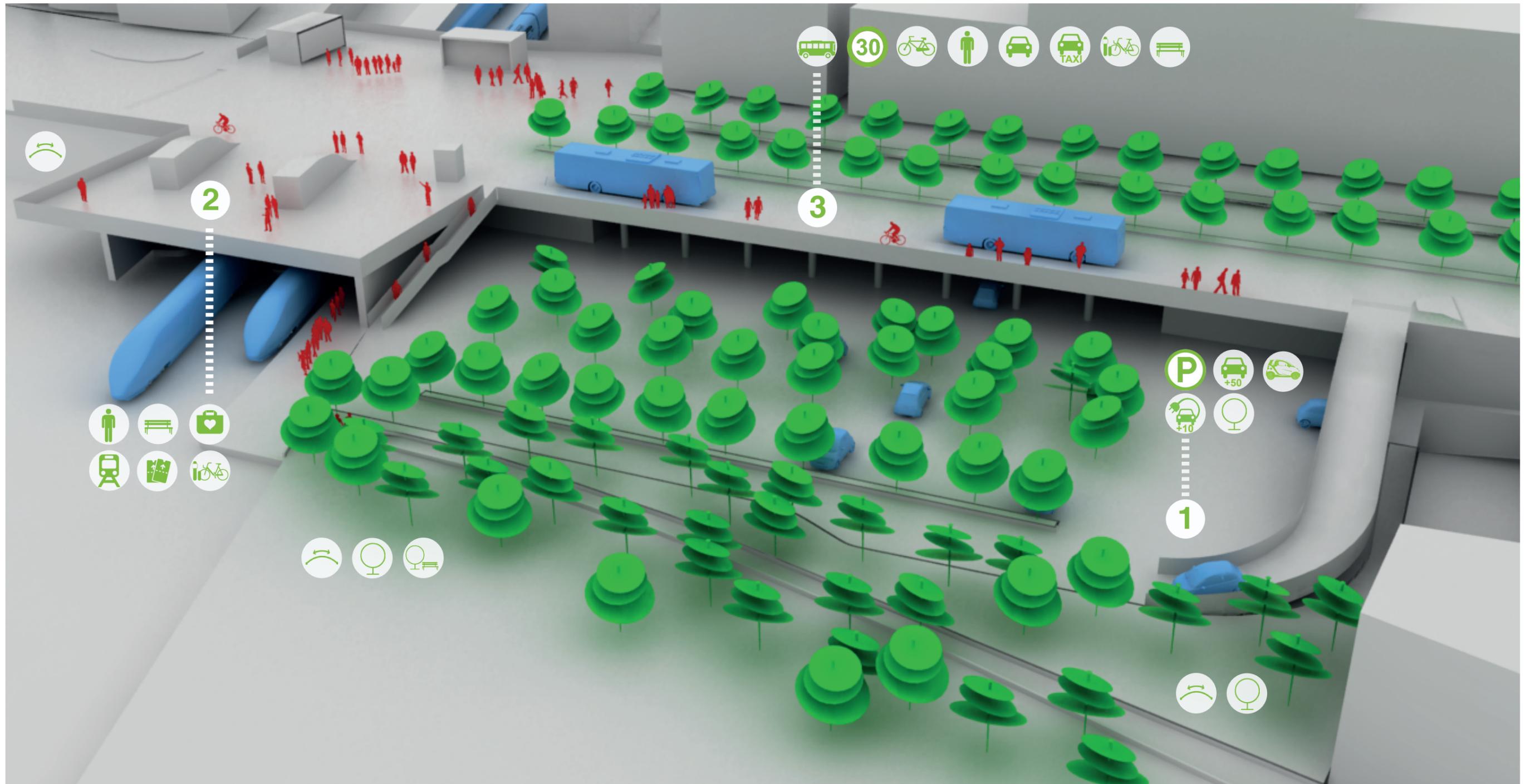
Nello specifico:

- **connessione** dall’ area di **nuovo parcheggio** al giardino della **Casa sul Fiume** (passerella esistente attualmente non fruibile e stradina a valle del parcheggio da adeguare);
- **connessione ciclopedonale ed ecologica** (deframmentazione) tra **Parco Altessano** e nuova **Piazza stazione/ Parcheggio/ Giardino Casa sul Fiume**;
- **adeguamento** della **passerella** pedonale ferroviaria di via **Giuseppe Garibaldi**;
- **connessione** tra **Movicentro** e **Stazione Rigola** (di cui si prevede il potenziamento nel breve-medio termine);

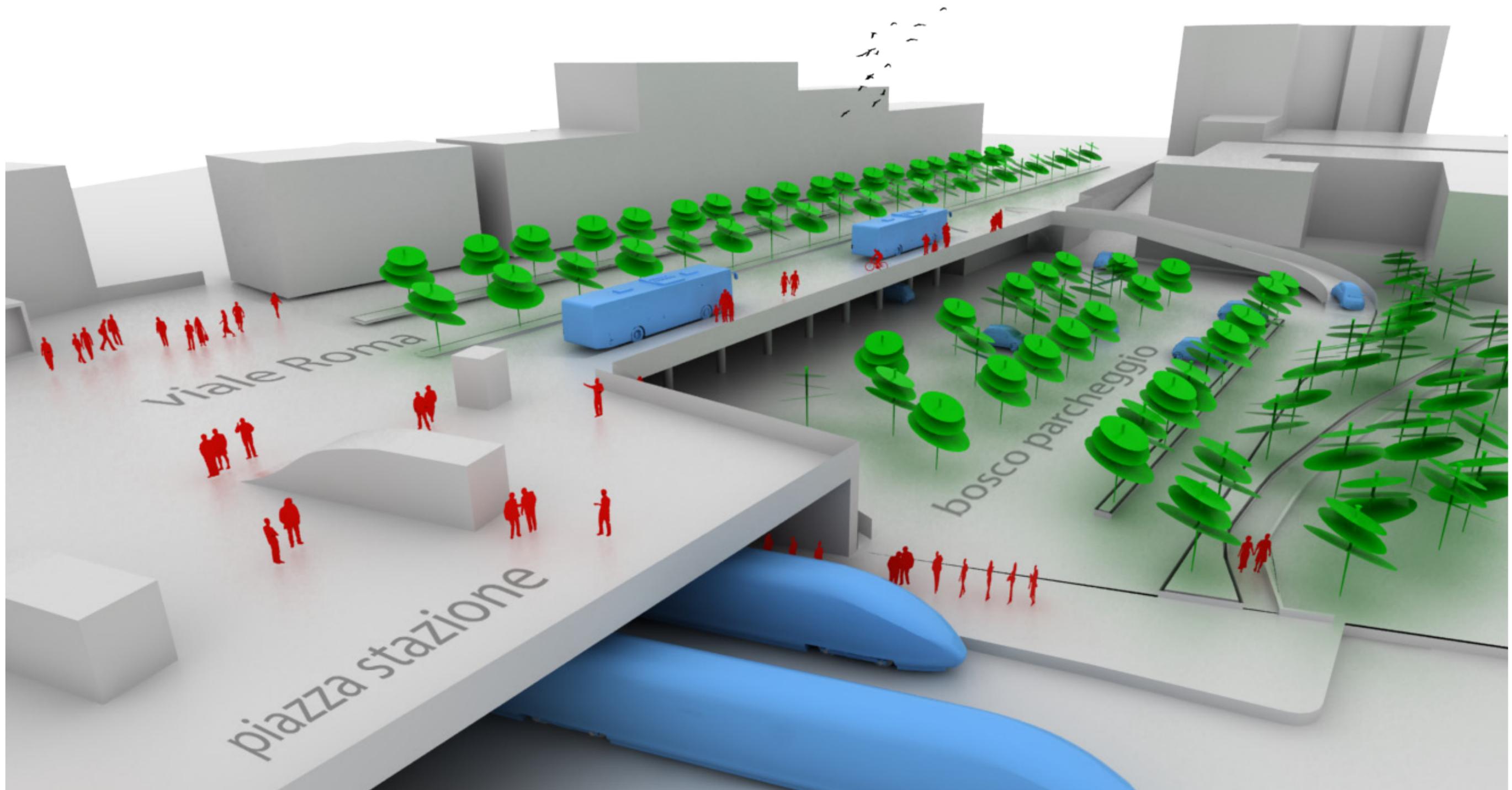


LOCALIZZAZIONE FUNZIONALE DEGLI INTERVENTI

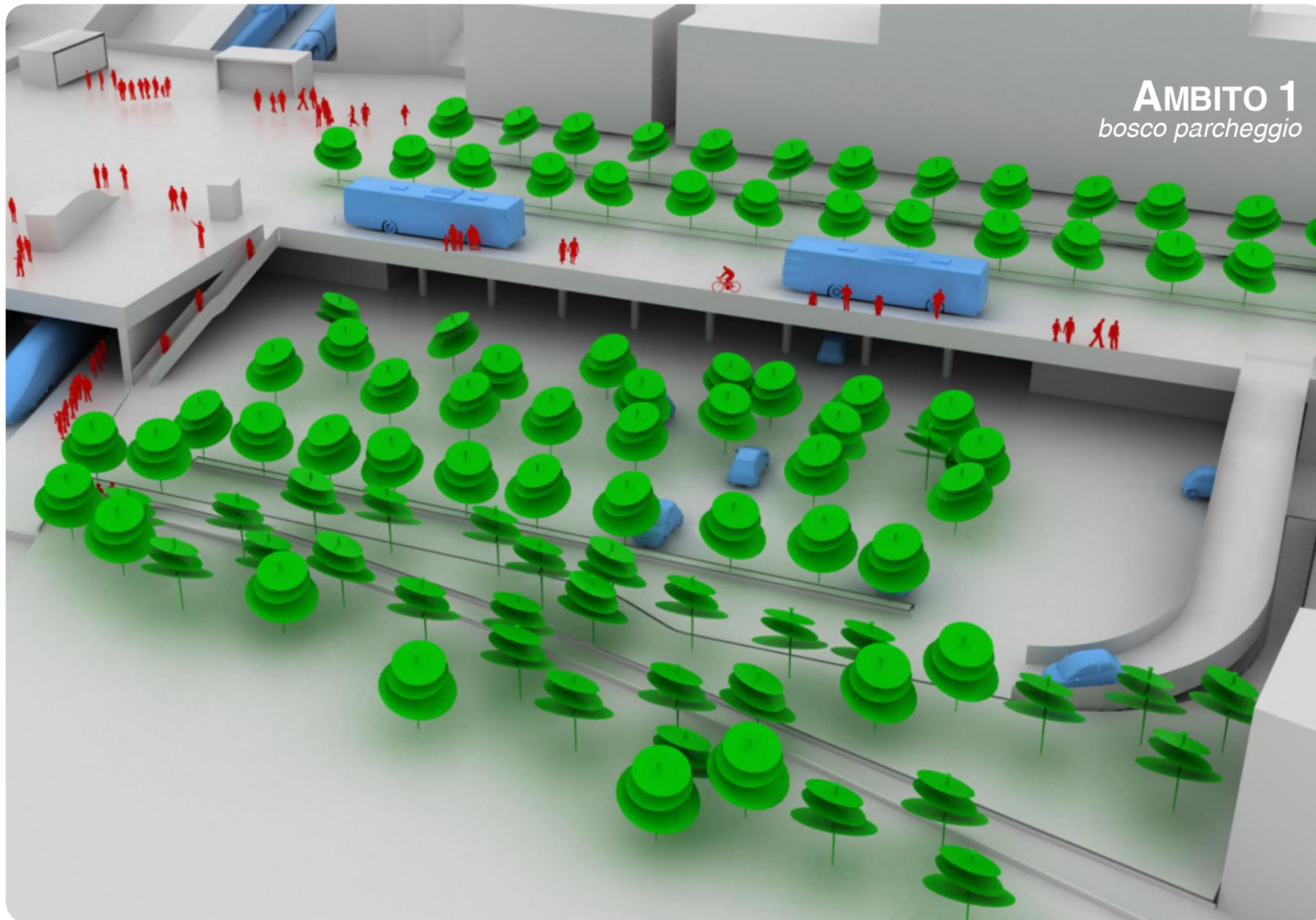
- Percorsi pedonali
- Zona 30
- Percorsi ciclabili
- Bike sharing
- Parcheggio di interscambio
- Parcheggio auto
- Parcheggio auto elettriche
- Car sharing
- Stazione ferroviaria
- Stazione autobus
- Parcheggio taxi
- Biglietterie automatiche
- Connessioni con altri ambiti
- Ambiti di fruizione del paesaggio
- Ambiti di fruizione urbana
- Attività commerciali
- Aree verdi
- Casa sul fiume
- Connessione ambiti paesaggistici
- Area di progetto MOVICENTRO
- Ambito 1 bosco parcheggio
- Ambito 2 piazza stazione
- Ambito 3 viale Roma

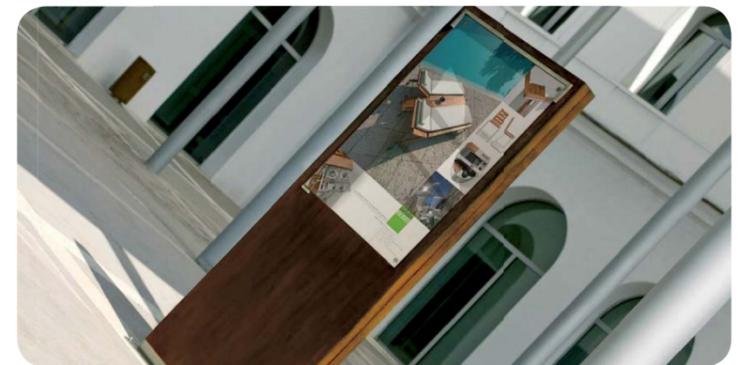
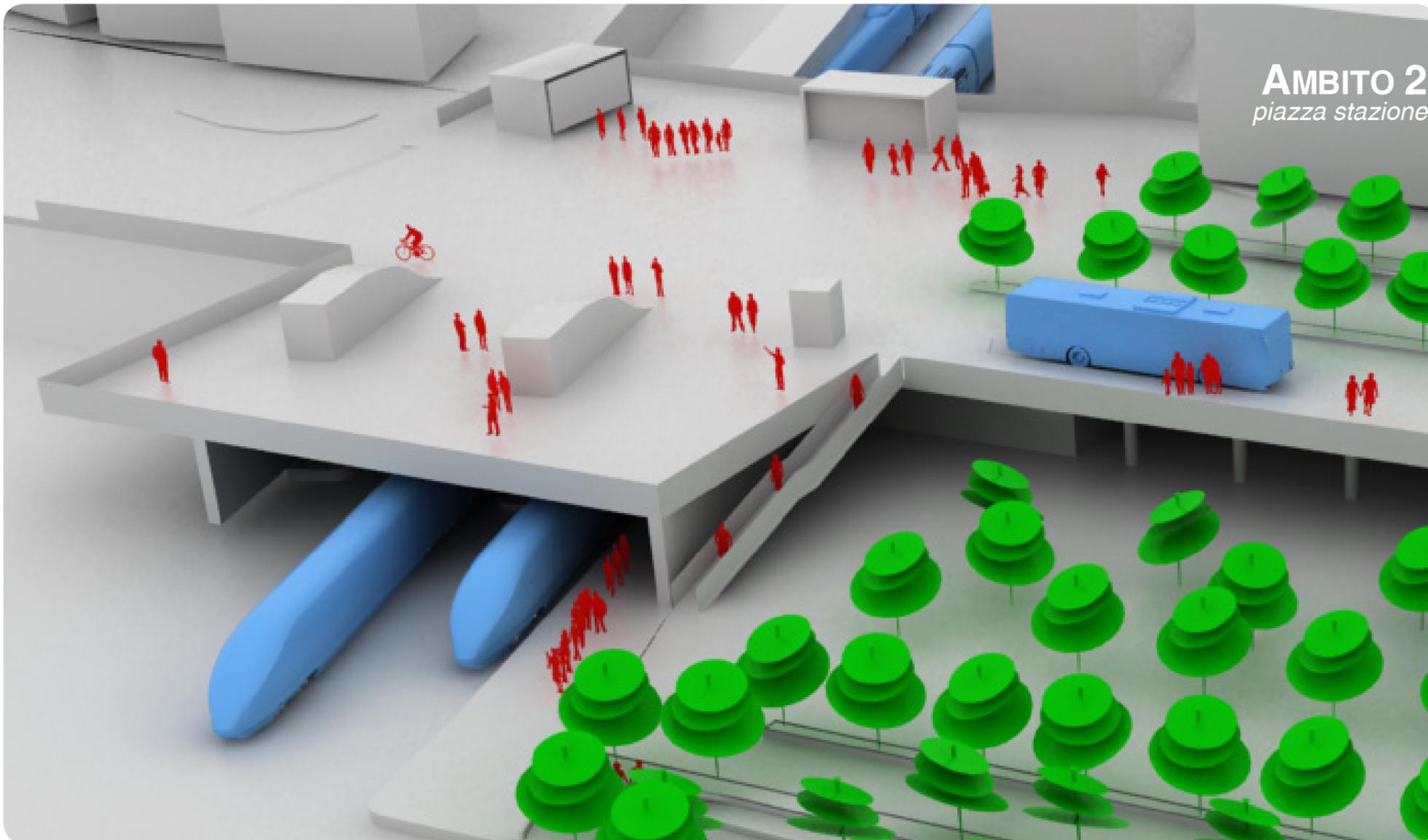


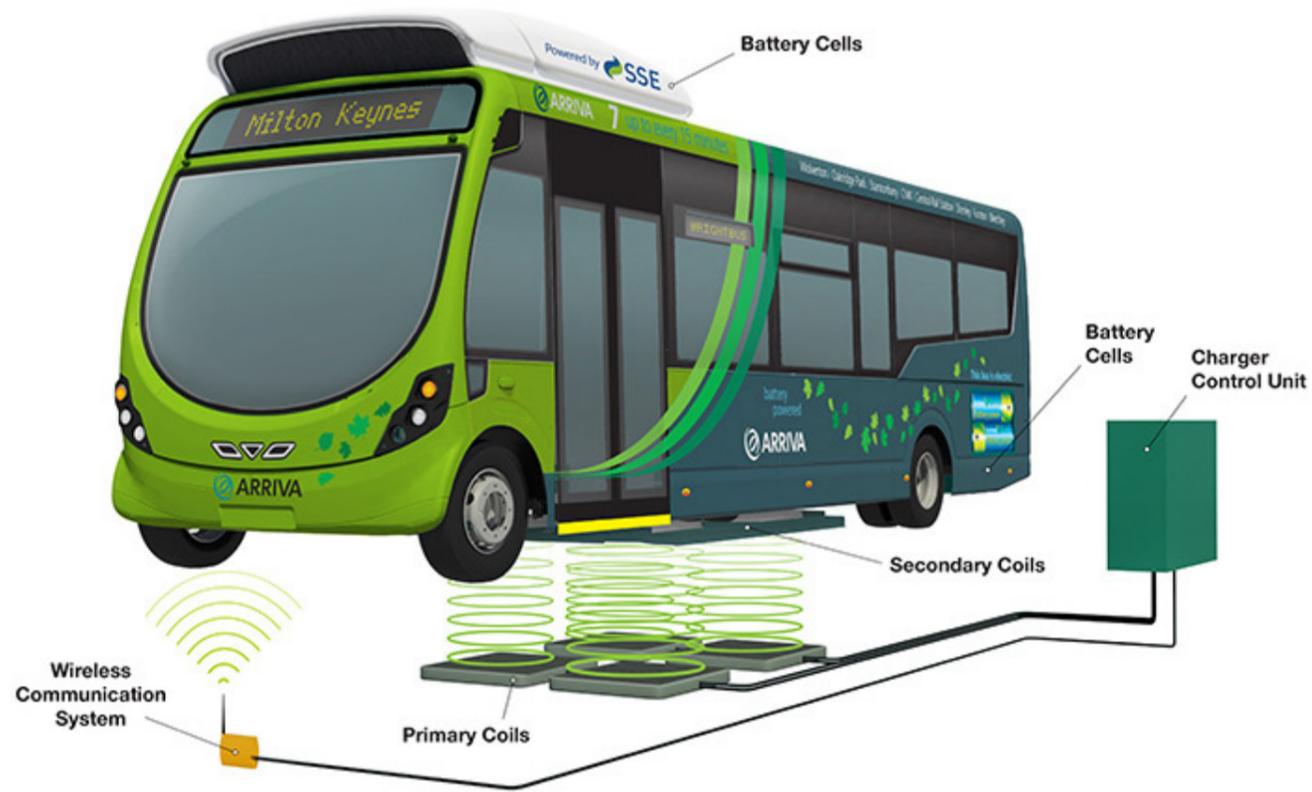
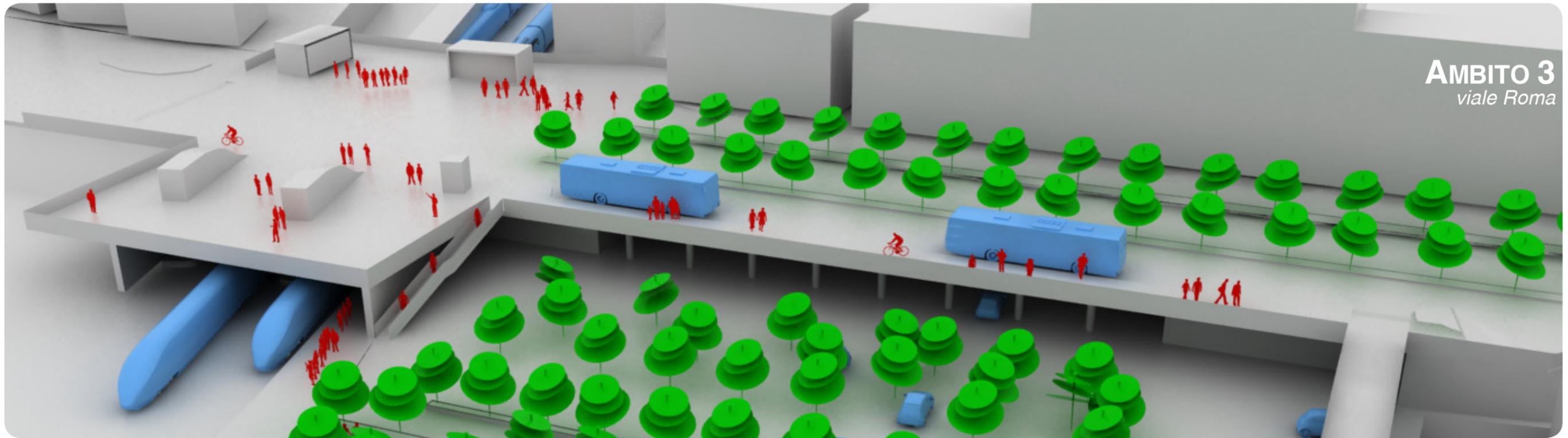
-  Percorsi pedonali
-  Zona 30
-  Percorsi ciclabili
-  Bike sharing
-  Parcheggio di interscambio
-  Parcheggio auto
-  Parcheggio auto elettriche
-  Car sharing
-  Stazione ferroviaria
-  Stazione autobus
-  Parcheggio taxi
-  Biglietterie automatiche
-  Connessioni con altri ambiti
-  Ambiti di fruizione del paesaggio
-  Ambiti di fruizione urbana
-  Attività commerciali
-  Aree verdi

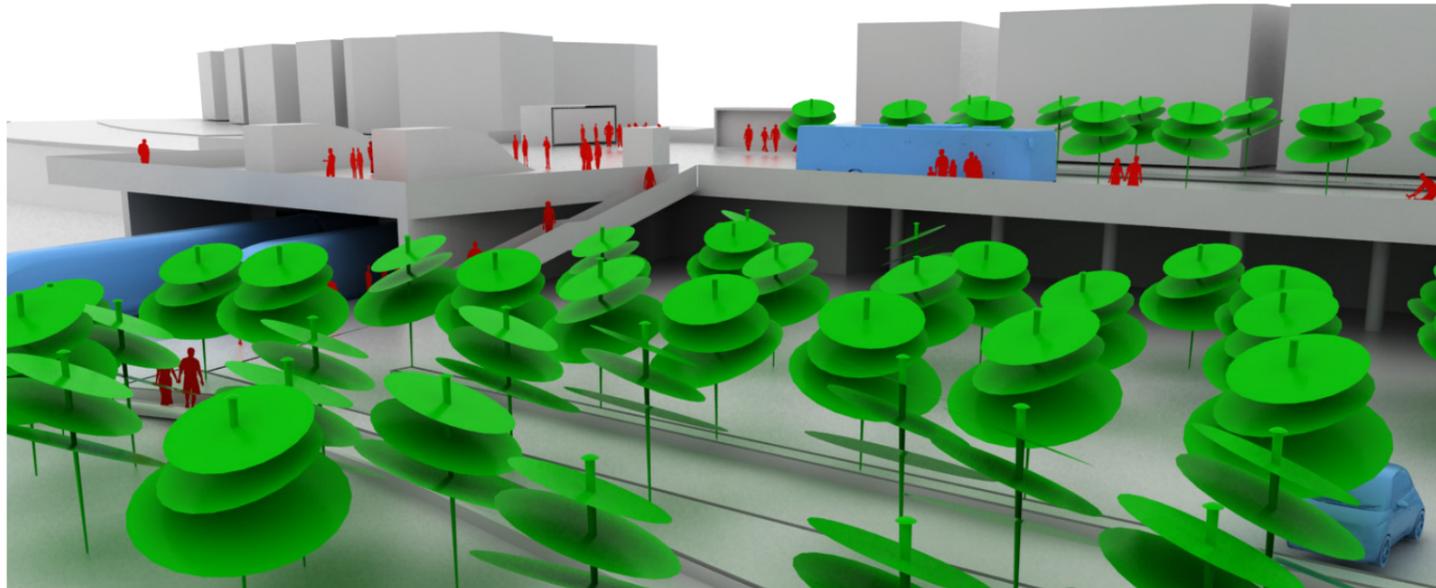


Simulazione tridimensionale del progetto d'intervento - vista complessiva

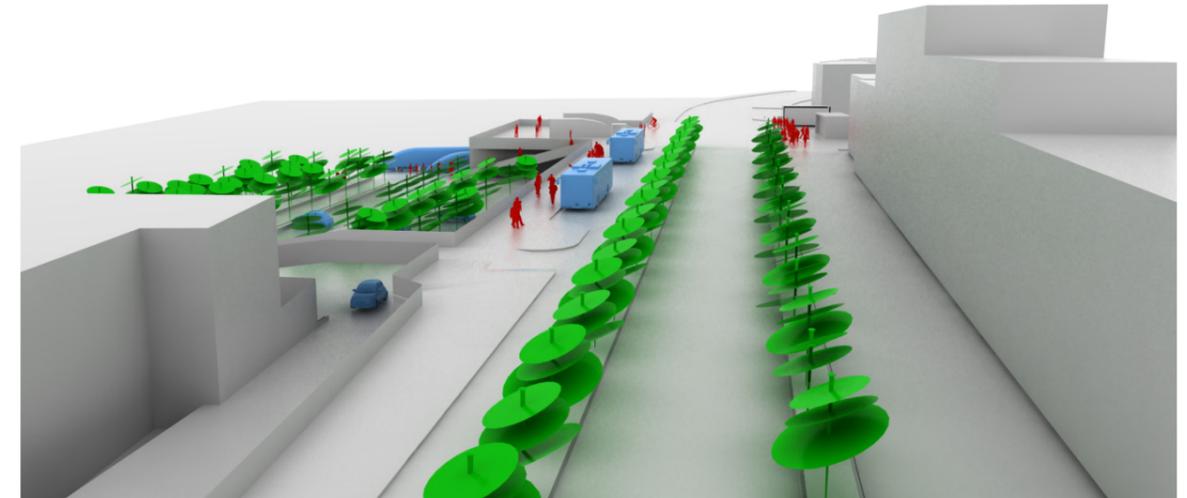




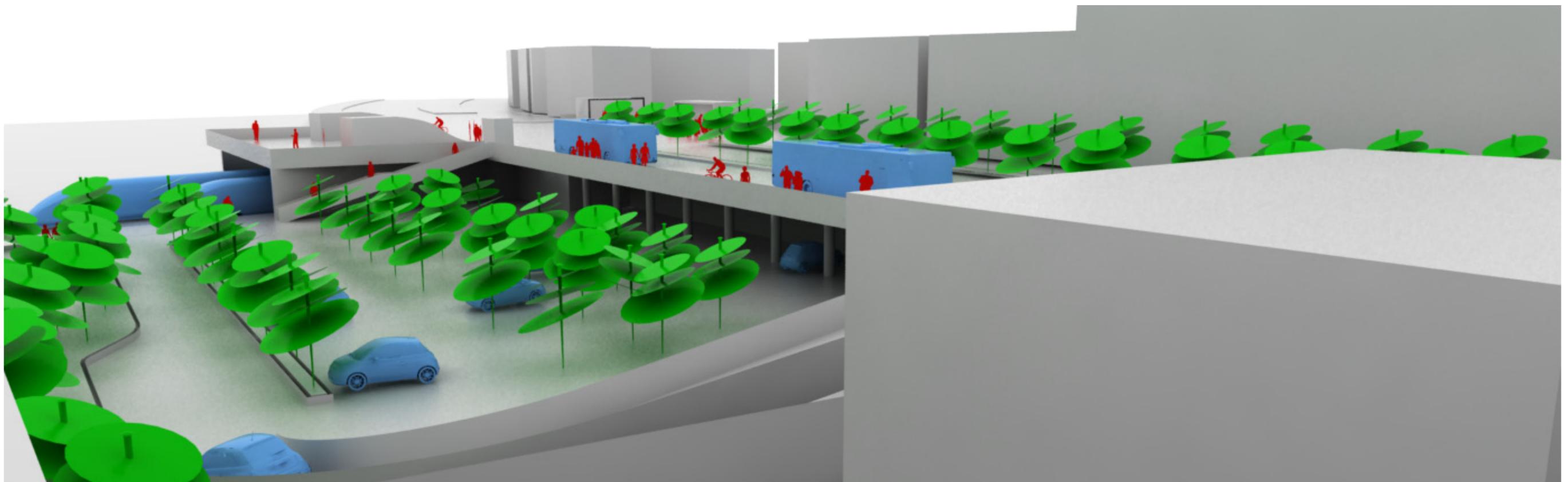




Simulazione tridimensionale del progetto d'intervento | Ambito 1 | bosco parcheggio



Simulazione tridimensionale del progetto d'intervento | vista da viale Roma



Simulazione tridimensionale del progetto d'intervento - vista complessiva da Ambito 1 | bosco parcheggio

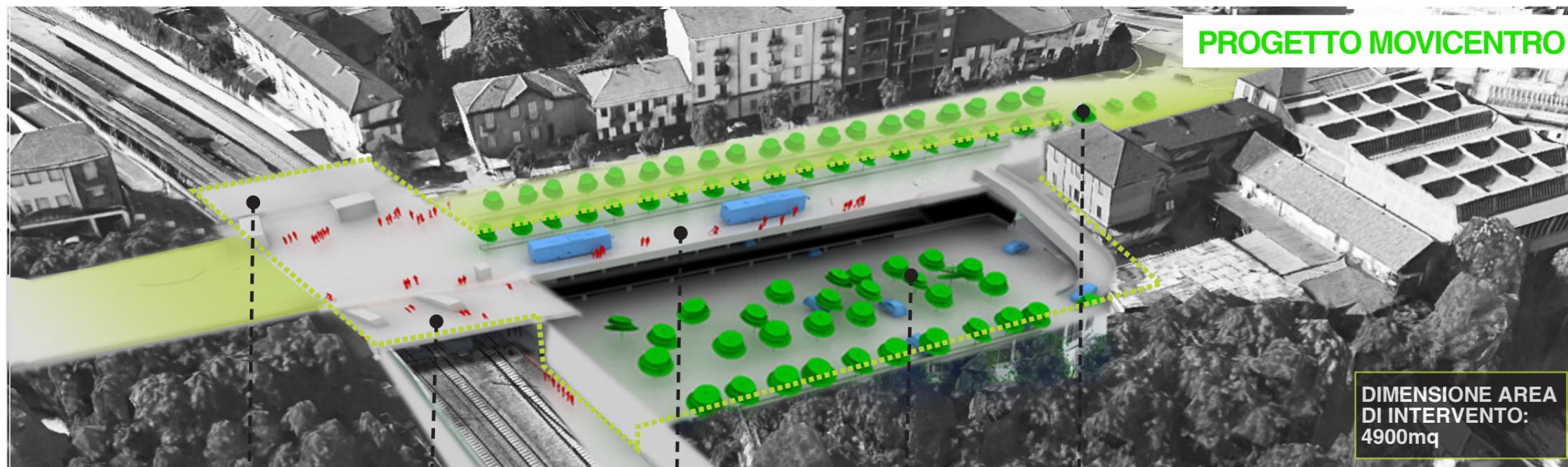
RAFFRONTO TRA PROGETTO APPROVATO E NUOVO CONCEPT



PROGETTO MOVICENTRO VERSIONE APPROVATA

DIMENSIONE AREA DI INTERVENTO: 4300mq

Alcuni dei parametri che avevano orientato la progettazione del Movicentro di Venaria sono sensibilmente mutati (flussi di traffico, modelli di fruizione dei mezzi di trasporto, disponibilità di aree di parcheggio, orari e frequenze del Servizio Ferroviario Metropolitano). Contestualmente è mutata la sensibilità sul consumo di risorse ambientali. Dall'insieme di queste dinamiche scaturisce la necessità di una profonda rivisitazione progettuale nella direzione della semplificazione, dell'alleggerimento e della migliore aderenza ai concreti bisogni della comunità locale.



PROGETTO MOVICENTRO NUOVO CONCEPT-VERSIONE 1

DIMENSIONE AREA DI INTERVENTO: 4900mq

DIMENSIONE AREA PREVISIONALE DEGLI INTERVENTI COMPLEMENTARI SU SPAZI PUBBLICI: 8000mq

1. Piazza stazione: demolizione stazione ferroviaria esistente e realizzazione di spazio pubblico attrezzato con biglietteria, edicola, bike box, bike/kiss&ride, posti bici e moto
2. Piazza stazione: mantenimento degli accessi con scale e ascensori alle banchine senza modifica della sede ferroviaria.
3. Fermata bus/navetta: allargamento sede stradale per corsia preferenziale e sosta bus.
4. Parcheggio: semplificazione dell'accesso, 70 posti auto a raso, mantenimento accesso diretto alla banchina, impiego di verde multifunzionale, connessione con il parco.
5. Adeguamento della viabilità: riorganizzazione della sede stradale, connessioni ciclopedonali, recupero posti parcheggio, area taxi, impiego di verde multifunzionale.

1. Piazza stazione: servizi e interscambio mobilità leggera

2. Piazza stazione: nuovi accessi alla banchina

3. Fermata bus/navetta

4. Parcheggio e car sharing

5. Adeguamento della viabilità



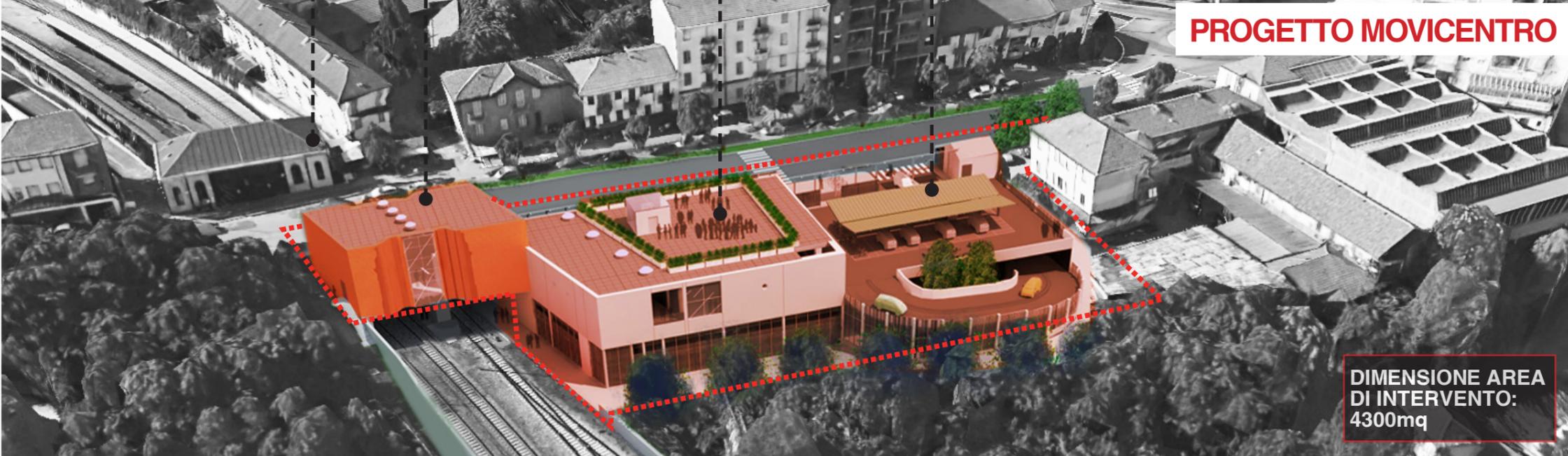
DIMENSIONI AREA DI INTERVENTO: 5800mq

stazione ferroviaria esistente

edificio stazione ferroviaria

area servizi e commerciale

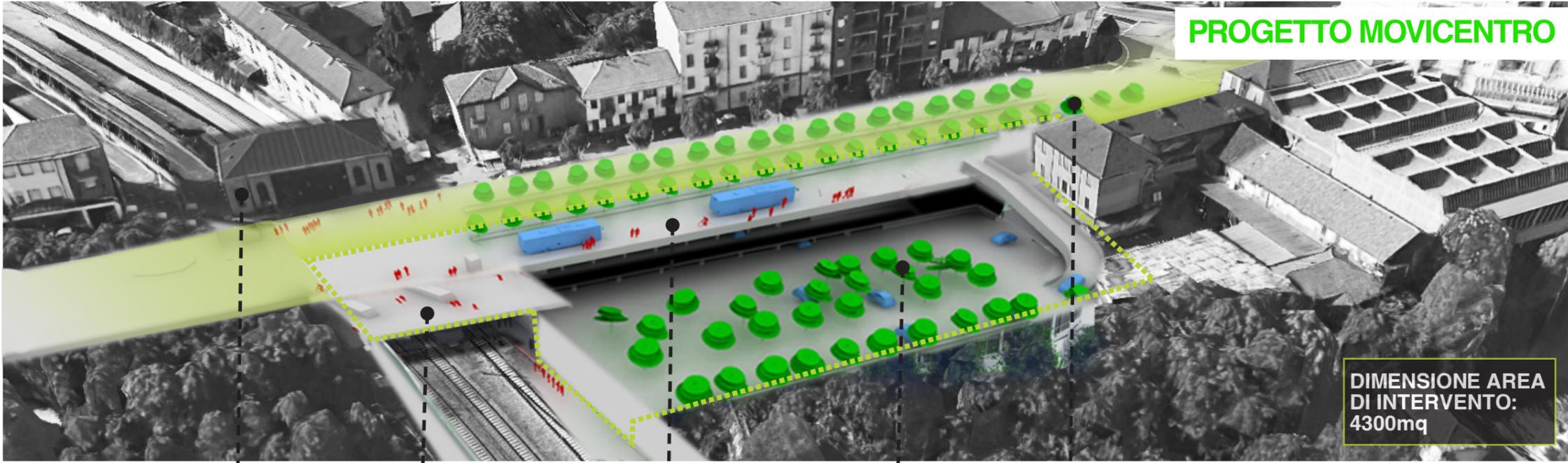
parcheggio interrato e rampa d'accesso



PROGETTO MOVICENTRO VERSIONE APPROVATA

Alcuni dei parametri che avevano orientato la progettazione del Movicentro di Venaria sono sensibilmente mutati (flussi di traffico, modelli di fruizione dei mezzi di trasporto, disponibilità di aree di parcheggio, orari e frequenze del Servizio Ferroviario Metropolitano). Contestualmente è mutata la sensibilità sul consumo di risorse ambientali. Dall'insieme di queste dinamiche scaturisce la necessità di una profonda rivisitazione progettuale nella direzione della semplificazione, dell'alleggerimento e della migliore aderenza ai concreti bisogni della comunità locale.

DIMENSIONE AREA DI INTERVENTO: 4300mq



PROGETTO MOVICENTRO NUOVO CONCEPT-VERSIONE 2

- 1. Stazione Ferroviaria: mantenimento dell'attuale stazione ferroviaria
- 2. Piazza stazione: mantenimento degli accessi con scale e ascensori alle banchine senza modifica della sede ferroviaria.
- 3. Fermata bus/navetta: allargamento sede stradale per corsia preferenziale e sosta bus.
- 4. Parcheggio: semplificazione dell'accesso, 70 posti auto a raso, mantenimento accesso diretto alla banchina, impiego di verde multifunzionale, connessione con il parco.
- 5. Adeguamento della viabilità: riorganizzazione della sede stradale, connessioni ciclopedonali, recupero posti parcheggio, area taxi, impiego di verde multifunzionale.

DIMENSIONE AREA DI INTERVENTO: 4300mq

DIMENSIONE AREA PREVISIONALE DEGLI INTERVENTI COMPLEMENTARI SU SPAZI PUBBLICI: 8000mq

1. stazione ferroviaria esistente

2. Piazza stazione: nuovi accessi alla banchina

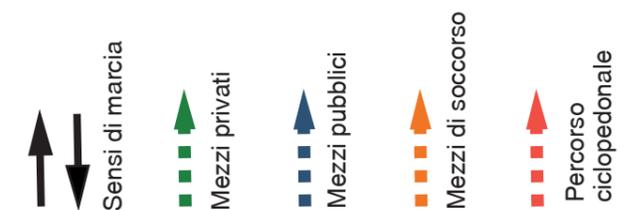
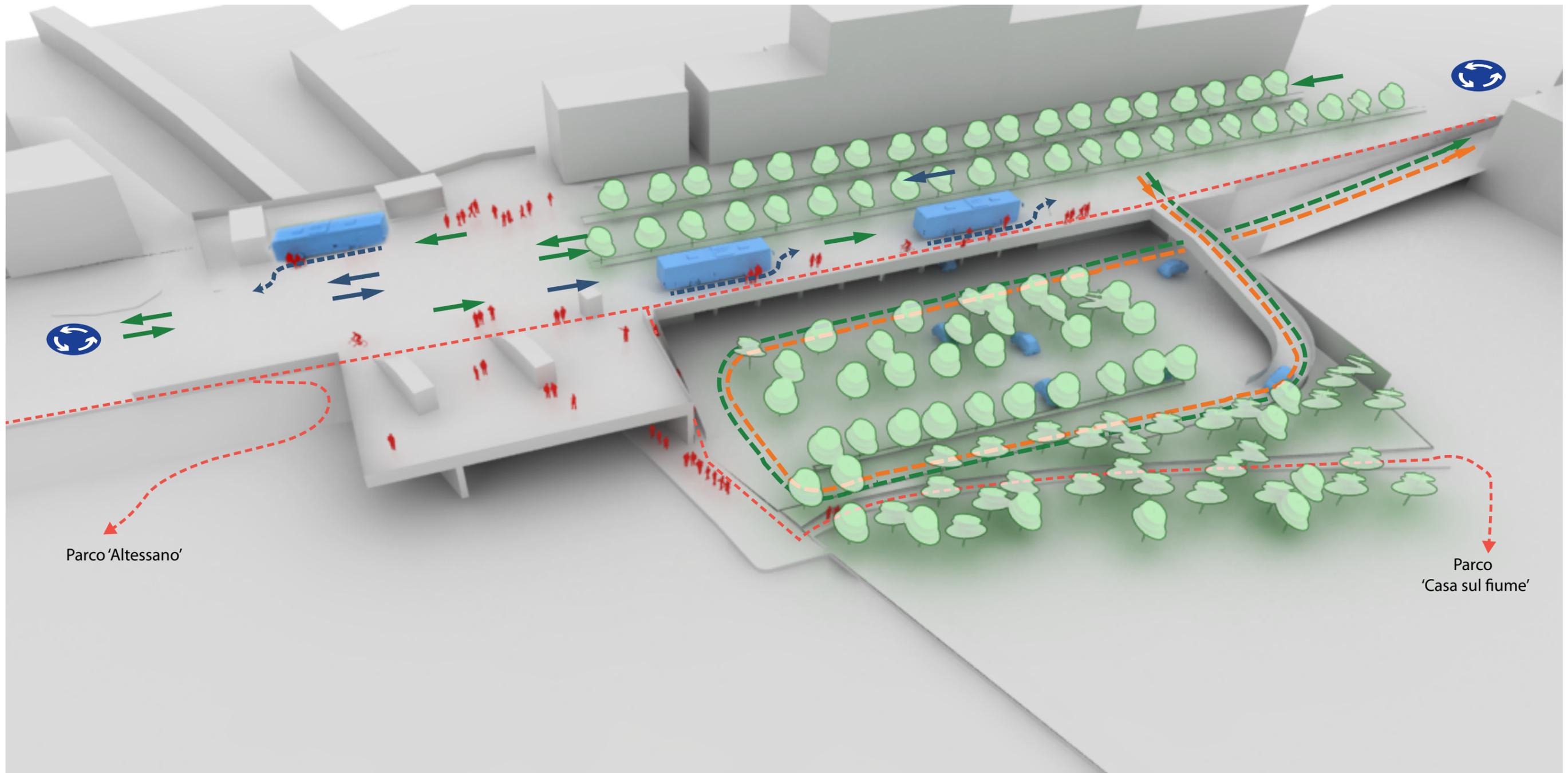
3. Fermata bus/navetta

4. Parcheggio e car sharing

5. Adeguamento della viabilità



DEFINIZIONE DEI FLUSSI DI TRAFFICO





ELEMENTI	PROGETTO APPROVATO 2012 CONFERENZA SERVIZI 2014	PROGETTO 2015
IMPORTO INVESTIMENTO COMPLESSIVO DI OPERE GIA' PREALIZZATE DALLA CITTA'	€ 6.518.900,00 di cui: <ul style="list-style-type: none"> € 1.608.900,00 finanziato con fondi della Città di Venaria € 4.910.000 finanziati dalla Regione Piemonte 	Importo del quadro economico di investimento: € 6.518.900,00 (incluse opere già eseguite)
VIABILITA' DI ACCESSO ALL'AREA PARCHEGGIO E PIATTAFORMA DI INTERSCAMBIO	Come da esiti della conferenza servizi	Miglioramento dell'accesso con adeguamento della sede stradale
ATRIO STAZIONE FERROVIA TORINO - CERES E ACCESSO ALLA SEDE BINARI	Posizionato al livello di Viale Roma, realizzato a ponte sopra il percorso ferroviario, contiguo ai locali dei servizi ferroviari, prevede biglietteria presidiata, attesa, ufficio, servizi igienici.	Prevista una piattaforma di accoglienza all'aperto, realizzata a ponte sopra il percorso ferroviario e nell'area dell'attuale stazione di cui si prevede la demolizione. I servizi della stazione rimangono al piano del ferro e in box esterni.
PARCHEGGIO AUTO PRIVATE	171 posti su 3 piani in struttura	70 posti in esterno in un unico livello (a raso) con colonnine di ricarica elettrica, postazioni car-sharing
PARCHEGGIO BICI-BIKE BOX	15	50
PARCHEGGIO MOTO	10	25
POSTI BIKE SHARING	10	40 di cui 20 a pedalata assistita
CAR SHARING	2	10
PASSEGGIATA STORICA E CONNESSIONI	Valorizzazione delle aree di connessione con via Mensa/Reggia	Raddoppio dell'asse pedonale, rafforzamento delle connessioni con il Parco Corona Verde, con l'area Casa sul Fiume, con i percorsi ciclabili delle Valli di Lanzo e Spina reale verso Torino
EDIFICATO COMMERCIALE	Rivendita giornali, tabacchi, farmacia, bar –ristorante, terrazza panoramica.	Rivendita giornali, tabacchi, bar in strutture leggere collocate sulla piattaforma a ponte.
STRADA PERIMETRALE DI ACCESSO ALLA BANCHINA FERROVIARIA	Ad uso esclusivo GTT	Invariata
PIATTAFORMA INTERSCAMBIO GOMMA PER VALLI/VENARIA EXPRESS, NEVETTE, CARICO/SCARICO BUS REGGIA	Come da richieste Agenzia per la Mobilità Metropolitana	Ampliata per un complessivo miglioramento funzionale.
NUOVA STRADA NORD, DI ACCESSO AL PIANO DEL FERRO	Per garantire accesso "casa sul fiume"	Ampliata
ATTIVAZIONE STAZIONE RIGOLA CREAZIONE STALLI SOSTA	Non prevista	Valorizzazione delle connessioni con lo Stadium e la zona commerciale.



TEMPI PROCEDURALI

DESCRIZIONE PROCEDURA	11/2015	12/2015	01/2016	02/2016	03/2016	04/2016	05/2016	06/2016	07/2016	08/2016	09/2016	10/2016	11/2016	12/2016	01/2017	02/2017	03/2017
Progettazione esecutiva																	
Esecuzione lavori																	
Collaudo in corso d'opera																	
Funzionalità																	