

| |
|--|
| ASSE DI ATTRAVERSAMENTO DA TORINO ATRAVERSO CORSO GARIBALDI – VIA CAVALLO – SP1 |
|--|

1. QUADRO CONOSCITIVO

1.1 QUADRO CONOSCITIVO GENERALE E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Localizzazione dell'intervento

Gli interventi consistono nella riqualificazione dell'intero asse principale interno di attraversamento del Comune di Venaria nella direzione Torino – Valli di Lanzo. La riqualificazione è stata peraltro già avviata con i lavori di realizzazione delle quattro rotonde sul corso Garibaldi, a partire dal confine con il Comune di Torino e fino all'incrocio con la via Stefanat, inclusa la sistemazione e messa in sicurezza del Ponte Cavallo.

L'Asse di attraversamento è nettamente distinto in due parti:

- quella più propriamente urbana, tra via Mensa e l'ingresso della tangenziale;
- quella periurbana, tra lo stesso ingresso e Strada Altessano in territorio di Torino, in un ambito urbanistico caratterizzato da edifici prevalentemente industriali e commerciali anche se non mancano le residenze.

Lo Studio di Fattibilità riguarda il tratto periurbano, dallo svincolo della tangenziale al confine comunale, per un lunghezza di circa 1,5 km.

Breve descrizione del contesto

ASPETTO TERRITORIALE

Dato il carattere di strada di accesso al centro - anche in vista di una riqualificazione del ruolo turistico di Venaria Reale - si vuole attribuire all'asse un carattere fortemente urbano. L'obiettivo dell'amministrazione è intervenire con una serie di misure di "moderazione del traffico", in modo da creare una strada sicura e scorrevole, dotata di facilità per i pedoni e le due ruote lungo tutto il suo sviluppo.

ASPETTO SOCIO-ECONOMICO

Il tratto di percorso interessato dall'intervento è caratterizzato da:

- elevati volumi di traffico (circa 3.000 veicoli nell'ora di punta corrispondenti a 33.000 veicoli /giorno);
- problemi di congestione ai nodi principali attualmente semaforizzati;
- viabilità diretta al centro commerciale Auchan non razionale (corsie in controsenso, lunghi percorsi di accesso e di uscita per alcune direzioni...);
- problemi di sicurezza veicolare specie in alcune intersezioni prive di sistemazione, come allo sbocco di via Emilia;
- problemi di sicurezza per i pedoni che devono attraversare il corso;
- in alcuni tratti discontinuità dei percorsi ciclopedonali;

problemi di sicurezza data l'elevata velocità dei veicoli.

ASPETTO ISTITUZIONALE

Sia la Provincia che il PUT prevedono nuovi interventi viabilistici che avranno un effetto importante sull'asse oggetto di studio. Tali interventi si possono così riassumere:

- il PGTU metropolitano e la Provincia, nell'ambito dell'accordo di programma per la Reggia di Venaria, prevedono nuovi collegamenti stradali tra Venaria Reale, Borgaro e Caselle destinati ad allontanare buona parte del traffico di transito nel centro città
- il PUT prevede il collegamento della tangenziale a nord-est con via Giovanni XXIII e a sud con c.so Alessandria.

In questo modo una parte consistente del traffico che oggi transita sul corso verrebbe dirottata su altri assi con una diminuzione radicale dei volumi di traffico.

Sarà comunque necessario un forte coordinamento fra le istituzioni coinvolte al fine di evitare episodi di sovraccarico soprattutto nelle fasi di cantierizzazione degli interventi.

ASPETTO NORMATIVO

L'intervento avviene nel pieno rispetto del PUT vigente migliorando le caratteristiche anche in corrispondenza delle previsioni programmatiche degli Enti sovraordinati. Il Piano prevede per l'asse in esame i seguenti interventi:

- una rotonda di diametro m 80 all'incrocio con lo svincolo della tangenziale;
- un impianto semaforico regolato con spire allo sbocco nord di via Emilia;
- una rotonda di 90 m di diametro all'incrocio con v.le Industrie / via Casagrande;
- un impianto semaforico con fase di svolta a sinistra all'incrocio con c.so Lombardia e via Paganelli;
- una rotonda di 90 m di diametro all'incrocio con via Druento.

Per quanto riguarda i diametri delle rotonde proposte in sede di studio di fattibilità vi è da rilevare che, contrariamente a quanto si crede, diametri elevati abbassano notevolmente la capacità delle rotonde, oltre ad essere molto incidentogene.

ASPETTO PROGRAMMATICO

Gli obiettivi dell'intervento sono i seguenti:

- fluidificazione del traffico ai principali nodi;
- razionalizzazione della viabilità diretta al centro commerciale;
- rallentamento delle punte di velocità eccessive da parte di alcuni conducenti;
- miglioramento e completamento della viabilità pedonale e ciclabile;
- miglioramento dell'immagine urbana.

L'intervento avviene nel pieno rispetto del PUT vigente ed in coerenza con il PGTU metropolitano e le previsioni programmatiche della Provincia di Torino in tema di infrastrutturazione stradale del territorio.

Tipologia di intervento

■ **progetto organico**

□ **lotto funzionale**

□ **componente di un complesso progettuale più ampio, ma senza autonomia funzionale**

Note esplicative:

Gli interventi previsti lungo C.so Garibaldi sono stati articolati in nodi e tratte, così come risulta dallo schema descritto al Cap. 2 - Fattibilità tecnica ma comunque ascrivibili ad un progetto organico di intervento sulle caratteristiche della viabilità ma anche di riqualificazione paesaggistica.

Indicazioni relative ai soggetti coinvolti

PROPONENTE e PROMOTORE

Comune di Venaria Reale

FINANZIATORE

Provincia di Torino, Comune di Venaria Reale

REALIZZATORE

Da individuarsi sulla base di affidamento condotto con procedure di gara aperta

PROPRIETARIO

Comune di Venaria Reale

GESTORE

Comune di Venaria Reale secondo le normali procedure di manutenzione dei beni pubblici

Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati

REGIONE PIEMONTE

PROVINCIA DI TORINO

CITTA' DI TORINO

CIRCOSCRIZIONE 5

SOGGETTI PRIVATI:

SMATORINO S.P.A.

ATIVA S.P.A.

AUCHAN

JUVENTUS A.C.

GTT

Coerenza dell'intervento con gli indirizzi di programmazione regionale

L'intervento è coerente con la *Priorità III – RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE*

Nello specifico con:

- la *Misura III.4* Miglioramento dell'accessibilità aeroportuale, ferroviaria e stradale
- la *Misura III.5* Mobilità sostenibile: sviluppo dei servizi di trasporto alternativi al mezzo privato e sistemi innovativi di gestione del traffico

1.2 INDIVIDUAZIONE DELLE EVENTUALI ALTERNATIVE PROGETTUALI

Elenco e caratteristiche delle eventuali alternative progettuali individuate

Si è ipotizzato di prevedere, nell'intersezione di ogni singolo nodo, la realizzazione di una rotonda.

Per la valutazione delle prestazioni di ogni rotatoria è stato impiegato un metodo di calcolo destinato a verificare la "tenuta" della rotonda con la geometria proposta (dimensione, numero di corsie per ingresso).

A seguire si evidenziano le valutazioni condotte sui vari tratti e nodi dell'asse al fine di individuare le migliore delle alternative possibili.

Nodo 1 – Svincolo tangenziale

Sono stati rilevati nell'incrocio flussi di traffico molto importanti (5.100 veicoli / h di punta).

Le verifiche di capacità hanno dimostrato che con gli attuali carichi è attualmente improponibile la sistemazione a rotonda dell'incrocio, in quanto risultano dei deficit di capacità sui vari rami troppo elevati, anche se vengono portati a due gli ingressi nella rotonda. Questa soluzione potrà essere presa dopo che verrà realizzata la nuova viabilità prevista dalla Provincia e dal PUT.

Nodo 2 – uscita di v. Emilia

Per facilitare l'uscita della via Emilia su cui gravitano industrie e abitazioni, è stato progettato un impianto semaforico regolato da spire; questa soluzione appare preferibile alla realizzazione di una nuova rotonda, che richiederebbe un intervento molto più importante e che comunque sarebbe squilibrata in quanto avrebbe un ramo con veicoli solo in uscita.

Nodo 3 - incrocio con viale Industria e con via Casagrande

Il PUT prevedeva per questo nodo una rotonda di 90 m di diametro con 4 corsie di scorrimento e ingresso diretto dei controviali sulla rotonda. Le rotonde con diametri eccessivi e soprattutto con più di 2 corsie di scorrimento forniscono però cattivi risultati:

- in termini di sicurezza, in quanto le velocità dei veicoli sono eccessive e i cambiamenti di corsia problematici;
- in termini di capacità in quanto l'ingresso dei veicoli nella rotonda è fortemente condizionato dalla velocità dei veicoli che percorrono l'anello

In base alle esperienze fatte, la soluzione prevista per l'incrocio è perciò una rotonda di m. 40 di diametro esterno, con isola centrale di m 20 di diametro e anello di scorrimento a due corsie largo m. 10.

Nodo 4 – incrocio con corso Lombardia e v. Paganelli

Per questo incrocio era previsto dal PUT un impianto semaforico con fase per svolta a sinistra.

La soluzione proposta dallo studio di fattibilità è invece una rotonda collocata in corrispondenza di via Paganelli, mentre la parte terminale di C.so Lombardia viene "storta" in modo da convergere sulla rotonda.

Nodo 5 – nodo d'ingresso /uscita dal Centro commerciale

La soluzione di questo nodo è da studiare in collaborazione con la soc. Auchan.

Nodo 6 – incrocio con v.Druento

Per questo incrocio, che ricade in gran parte sul territorio del comune di Torino, era prevista dal PUT una rotonda di 90 m di diametro.

La soluzione di questo nodo molto delicato andrà naturalmente studiata in collaborazione con Torino e subordinata a rilievi di traffico e verifica di capacità.

1.3 MODALITÀ DI GESTIONE DELL'OPERA

Modello gestionale individuato

Gestione ordinaria delle infrastrutture viabilistiche e stradali.

2. FATTIBILITÀ TECNICA

2.1 INDICAZIONI TECNICHE “DI BASE” ED ESPLORAZIONI PREPROGETTUALI

| Descrizione tecnica dell'opera |
|---|
| <p><i>Nodo 1 – svincolo tangenziale</i></p> <p>Non sono previsti interventi su questo nodo.</p> <p><i>Tratto A – svincolo tangenziale / uscita v. Emilia</i></p> <p>Viene creata al centro della carreggiata di m. 17 un'aiuola centrale alberata che prosegue la sistemazione oggi presente nel tratto di c.so Garibaldi compreso tra via Tripoli e lo svincolo della tangenziale.</p> <p>L'aiuola alberata è larga m 1,50; le carreggiate sono organizzate con due corsie per ogni senso di marcia (larghezza m. 3,25 x 2) più una fascia di m 1,25 a fianco del marciapiede destinata a veicoli a due ruote.</p> <p>Ai lati della strada vengono completati i marciapiedi ciclopedonali (larghezza m 2,00).</p> <p><i>Nodo 2 – uscita di v. Emilia</i></p> <p>Per facilitare l'uscita della via Emilia su cui gravitano industrie e abitazioni, è stato progettato ed è in corso di realizzazione un impianto semaforico regolato da spire.</p> <p>Tale impianto, azionato automaticamente dai veicoli che si presentano all'uscita, permette agli stessi di svoltare in direzione Torino o di immettersi sul corso Garibaldi in direzione di Venaria centro con più sicurezza e nello stesso tempo facilita l'attraversamento pedonale.</p> <p><i>Tratto B</i></p> <p>Le misure sono le stesse previste per il tratto A. Vengono perciò previsti:</p> <ul style="list-style-type: none">- aiuola centrale di separazione delle carreggiate;- due corsie più una fascia multifunzionale per ogni carreggiata;- completamento di un marciapiedi ciclopedonale sul lato ovest con separazione dalla carreggiata con aiuola (con siepe o alberi);- su via Emilia, collocazione di aiuole alberate nelle zone di parcheggio- risistemazione delle aree di parcheggio con masselli in cls grigliati. <p>Al termine della tratta vengono realizzate due fermate bus al servizio delle abitazioni e delle attività.</p> |

In particolare si predispongono:

- protezione della fondazione della pila con massi cementati e successiva iniezione in pressione per eliminare il problema dello scalzamento;
- idroscarifica superficiale delle pareti laterali della pila e del muro frontale delle spalle in modo da asportare il calcestruzzo carbonatato, eventuale sostituzione delle armature corrose e ripristino della sezione con calcestruzzo reoplastico in modo da avere il copriferro adeguato;
- demolizione e ricostruzione dei rostri della pila, pulizia del piano appoggi della pila e delle spalle;
- costruzione di una nuova porzione muro del muro frontale della spalla in destra orografica in corrispondenza dell'appoggio parzialmente a sbalzo;
- introduzione dei micropali in corrispondenza della spalla sinistra in modo da incrementare i coefficienti di sicurezza allo scorrimento e alla capacità portante;
- demolizione e ricostruzione dei rostri della pila, pulizia del piano appoggi della pila e delle spalle;
- idroscarifica superficiale delle pareti laterali delle travi longitudinali in modo da asportare il calcestruzzo carbonatato, eventuale sostituzione delle armature corrose e ripristino della sezione con calcestruzzo reoplastico in modo da avere il copriferro adeguato;
- sollevamento dell'impalcato previa costruzione di idonei punti di sollevamento (nuovo traverso sulle spalle, mensole a contrasto con la pila per gli appoggi intermedi) e sostituzione degli appoggi e dei giunti demolizione dei marciapiedi e idroscarifica di una porzione dell'estradosso necessaria ad ancorare l'armatura integrativa necessaria per la nuova barriera;
- rimodulazione della sede stradale da 8.10 m attuali a due corsie da 3.25 m con banchina di 50 cm per un totale di 7.50 m di larghezza complessiva;
- posizionamento delle nuove barriere, costruzione dei nuovi marciapiedi, della nuova raccolta acque e delle finiture.

(cfr. relazione illustrativa in allegato)

CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE DELLE SISTEMAZIONI STRADALI

La scelta delle soluzioni progettuali e, di conseguenza, dei materiali previsti è fatta in modo da rafforzare il carattere di "viale di ingresso" della città.

Pertanto, in analogia con l'esistente, le delimitazioni dei marciapiedi, delle aiuole, delle isole spartitraffico sono formate da cordoli in pietra.

Al fine di contenere la quantità di acque superficiali che raggiungono la rete fognaria, tutte le aree destinate a parcheggio vengono deimpemabilizzate, mediante l'asportazione della pavimentazione esistente in asfalto e la sostituzione della stessa con masselli prefabbricati in cls, grigliati, che permettono l'infiltrazione dell'acqua piovana.

Al fine di aumentare la sicurezza in tempo di pioggia, il manto d'usura della carreggiata centrale viene rifatto utilizzando un conglomerato bituminoso anti – usura ed anti – scivolo.

1. Sistema di raccolta delle acque piovane superficiali

Attualmente l'area d'intervento è servita dalla rete fognaria ad eccezione del tratto A di C.so Garibaldi che ne è sprovvisto e del controviale del tratto B.

Pertanto, il sistema di raccolta delle acque piovane superficiali previsto consiste in:

- completamento delle caditoie stradali ove necessario;
- completamento e redistribuzione delle caditoie stradali nei nodi in cui vengono realizzate le rotonde;
- realizzazione nel tratto A e nel controviale del tratto B di C.so Garibaldi di due distinti collettori formati da tubazioni in c.a. turbocentrifugato, diametro Ø 600 mm, che raccolgono, mediante un nuovo sistema di caditoie, le acque superficiali e le convogliano nella rete esistente.

Le acque piovane superficiali vengono raccolte mediante un sistema di caditoie munite di griglia concava in ghisa lamellare perlitica classe C 250, che convogliano le acque nei collettore di raccolta mediante tubazioni in PVC U UNIEN 1401 SN4 Ø 200 mm.

2. impianto d'illuminazione pubblica

Si prevede il rifacimento completo dell'impianto d'illuminazione stradale.

I punti luce vengono installati in modo da creare tre linee lungo l'asse stradale: una linea viene posta nell'aiuola centrale ed è formata da pali con doppio sbraccio, le altre due linee, poste lungo i marciapiedi dei controviali, sono formate da pali con un unico sbraccio.

Le rotonde vengono illuminate ponendo all'esterno i punti luce, mentre le aiuole centrali vengono illuminate dal basso con punti luce posti al piede delle piante in essa posizionate.

Tutti gli attraversamenti pedonali vengono illuminati con appositi proiettori che aumentano la sicurezza dei pedoni.

Le linee di alimentazione, per ragioni di funzionalità, sono realizzate in cavidotti interrati, formati da tubazioni in PE corrugati Ø 110 mm, ricoperti con una cappa in cls, entro i quali vengono alloggiati i cavi.

L'impianto viene interamente realizzato in classe 2, ovvero senza utilizzo di impianto di messa a terra, secondo le indicazioni previste dalle specifiche CEI 64/7, terza edizione, fascicolo 4618 «Impianti elettrici di illuminazione pubblica».

3. Sistemazione a verde

La sistemazione a verde viene realizzata in modo da integrarsi con l'esistente e viene differenziata a seconda delle zone d'intervento.

Lungo il viale come detto viene creata un'aiuola spartitraffico nella quale vengono sistemate delle piante la cui essenza è scelta in funzione delle caratteristiche locali, della resistenza all'azione del traffico e delle variazioni climatiche.

Lungo i marciapiedi vengono creati due filari di alberi, scelti con gli stessi criteri descritti in precedenza, al fine di mitigare l'impatto dell'asfalto ed aumentare l'effetto di porta d'ingresso nella città

Nelle rotonde e nelle aree immediatamente ad esse vicine la sistemazione delle aree e la scelta delle specie da impiegare nell'arredo verde viene impostata su criteri basati sul rapporto cromatico, sull'accostamento dei volumi e, soprattutto, sulla rusticità delle piante e sulla loro limitata richiesta di attenzioni manutentive.

L'arredo verde delle aree poste a contorno del sistema di distribuzione del traffico a rotatoria e delle aree ad esse vicine vengono valutate nel loro insieme per creare un contesto armonico in modo da fornire punti di colore nelle diverse stagioni dell'anno.

Per garantire la sopravvivenza delle aree verdi è previsto un sistema d'irrigazione di soccorso e di stoccaggio dell'acqua per le piante e di un impianto d'irrigazione misto (a goccia ed a pioggia) per le rimanenti parti.

Il primo consiste nell'inserimento di un tubo microfessurato, da sistemarsi al piede delle radici degli arbusti per l'intera lunghezza del tratto, di diametro 100 mm, occluso alla sua estremità interrata mediante apposito tappo in PVC e con l'altra estremità, che fuoriesce dal terreno, che viene anch'essa dotata di tappo mobile in PVC antintrusione di materiale estraneo.

Il secondo è previsto che sia automatizzato, ingelivo, con corpi irriganti a scomparsa e con sensori del freddo e della pioggia.

4. elementi di arredo urbano

Lungo tutto l'intervento sono previsti diversi tipi di elementi di arredo:

Dissuasori e barriere metalliche vengono sistemati al fine di aumentare la sicurezza dei pedoni.

Lungo tutto l'intervento sono previsti diversi tipi di elementi di arredo:

- dissuasori e barriere metalliche posti lungo i percorsi ciclopedonali e nei punti necessari a garantire la sicurezza dei pedoni;
- panchine per la seduta lungo i percorsi ciclopedonali ed alle fermate dell'autobus;
- fontanelle, poste nei luoghi più idonei;
- cestini porta-rifiuti, posti sia nei pressi delle fermate dell'autobus, sia agli attraversamenti pedonali o agli incroci principali;
- pannelli indicatori e segnaletici.

Le loro forme e caratteristiche vengono scelte in modo da essere coordinate tra di loro e per quanto possibile con gli apparecchi illuminanti.

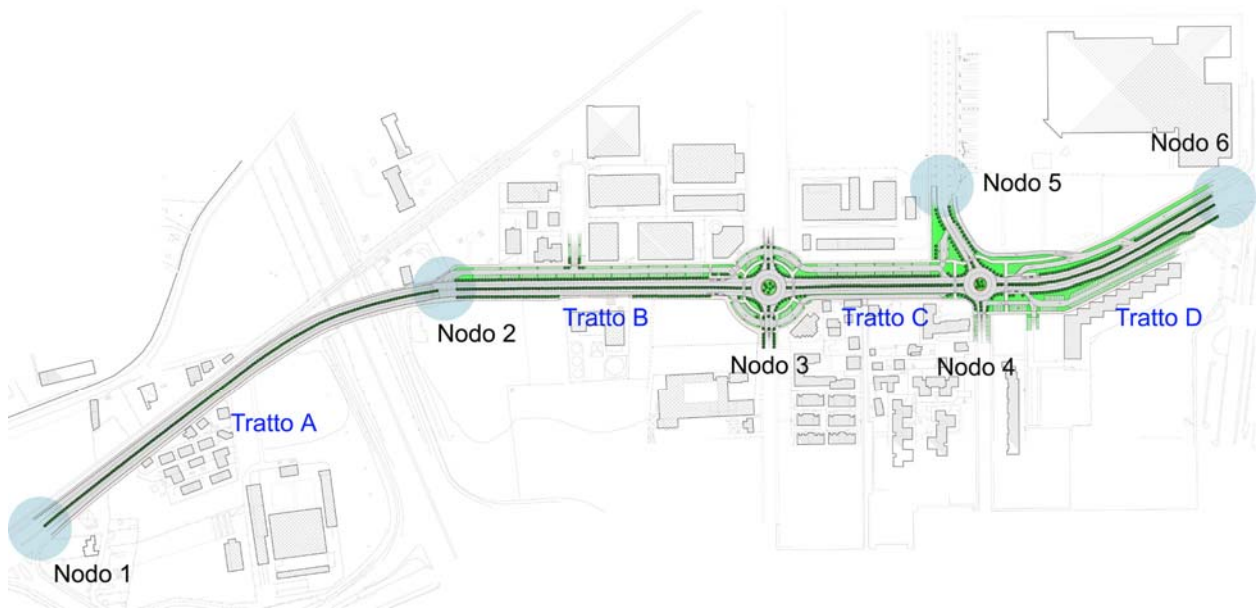
5. segnaletica stradale

La segnaletica stradale sia orizzontale che verticale è tale da rispondere alle normative vigenti e deve essere concordata con il comando della polizia municipale.

Le rotonde, in particolare, vengono segnalate, per ciascuna delle direzioni di provenienza, con la segnaletica adeguata.

Per rafforzare la percezione notturna delle isole spartitraffico e delle rotonde vengono opportunamente collocati degli elementi riflettenti in vetro del tipo "brillo road marker".

Planimetrie esplicative

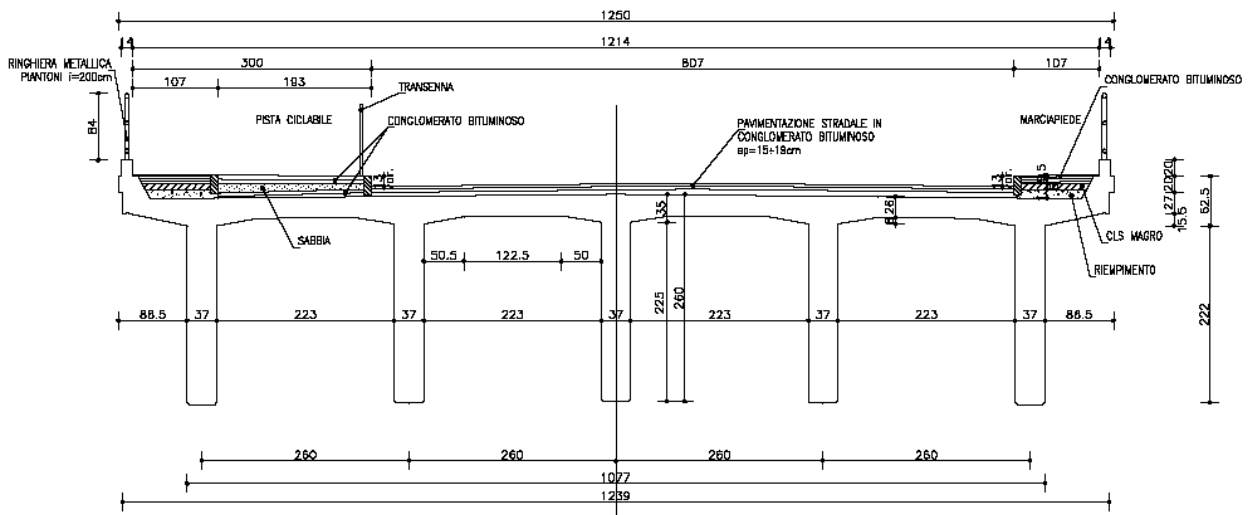


SEZIONE TRASVERSALE DEL PONTE SU VIA CAVALLO

(cfr. relazione illustrativa in allegato)

SEZIONE TRASVERSALE IMPALCATO

Scala 1:50



Risultati attesi – output - in beni e servizi

Il risultato è quello di rendere fluido il traffico in entrata a Venaria ed armonizzare l'ingresso della città con la costruzione del nuovo stadio della Juventus.

2.2 STIMA PARAMETRICA DEL COSTO DI COSTRUZIONE E DI REALIZZAZIONE

Quadro Economico Generale dell'intervento

SCHEMA A - IMPORTO DEI LAVORI

INTERVENTO CODICE OPPR6

ASSE DI ATTRAVERSAMENTO

QUADRO ECONOMICO (art.17, DPR n° 554 del 21/12/1999)

a) Lavori a base d'asta

| | |
|---|-----------------------|
| a1) lavori ed opere | € 3.000.000,00 |
| a2) oneri per la sicurezza compresi nei prezzi e non soggetti a ribasso | € 50.000,00 |
| a3) oneri per la sicurezza aggiuntivi non soggetti a ribasso | € 100.000,00 |
| a4) totale lavori a base d'asta | € 3.050.000,00 |
| a5) totale importo appalto | € 3.100.000,00 |

b) Somme a disposizione della stazione appaltante

| | |
|---|-----------------------|
| b1) lavori in economia | € 45.000,00 |
| b1bis) arredi | |
| b2) rilievi, accertamenti e indagini | |
| b3) allacciamenti ai pubblici servizi e opere di urbaniz. | € 10.000,00 |
| b4) imprevisti | € 20.000,00 |
| b5) acquisizione aree o immobili | € - |
| b6) accantonamento di cui all'art.133 D.Lgs. 163/06 | € 30.000,00 |
| b7) spese tecniche per progettazione e D.LL. | € 150.000,00 |
| b8) spese per attività di consulenza, ecc | € 50.000,00 |
| b9-10) spese per pubblicità, gare, commissioni, ecc. | € 5.000,00 |
| b11) collaudo | € 30.000,00 |
| b12) IVA totale | € 410.000,00 |
| <i>parziale</i> | € 750.000,00 |
| Totale costo realizzazione | € 3.850.000,00 |

2.3 EVENTUALI PROBLEMI SU CUI PORRE L'ATTENZIONE IN FASE PROGETTUALE

Descrizione delle problematiche da considerare in fase progettuale

L'iniziativa è in una fase avanzata di definizione; non sono prevedibili problemi di carattere tecnico-progettuale.

3. COMPATIBILITÀ URBANISTICA, AMBIENTALE E PAESAGGISTICA

3.1 COMPATIBILITA' URBANISTICA scheda URB in allegato

3.2 DESCRIZIONE SINTETICA DI EVENTUALI IMPATTI AMBIENTALI DOVUTI ALL'OPERA E MISURE COMPENSATIVE DA PRENDERSI

| |
|---|
| Macro-localizzazione dell'opera |
| L'opera insiste su un contesto ambientale tipicamente urbano, situandosi in quell'area che congiunge la parte storica di Venaria (Via Mensa nella parte verso Torino) con la metropoli. |
| Tipologia progettuale dell'opera pubblica e tecnologie adottate |
| Si tratta di un tipico intervento di progettazione di infrastrutture stradali; le tecnologie adottate sono quelle normalmente in uso per la realizzazione di tratti di strade urbane, incroci a rotonde giratorie, installazione di impianti di illuminazione stradale, posa di segnaletica stradale orizzontale e verticale, installazione di arredo urbano, realizzazione di ciclopiste, etc. |
| L'organizzazione, il sistema relazionale e di gestione dell'intervento |
| <p>L'iniziativa rientra nel quadro dei protocolli di collaborazione siglati tra la Città di Venaria e la Circoscrizione 5 proprio allo scopo di uniformare gli interventi al confine delle due città in materia – tra le altre - di infrastrutture stradali urbane. La soluzione di alcuni nodi quindi andrà studiata in collaborazione con la corrispondente Città di Torino e la Circoscrizione n°5 competente in materia. Anche per quanto riguarda il nodo n° 5 la soluzione sarà da studiare con la soc. Auchan, mentre la soc. SMA Torino interverrà per il rifacimento dei sottoservizi.</p> <p>Saranno condotti tavoli separati di concertazione con tutti gli attori coinvolti, in modo da facilitare le procedure ed i tempi di attuazione.</p> <p>La gestione dell'intervento sarà condotta seguendo la procedura ordinaria prevista per la realizzazione delle infrastrutture viabilistiche e stradali.</p> |
| A. Verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale e della conformità rispetto agli strumenti di pianificazione di settore |
| L'insieme delle opere previste per l'intervento dell'”Asse di attraversamento” venariense risulta pienamente compatibile con la pianificazione di settore in materia ambientale. È inoltre pienamente conforme rispetto agli strumenti di pianificazione di settore. |
| B. Analisi dello stato attuale dell'ambiente |
| Atmosfera In questa zona, in determinate ore del giorno ed in determinati periodi (fine settimana) la concentrazione del traffico porta all'emissione ed alla concentrazione di gas, polveri e particolati derivanti dalla combustione dei motori degli autoveicoli. |
| Ambiente idrico <i>Ambiente idrico superficiale</i> Si tratta delle semplici acque meteoriche in scorrimento ed in raccolta sulla sede stradale. <i>Ambiente idrico sotterraneo</i> Nessun dato di interesse |
| Suolo e sottosuolo Ambiente già antropizzato da molti anni, nessun dato rilevante ai fini dell'intervento. |
| Vegetazione <i>Fauna</i> Inesistente se non di passaggio. <i>Ecosistemi</i> Fortemente compromesso dagli insediamenti umani. |
| Paesaggio e Clima Fisico <i>Paesaggio</i> Mentre nel tratto venariense sono più salienti le caratteristiche dell'ambiente del “centro città” con densità di edifici, di traffico congestionato su vie strette e di carenza di verde; nel tratto verso Torino è |

l'ambiente tipico della periferia urbana che prevale, con tessuto costruito più disomogeneo parti residuali di comparti agricoli, verdi di risulta e/o spontanei, insediamenti produttivi e/o terziario commerciale dequalificato (magazzini hard discount, grande distribuzione, outlet, etc.).

Clima fisico

Fortemente compromesso. Gli alti volumi di traffico veicolare provocano un inquinamento acustico elevato.

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti e Salute pubblica

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Presenti quelle ambientali di norma

Salute pubblica

Nella norma torinese, che ne fa una delle città più inquinate d'Europa a causa del traffico veicolare.

C. Descrizione degli impatti dovuti all'opera e delle misure compensative da prevedersi

Atmosfera

In fase di cantiere, le macchine ed i mezzi d'opera potrebbero emettere gas e particolati fastidiosi; dovranno essere previste misure di mitigazione quali innaffiamento dei tratti di cantiere interessati dai lavori, apposizione di teli antipolvere, etc. La fluidificazione del traffico ottenuta con la riqualificazione dell'asse viario dovrebbe contribuire a mitigare gli impatti in fase di gestione.

Ambiente idrico

Ambiente idrico superficiale

Nessuna modificazione da prevedersi.

Ambiente idrico sotterraneo

Nessuna modificazione ambientale da prevedersi a parte un miglioramento nell'efficienza della raccolta e smaltimento data dal rifacimento degli impianti.

Suolo e sottosuolo

Nessuna modificazione da prevedersi.

Vegetazione

Fauna

Nessuna modificazione da prevedersi.

Ecosistemi

Nessuna modificazione da prevedersi.

Paesaggio e Clima Fisico

Paesaggio

Nessuna modificazione da prevedersi.

Clima fisico

In fase di cantiere potrebbe prodursi un aumento dell'inquinamento da rumore provocato dall'utilizzo dei mezzi d'opera; saranno necessarie misure per ridurre e/o attenuare l'impatto acustico. Nessuna modificazione da prevedersi in fase di gestione.

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti e Salute pubblica

Radiazioni ionizzanti e non ionizzanti

Nessuna modificazione da prevedersi.

Salute pubblica

Mentre in sede di cantiere potrebbe provocare l'acuirsi dei fenomeni di rischio per la salute pubblica l'emissione di gas, e particolati (per questo sono previste misure di riduzione delle emissioni); in sede di messa a regime la diluizione dei flussi di traffico indurrà un miglioramento generale seppure limitato alle componenti in oggetto.

3.3 DESCRIZIONE SINTETICA DI EVENTUALI IMPATTI PAESAGGISTICI DOVUTI ALL'OPERA E MISURE COMPENSATIVE DA PRENDERSI

Verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia paesaggistica e della conformità rispetto agli strumenti di pianificazione di settore

L'intervento risulta pienamente coerente con la pianificazione di settore in materia paesaggistica. La scala e l'entità dell'intervento sono inoltre tali da incidere sulla qualità paesaggistica dei luoghi producendo un sensibile miglioramento percepibile sul senso di qualità estetica della conurbazione.

Descrizione sintetica dei principali elementi del paesaggio e dei beni culturali

TRATTO URBANO VENARIESE

Il paesaggio alterna le residenze risalenti alle espansioni iniziali del borgo venarese fino ai grandi insediamenti dell'epoca della grande evoluzione industriale della città; dopo un passaggio di insediamenti industriali, grandi svincoli viabilistici ed il ponte di attraversamento della tangenziale, ci si inoltra nel paesaggio del:

TRATTO TRA URBANO E METROPOLITANO

Il paesaggio alterna impianti industriali a residenze a verdi agricoli o residuali; è l'ambiente tipico della periferia urbana che prevale, con tessuto costruito più disomogeneo parti residuali di comparti agricoli, verdi di risulta e/o spontanei, insediamenti produttivi e/o terziario commerciale dequalificato (magazzini hard discount, grande distribuzione, outlet, etc.) posizionato su grandi viali stradali semideserti per gran parte del giorno e congestionati nelle ore di punta o in occasione degli esodi settimanali.

Documentazione fotografica del sito







4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

4.1 BACINO DI UTENZA DELL'OPERA E DESCRIZIONE DELLA DOMANDA POTENZIALE

Bacino di utenza dell'opera e descrizione della domanda potenziale

Il bacino d'utenza è rappresentato da tutti i cittadini che percorrono normalmente l'asse viario per recarsi a Venaria o nelle Valli di Lanzo a loro si sommeranno tutti i tifosi che raggiungeranno il nuovo stadio delle Alpi dalla Tangenziale.

Bacino di utenza dell'opera e descrizione dell'offerta potenziale

L'offerta sarà quello di disporre di un asse viario riqualificato e più scorrevole.

4.2 STIMA DI MASSIMA DEI POTENZIALI UTENTI

Stima di massima dei potenziali utenti

Gli utenti sono rappresentati dagli automobilisti che utilizzano il tratto stradale di ingresso in Venaria, quelli che proseguono per le Valli di Lanzo e dei tifosi che si recano al nuovo stadio della Juve e provengono dall'autostrada.

Si possono quantificare in 10.000 automobili da fare passare nelle occasioni di punta, ovvero nell'arco di un pomeriggio.

4.3 STIMA EVENTUALI ENTRATE E COSTI DI GESTIONE

Costi di investimento

I costi di investimento corrispondono a quanto stabilito nel quadro tecnico economico non ci sono eventuali oneri per il finanziamento.

Costi di esercizio

Essendo un'opera misto pubblica-privata ma a totale gestione pubblica i cui costi di gestione riguardano semplicemente le manutenzioni ordinarie e straordinarie che saranno gestite in contabilità ordinaria dal Comune di Venaria;

Eventuali rientri tariffari

Non sono previsti rientri tariffari.

4.4 SOSTENIBILITA' DEI COSTI

Piano di finanziamento

Il piano finanziario è così articolato:

- il Comune di Venaria Reale contribuisce per 1.850.000,00 €, tale somma è stata contabilizzata nel piano triennale delle opere pubbliche e gli interventi sono previsti nel PUT, pertanto tale intervento gode della massima fattibilità finanziaria;
- il contributo dei privati, in questo caso si tratta di una **conferenza dei servizi** effettuata con la società sportiva Juventus S.p.A. viene quantificato in 2.000.000,00 di Euro ed utilizzato per la costruzione dei nodi principali individuati nel progetto. Si allega al presente SdF la bozza d'intesa sancita presso la Regione Piemonte.

Non essendo previsti rientri tariffari il bilancio di sostenibilità finanziaria risulta poco significativo se effettuato per via diretta.

5.1 DESCRIZIONE DEI BENEFICI E DEI COSTI PER LA COLLETTIVITA' LEGATI ALL'OPERA

| Benefici "con" intervento |
|---|
| Con l'intervento si riesce a riqualificare una parte consistente del tessuto periferico di Venaria producendo un duplice beneficio: <ul style="list-style-type: none">• l'individuazione di un asse di collegamento con Torino che in futuro potrà risultare strategico proprio per la naturale connessione con la periferia di Torino e il processo di riqualificazione derivato dalla costruzione del nuovo stadio;• un aumento di funzioni urbane che si posizionano in prossimità del tessuto cittadino. |

| Benefici "senza" intervento |
|--|
| La situazione resta stazionaria e non si hanno cambiamenti |

| Costi "con" intervento |
|---|
| I costi con intervento sono rappresentati da: <ul style="list-style-type: none">• disagio per i cittadini residenti in corso di realizzazione dell'opera; |

| Costi "senza" intervento |
|--|
| La situazione resta stazionaria e non si hanno cambiamenti |

6. VERIFICA PROCEDURALE

6.1 DESCRIZIONE PUNTUALE DI TUTTI I VINCOLI CHE GRAVANO SULL'OPERA

| Adempimenti tecnici, amministrativi e procedurali |
|---|
| Dall'analisi dei documenti e dalle analisi effettuate sui luoghi interessati dagli interventi è stato verificato quanto segue: <ul style="list-style-type: none">- l'idoneità tecnica e la compatibilità ambientale ed urbanistica- l'assenza di vincoli ostativi- la disponibilità delle occorrenti risorse economico-finanziarie- lo stato delle urbanizzazioni e dei servizi in relazione agli interventi previsti- la disponibilità delle aree oggetto degli interventi previsti nonché la titolarità delle stesse- la congruità dell'entità dei costi presunti per la realizzazione degli interventi previsti. Si attende solamente la fase di istruttoria per la realizzazione dello stadio. |

6.3 CRONOPROGRAMMA DELLE SCADENZE TEMPORALI

| CPRS | Asse di attraversamento in Vessala da Torino-Corso Garibaldi - via Cavello - SP1 | 2008 | | | | | | 2009 | | | | | | 2010 | | | | | | 2011 | | | | | | 2012 | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--|----------------------------|-----|------|-----|-----|-----|---------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|--------------------------|-----|------|-----|-----|-----|-------------------|-----|-----|-----|-----|-----|----------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|
| | | lug | ago | sett | ott | nov | dic | gen | feb | mar | apr | mag | giu | lug | ago | sett | ott | nov | dic | gen | feb | mar | apr | mag | giu | lug | ago | sett | ott | nov | dic | gen | feb | mar | apr | mag | giu | lug | ago | sett | ott |
| | adempimenti amministrativi | adempimenti amministrativi | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | progettazione preliminare | | | | | | | progettazione preliminare | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | progettazione definitiva | | | | | | | | | | | | | progettazione definitiva | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | affidamento lavori | | | | | | | | | | | | | affidamento lavori | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | esecuzione lavori | | | | | | | | | | | | | | | | | | | esecuzione lavori | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | collaudo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | collaudo | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|------|--|----------------------------|--|--|--|--|--|---------------------------|--|--|--|--|--|--------------------------|--|--|--|--|--|--------------------|--|--|--|--|--|-------------------|--|--|--|--|--|----------|--|--|--|--|--|
| CPRS | Asse di attraversamento in Vessala da Torino-Corso Garibaldi - via Cavello - SP1 | adempimenti amministrativi | | | | | | progettazione preliminare | | | | | | progettazione definitiva | | | | | | affidamento lavori | | | | | | esecuzione lavori | | | | | | collaudo | | | | | |
|------|--|----------------------------|--|--|--|--|--|---------------------------|--|--|--|--|--|--------------------------|--|--|--|--|--|--------------------|--|--|--|--|--|-------------------|--|--|--|--|--|----------|--|--|--|--|--|