

# COMUNE DI GIAVENO



## PIANO URBANO DEL TRAFFICO DI DETTAGLIO DEL CENTRO ABITATO



### ***Sindaco***

**Dott. Carlo Giacone** sindaco

---

### ***Progettazione***

**Ing. Piero Mondo** samep mondo engineering srl

**Ing. Ernesto Mondo** samep mondo engineering srl

---

### ***Ufficio tecnico***

**Arch. Paolo Caligaris** dirigente

---

6 ottobre 2022

# I N D I C E

<b>Premessa</b> .....	pag. 05
<b>CAP. 1 LO STATO ATTUALE</b> .....	pag. 06
1.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE .....	pag. 06
1.2 LE PREVISIONI DEL P.R.Q.A. DEL 26-03-2019 .....	pag. 08
1.3 LE PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE .....	pag. 08
1.4 L'AREA OGGETTO DELLO STUDIO .....	pag. 10
<b>CAP. 2 LE INDAGINI CONOSCITIVE</b> .....	pag. 12
2.1 GENERALITA' .....	pag. 12
2.2 LE INDAGINI DI BASE .....	pag. 13
2.3 L'INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI ATTRATTORI .....	pag. 13
2.4 L'INDIVIDUAZIONE DEL PERIMETRO DELLA Z.T.L. ....	pag. 14
2.5 LA RILEVAZIONE DEI FLUSSI VEICOLARI .....	pag. 16
2.6 IL RILIEVO DELLA SEGNALETICA .....	pag. 17
2.7 IL RILIEVO DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI .....	pag. 17
2.8 IL RILIEVO DEI PERCORSI PEDONALI E CICLABILI .....	pag. 18
2.9 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE .....	pag. 18
<b>CAP. 3 LA DOMANDA DI TRASPORTO</b> .....	pag. 20
3.1 GENERALITA' .....	pag. 20
3.2 CLASSIFICAZIONE DELLA MOBILITA' .....	pag. 20
3.3 LA DOMANDA DI TRASPORTO .....	pag. 20
3.4 LA DISTRIBUZIONE DELLA MOBILITA' NEL TEMPO .....	pag. 21
3.5 LA DOMANDA DI TRASPORTO PRIVATO .....	pag. 22
3.6 L'ESAME DEI FLUSSI DI TRAFFICO E DELLE CRITICITA' RILEVATE ..	pag. 22
<b>CAP. 4 LE CRITICITA' ALLO STATO ATTUALE</b> .....	pag. 25
4.1 ESAME DELLE CRITICITA' STRUTTURALI RILEVATE .....	pag. 26
<b>CAP. 5 INTERVENTI PROGRAMMATI DAL COMUNE DI GIAVENO</b> .....	pag. 27
<b>CAP. 6 IL PROGETTO DEL PIANO</b> .....	pag. 32
6.1 ARTICOLAZIONE DEL PIANO E CRITERI DI PROGETTO .....	pag. 32
<b>CAP. 7 IL PIANO DELLA Z.T.L. E Z.T.M.</b> .....	pag. 34
7.1 PIANO DELLA Z.T.L. ....	pag. 35
7.1.1 ESTENSIONE DELLA Z.T.L. ....	pag. 35
7.1.2 REGOLAMENTAZIONE DELLA ZONA Z.T.L. ....	pag. 38
7.1.3. LA GESTIONE ED IL CONTROLLO DELLA Z.T.L. ....	pag. 38
7.1.4 LA LEGISLAZIONE SULLE Z.T.L. ....	pag. 39

7.2	PIANO DELLA Z.T.M. ....	pag.	40
7.2.1	ESTENSIONE DELLA Z.T.M. ....	pag.	40
7.2.2	REGOLAMENTAZIONE DELLA ZONA Z.T.M. ....	pag.	41
7.2.3.	LA LEGISLAZIONE SULLE Z.T.M ..... ..	pag.	41
7.2.4	ABACO DEGLI INTERVENTI FISICI DI MODERAZIONE. ....	pag.	41
<b>CAP. 8</b>	<b>CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLE STRADE</b> .....	pag.	42
8.1	LA CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA .....	pag.	42
8.2	CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA DI GIAVENO ..	pag.	45
8.2.1	LA RETE DELLA VIABILITA' PRINCIPALE. ....	pag.	45
8.2.1.1	La rete della viabilità principale di accesso al Comune .....	pag.	45
8.2.1.2	La rete della viabilità urbana principale di penetrazione .....	pag.	46
8.2.1.3	La rete della viabilità urbana principale di attraversamento. ....	pag.	48
8.2.1.4	La rete della viabilità urbana principale di distribuzione .....	pag.	49
8.2.2	LA RETE DELLA VIABILITA' SECONDARIA .....	pag.	50
8.2.2.1	La rete della viabilità urbana locale .....	pag.	50
8.2.2.2	La rete della viabilità urbana pedonale .....	pag.	51
<b>CAP. 9</b>	<b>IL TRAFFICO PRIVATO</b> .....	pag.	52
9.1	IL NUOVO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE.....	pag.	52
9.1.1	PROPOSTE DI INTERVENTO SULLO SCHEMA DI CIRCOLAZIONE ..	pag.	53
9.2	IL NUOVO SCHEMA DELLE INTERSEZIONI .....	pag.	54
9.2.1	PROPOSTE DI INTERVENTO SULLE INTERSEZIONI .....	pag.	55
9.2.2	LEGISLAZIONE SUGLI INCROCI .....	pag.	56
<b>CAP. 10</b>	<b>SOSTE E PARCHEGGI</b> .....	pag.	62
10.1	CRITERI DI DIMENSIONAMENTO DEL PIANO DEI PARCHEGGI .....	pag.	62
10.2	LA STRATEGIA DI PIANIFICAZIONE DELLE SOSTE E DEI PARCHEGGI .	pag.	63
<b>CAP. 11</b>	<b>IL TRAFFICO PEDONALE E CICLABILE</b> .....	pag.	65
11.1	LA MOBILITA' PEDONALE .....	pag.	65
11.1.1	PERCORSI PEDONALI .....	pag.	65
11.1.2	VIE PEDONALI .....	pag.	66
11.1.3	ATTRAVERSAMENTI PEDONALI PROTETTI E APL .....	pag.	66
11.2	LA MOBILITA' CICLISTICA .....	pag.	67
11.2.1	IL PROGETTO DELLA NUOVA RETE CICLO-PEDONALE .....	pag.	67
<b>CAP. 12</b>	<b>SCHEDE DI INTERVENTO</b> .....	pag.	69
<b>CAP. 13</b>	<b>STRUMENTI NORMATIVI</b> .....	pag.	70
13.1	LEGISLAZIONE SEGNALETICA GENERICA .....	pag.	70
13.2	LEGISLAZIONE DIVIETI DI SVOLTA .....	pag.	81
13.3	LEGISLAZIONE DIVIETI DI TRANSITO .....	pag.	81
13.4	LEGISLAZIONE LIMITI DI VELOCITA' .....	pag.	81

13.5	LEGISLAZIONE PARCHEGGI DI SCAMBIO .....	pag.	82	
13.6	LEGISLAZIONE SEMAFORI .....	pag.	82	
13.7	LEGISLAZIONE SENSI UNICI .....	pag.	83	
13.8	LEGISLAZIONE STOP .....	pag.	84	
13.9	LEGISLAZIONE TAXI .....	pag.	84	
13.10	LEGISLAZIONE ZONE A TRAFFICO LIMITATO .....	pag.	85	
<b>CAP. 14 IL MONITORAGGIO DELLE SCELTE PIANIFICATORIE .....</b>			pag.	86
14.1	LE VERIFICHE DEL PIANO .....	pag.	86	
14.2	IL MONITORAGGIO DELLA MOBILITA' .....	pag.	87	
14.3	IL LIVELLO DI GRADIMENTO DEI CITTADINI .....	pag.	88	

**ALLEGATO:** SCHEMI TIPOLOGICI INTERVENTI DI MODERAZIONE DELLA VELOCITA'

**ELENCO DEGLI ELABORATI GRAFICI:**

- Tav. 1 - Delimitazione dei confini del Centro Abitato
- Tav. 1.1 - Poli attrattivi
- Tav. 1.2 - Delimitazione della Z.T.L. - stato di fatto
- Tav. 1.3 - Postazioni di rilievo
- Tav. 1.4 - Schema di circolazione - stato di fatto
- Tav. 1.5 - Regolamentazione delle intersezioni - stato di fatto
- Tav. 1.6 - Offerta di sosta - stato di fatto
- Tav. 1.7 - Percorsi pedonali e ciclabili - stato di fatto
- Tav. 1.8 - Dati di traffico - stato di fatto
- Tav. 2 - Localizzazione interventi previsti dall'Amministrazione Comunale
- Tav. 3 - Progetto dell'ampliamento della zona Z.T.L.
- Tav. 3b-Progetto della zona Z.T.M.
- Tav. 4 - Classificazione funzionale delle strade
- Tav. 5 - Progetto del nuovo schema della circolazione
- Tav. 6 - Progetto della regolamentazione delle intersezioni
- Tav. 7 - Progetto delle soste e dei parcheggi
- Tav. 8 - Progetto dei percorsi pedonali e ciclabili
- Tav. 9 - Quadro sinottico per la localizzazione delle aree dei singoli interventi
- Tav. 9.1 - Scheda di intervento n. 1
- Tav. 9.2 - Scheda di intervento n. 2
- Tav. 9.3 - Scheda di intervento n. 3
- Tav. 9.4 - Scheda di intervento n. 4 (sol. 1 e sol. 2)

## Premessa

Il Comune di Giaveno, con trattativa n. 1853818 del 12-10-2021 affidava alla «SAMEP MONDO ENGINEERING srl» l'incarico per la "Redazione del Piano del Traffico Urbano di Giaveno (TO)".

Come specificato nell'offerta del 06-10-2021 allegata al disciplinare di incarico, la redazione del PUT di Giaveno riguardava un'area di studio estesa ai limiti del Centro Abitato (C.A.).

La presente Relazione, che costituisce il Piano Urbano del Traffico di Giaveno, è articolata in un unico documento suddiviso in **n. 14 «Capitoli»**, ciascuno dei quali suddiviso in una serie di paragrafi.

In punto l'articolazione del documento è la seguente:

- il **capitolo 1** è dedicato all'analisi dello "**Stato attuale.**"; in esso sono indicati sia l'inquadramento territoriale dell'area di studio che la previsione del PRGC.
- Il **capitolo 2** fornisce il quadro sulle "**indagini conoscitive**"; in altre parole in questo capitolo sono esposti i risultati del lavoro di censimento e di rilevamento di quei dati e di quelle informazioni in grado di rappresentare lo stato attuale, sia in termini di domanda che di offerta di trasporto.
- Il **capitolo 3** contiene l'esame della "**domanda di trasporto**" nell'area urbana del Centro Abitato di Giaveno, ottenuta come risultato delle elaborazioni dei dati raccolti nel corso delle "Indagini conoscitive".
- Il **capitolo 4**, riporta l'esame delle "**criticità rilevate allo stato attuale**".
- Il **capitolo 5**, è invece dedicato agli "**interventi già previsti dall'Amministrazione Comunale**", in progetto e/o in corso di realizzazione.
- Il **capitolo 6**, è dedicato al "**progetto del piano**" e ne descrive criteri e obiettivi.
- Il **capitolo 7**, contiene il "**Piano della Zona a Traffico Limitato**" e della "**Zona a Traffico Moderato - ZTM**".
- Il **capitolo 8**, fornisce la "**Classificazione funzionale delle Strade**".
- Il **capitolo 9**, è dedicato al "**Traffico privato**" e comprende la descrizione del nuovo schema di circolazione e il piano delle intersezioni.
- Il **capitolo 10**, dedicato alle scelte progettuali operate in merito alle "**Soste e parcheggi**".
- Il **capitolo 11**, fornisce l'illustrazione degli interventi a favore del "**Traffico pedonale e ciclabile**".
- Il **capitolo 12**, riporta le "**Schede di intervento**".
- Il **capitolo 13**, contenente una rassegna sintetica dei principali "**Strumenti normativi**".
- il **capitolo 14**, che fornisce indicazioni circa il "**Monitoraggio delle scelte pianificatorie**".

# Capitolo 1

## LO STATO ATTUALE

### 1.1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il comune di Giaveno è situato in Val Sangone, una valle alpina della parte occidentale del Piemonte situata nella Città Metropolitana di Torino.

Il Comune si estende su una superficie complessiva di 71,73 kmq con una popolazione residente pari a poco più di 16.200 abitanti al 2021 (dati Istat).

L'abitato è essenzialmente concentrato nell'area urbana della Città di Giaveno. Una quota inferiore risiede nelle molteplici frazioni che ne compongono il comune.

In particolare queste ultime sono: Alpe Colombino, Buffa, Chiarmetta, Colpastore, Dalmassi, Maddalena, Mollar dei Franchi, Pontepietra, Profonda, Ruata Sangone, Sala, Selvaggio e Villa.

Il territorio comunale confina a nord con i comuni di Avigliana e Valgioie, a est con Trana, mentre a ovest confina con Coazze e Perosa Argentina, quindi a sud con Cumiana e Pinasca.

Da un punto di vista **urbanistico-territoriale** l'abitato di Giaveno è sostanzialmente suddiviso in alcune macro-zone, ovvero:

- il **Centro Storico** costituito dall'antico concentrico dell'abitato di Giaveno costituito da una commistione di abitazioni, commercio di piccole dimensioni e piccolo artigianato con assenza di attività industriale.
- la **Zona Periferica dell'abitato di Giaveno** di più recente costruzione con ampie parti residenziali più esterne di nuovo impianto; presenza di attività commerciali ed alcune realtà produttive di piccole dimensioni.
- la **Zona Commerciale-Industriale**, situata nella zona sud del comune di Giaveno, e che si raccoglie intorno alla strada provinciale n. 193. E' una zona a prevalente vocazione commerciale e industriale, con densità residenziale medio-bassa.
- le **Frazioni**, di cui sopra, con connotazioni prevalentemente residenziale, sono pressoché prive di attività commerciali o produttive di rilievo.

Da un punto di vista dei sistemi di trasporto il territorio è interessato dalle seguenti infrastrutture, elencate in senso orario:

- **S.P. n. 190** che collega il comune di Giaveno con il Comune di Avigliana, attraversando il territorio in direzione est-centro.
- **S.P. n. 187** che, arrivando da est (Torino-Trana), converge nel centro dell'abitato di Giaveno.
- **S.P. n. 193** che arriva, in traiettoria sud-nord (Cumiana), nell'abitato di Giaveno, passando per la zona industriale.
- **S.P. n. 227** che collega la Frazione Case Tetti Brandol con il centro di Giaveno innestandosi sulla S.P. 190 attraversando il territorio in direzione sud-ovest.
- **S.P. n. 191** che collega Borgata Maddalena con Località Pontepietra in direzione sud-ovest, innestandosi sulla S.P. 190 in corrispondenza di Località Pontepietra.
- **S.P. n. 190** che collega il il Comune di Giaveno con il Comune di Coazze, attraversando in territorio in direzione ovest-centro.
- **S.P. n. 189** che converge da nord-ovest da Selvaggio verso il centro di Giaveno.

- **S.P. n. 188** che funge da collegamento tra il comune di Valgioie e quello di Giaveno lungo la traiettoria nord-sud verso il centro di Giaveno.

Il reticolo stradale che costituisce la struttura veicolare cittadina interna ha un impianto caratterizzato prevalentemente, fatte alcune eccezioni, da strade caratterizzate da una sezione geometrica di modeste dimensioni, in special modo nell'ambito del Centro Storico che mal si prestano ad ospitare dei doppi sensi di circolazione.

Le strade principali che attraversano il centro cittadino, sono:

- nella direzione Nord-Sud l'asse urbano rappresentato dalle Via Sacra di San Michele (dir. SP 188) - Via Pacchiotti - Piazza Colombatti - Via Roma - Via Canonico Pio Rolla (dir. SP 193), con una diramazione in direzione Nord-Ovest verso Avigliana lungo la Via Avigliana (dir. SP 190);
- nella direzione Est-Ovest l'asse urbano rappresentato dalle Via Coazze (dir. SP 190) - Piazza San Lorenzo - Viale Regina Elena (dir. SP 187), e viceversa nella direzione Ovest-Est.

Fig. 1 - Inquadramento territoriale

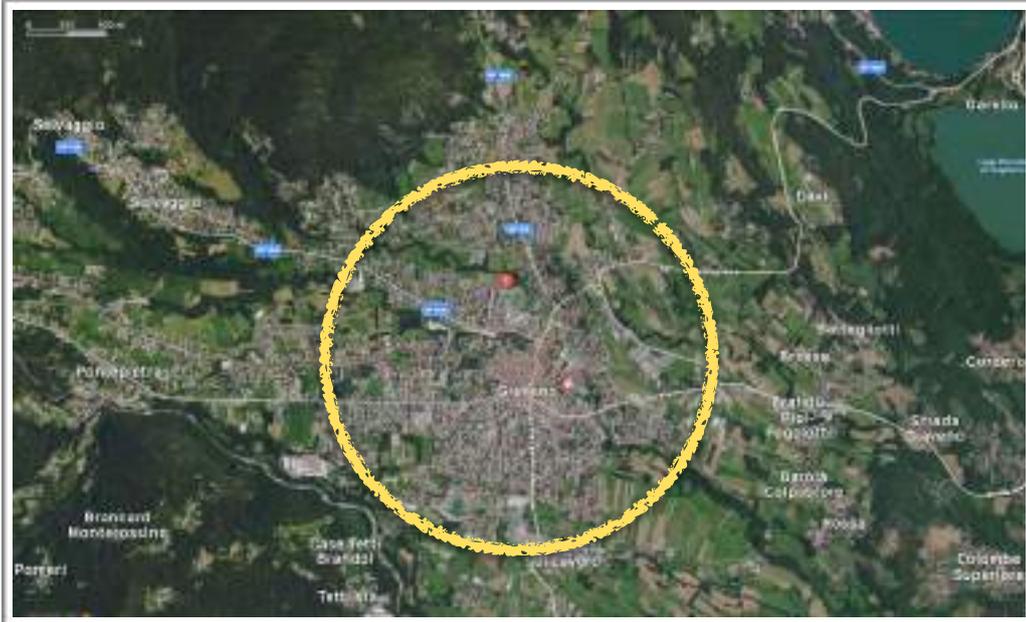
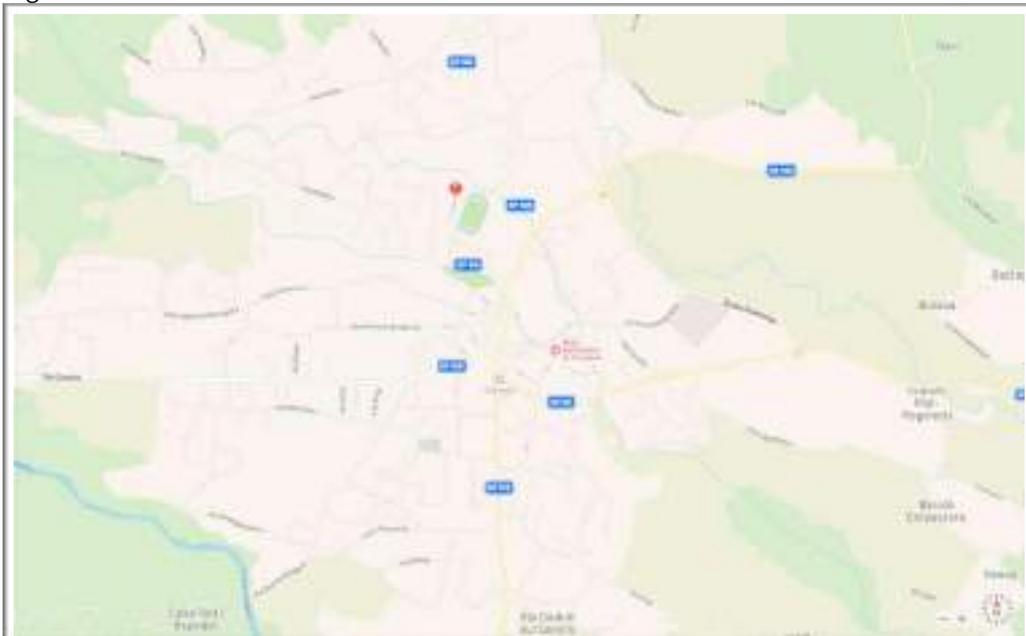


Fig. 2 - La rete stradale



## 1.2 LE PREVISIONI DEL PIANO DI RISANAMENTO DELLA QUALITA' DELL'ARIA (P.R.Q.A.) DELLA REGIONE PIEMONTE DEL 26-03-2019

Il Piano Urbano del Traffico dovrà rapportarsi anche il “**Piano di Risanamento della Qualità dell’Aria - PRQA**” adottato dalla Giunta Regionale con DGR n. 4-7848 del 12 novembre 2018 e recentemente approvato dal Consiglio Regionale del Piemonte Il 26.03.2019.

Il Piano, partendo dall'analisi dello stato della qualità dell'aria del Piemonte, valutando le concentrazioni degli inquinanti al fine di identificare le porzioni di territorio oggetto di superamento dei limiti, e individuando inoltre le fonti emissive di sostanze nocive, ha definito 47 misure di intervento, relative ad ambiti diversi, finalizzate al miglioramento della qualità dell'aria: **22 in materia di trasporti**, 9 in ambito di energia, 5 per l'industria, 5 per l'agricoltura, 2 relative alla riqualificazione urbana e 4 concernenti la comunicazione.

In particolare, il **PRQA alla misura TR. 09 - Estensione delle Zone a Traffico Limitato e delle aree pedonali** - sottolinea come i comuni con popolazione superiore ai 10.000 abitanti all'1.1.2015 hanno l'obbligo di estensione delle aree ZTL e delle aree pedonali, secondo la seguente calendarizzazione:

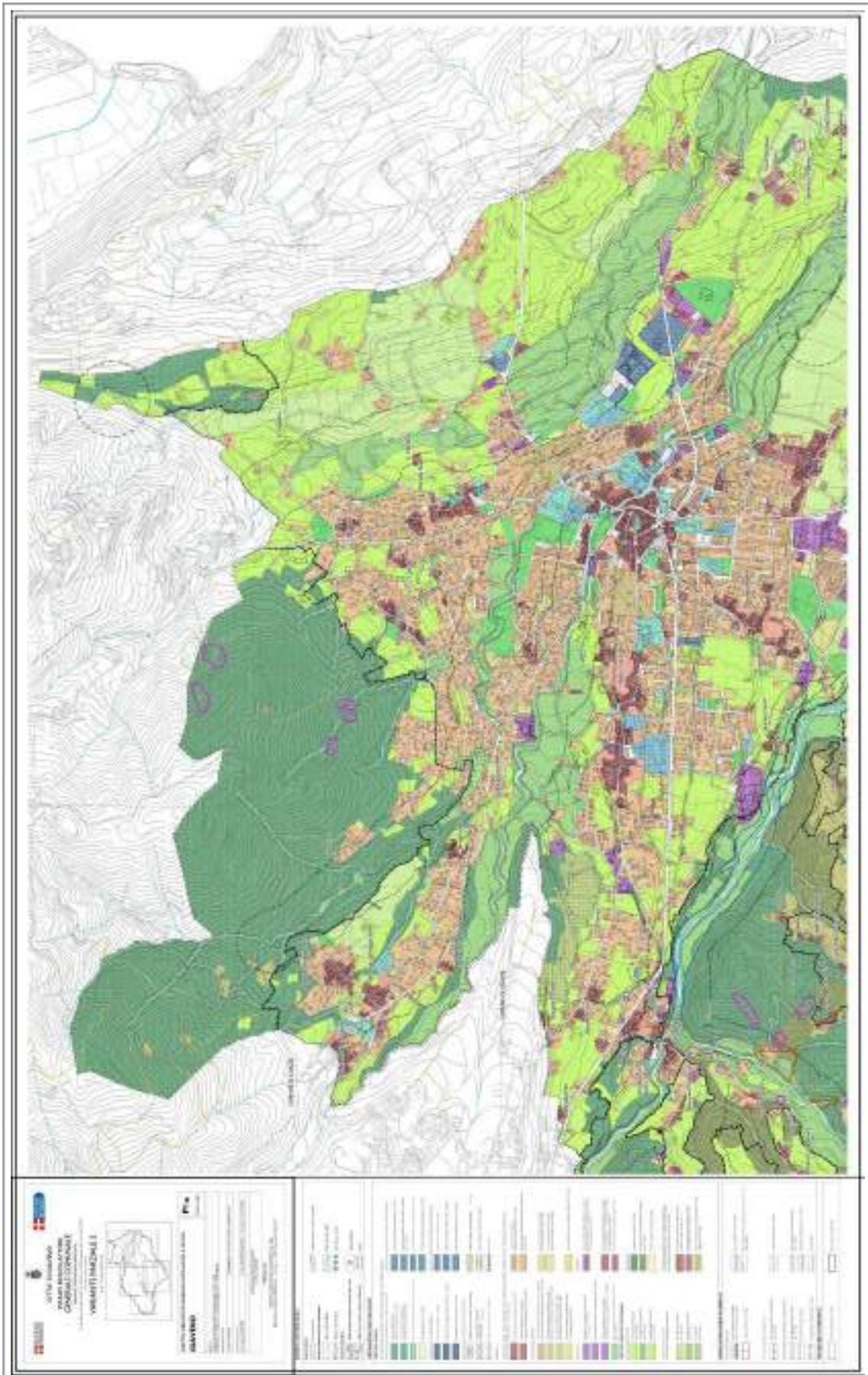
- entro il 31.12.2022:
  - estensione della ZTL almeno al 70% della superficie dei centri storici o di altra caratteristica tipologica-urbanistica da individuare;
  - estensione delle aree pedonali almeno al 30% della superficie dei centri storici o di altra caratteristica tipologica-urbanistica da individuare;
- entro il 31.12.2030:
  - estensione della ZTL almeno al 100% della superficie dei centri storici o di altra caratteristica tipologica-urbanistica da individuare;
  - estensione delle aree pedonali almeno al 40% della superficie dei centri storici o di altra caratteristica tipologica-urbanistica da individuare.

Tra le Azioni previste dal PRQA nell'Allegato A del Piano stesso, ci sono una serie di “**azioni**” che riguardano specificatamente misure di intervento che dovranno essere tenute conto nell'ambito anche nella redazione degli strumenti di pianificazione e che, nel presente “Piano” sono state riportate tra le “misure/azioni” da intraprendere.

## 1.3 LE PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE

In Fig. 3 è riportato il quadro risultante dalla Tavola P1a-assetto urbanistico generale del P.G.R.C. vigente del comune di Giaveno.

Fig. 3 - Le previsioni del P.R.G.C.



## 1.4 L'AREA OGGETTO DELLO STUDIO

L'area oggetto del presente Piano Urbano del Traffico, nel seguito denominata “**Area di Studio**”, è rappresentata dal perimetro del Centro Abitato (CA) così come definito nell'ambito dell'art. 4 del Codice della Strada (CdS).

In particolare il Centro Storico comprende la Zona a Traffico Limitato che è delimitata dalle seguenti vie:

- *Via del Parco Abbaziale,*
- *Via Cardinal Maurizio di Savoia,*
- *Via IV Marzo, Piazza Ruffinatti,*
- *Via XX Settembre,*
- *Piazza Molines,*
- *Via Maria Ausiliatrice,*
- *Piazza Sant'Antero,*
- *Vicolo Bacco.*

Nell'ambito della Fig. 4 è illustrato il perimetro dell'Area di Studio su sfondo cartografico, mentre nella Tavola n. 1 la medesima Area è dettagliata e perimetrata con una linea di colore rosso.

Saranno oggetto di esame tutte le strade, vie, soste, percorsi pedonali e ciclabili compresi all'interno dell'area di studio così definita.



Fig. 4 - Area di studio





# COMUNE DI GIAVENO

Piano Urbano del Traffico  
(P.U.T)

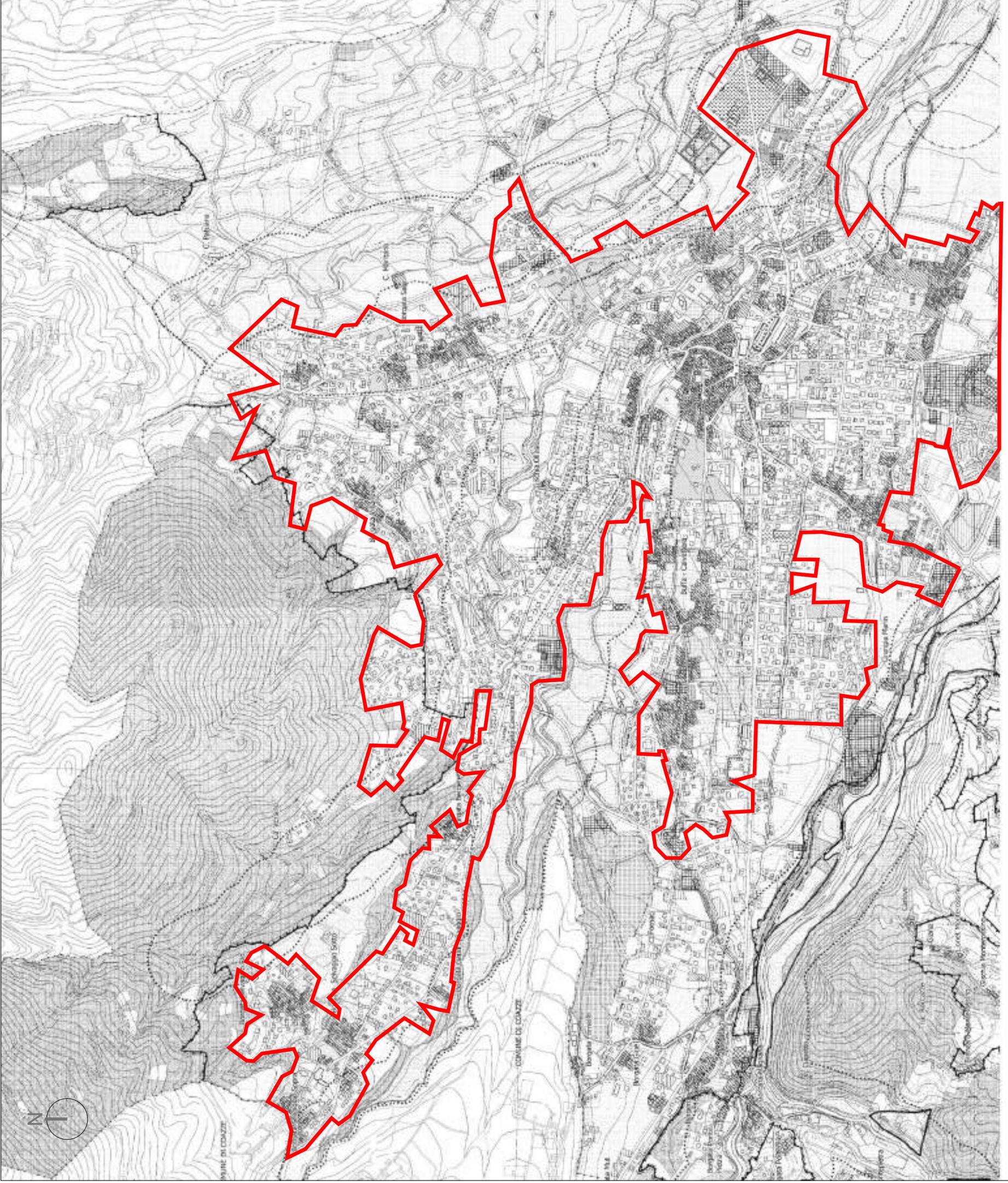
ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Confini centro abitato

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	1.0	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO 2022	

LEGENDA

 CONFINE CENTRO ABITATO



## Capitolo 2

# LE INDAGINI CONOSCITIVE

### 2.1 GENERALITA'

La formazione di un piano presuppone sempre, a monte del lavoro di analisi vero e proprio, una prima identificazione, per quanto sommaria, dei problemi da risolvere; essa serve a orientare le fasi di indagine, a conclusione delle quali la conoscenza dei problemi precedentemente intuiti raggiungerà il necessario approfondimento per formulare appropriate proposte di risoluzione degli stessi.

Anche se il sistema viario costituisce il supporto fondamentale per lo sviluppo della mobilità urbana, le caratteristiche geometriche della rete stradale riescono a influenzare solo in parte la dimensione reale degli spostamenti all'interno di una struttura insediativa.

Pur permanendo nella terminologia adoperata dagli addetti ai lavori i termini di flusso, densità e capacità (che rinviano implicitamente alla possibilità di stimare deduttivamente il numero di viaggi lungo un determinato percorso a partire dalla resistenza che i veicoli possono incontrare), uno studio sul traffico deve opportunamente basare la costruzione del proprio archivio informativo sulla raccolta di notizie concernenti le motivazioni degli spostamenti (dai quali desumere l'entità della domanda di trasporto), sulla rilevazione diretta dei flussi veicolari, sulla rilevazione degli utenti del sistema di trasporto pubblico e della domanda ed offerta di spazi per la sosta.

Di seguito sono illustrate le fonti utilizzate per il reperimento dei dati sopra richiamati, ove disponibili, i criteri metodologici generali utilizzati nell'impostazione delle indagini di campo ed i relativi risultati, così come alcune considerazioni sul contributo conoscitivo che esse sono in grado di fornire.

La **raccolta di dati** numerici di base relativi alla mobilità urbana, per risultare realmente efficace, deve privilegiare i seguenti obiettivi:

- quantificazione della domanda di trasporto con relativa definizione delle origini e delle destinazioni di ogni direttrice di spostamento;
- individuazione dei fattori che generano la domanda di trasporto e localizzazione conseguente delle aree prevalentemente residenziali, delle attrezzature alberghiere, delle strutture direzionali, delle attrezzature commerciali e di servizio, delle aree per il tempo libero;
- quantificazione della domanda di trasporto e di sosta con relativa definizione dell'entità e della frequenza degli spostamenti;
- individuazione degli spostamenti effettuati nelle fasce orarie di punta e nelle ore di punta (mattutina e serale).

E' bene chiarire che i risultati in questo modo raggiunti, pur essendo destinati ad orientare in misura significativa la riorganizzazione della mobilità cittadina, non sono assunti come parametri inflessibili di riferimento per il piano urbano del traffico.

Non si deve dimenticare infatti che il traffico di una città è il riflesso di un complicato sistema di condizioni (economiche e sociali), di comportamenti (modelli culturali e di consumo), e di scelte (urbanistiche, tecnologiche, ecc.), che tendono a comporsi in forma mutevole nel corso del tempo e il cui governo deve essere necessariamente affidato ad una sapiente miscela di elementi conoscitivi e di determinazioni progettuali.

## 2.2. INDAGINI DI BASE

Nell'elaborazione dello studio sul traffico l'analisi delle rilevazioni sui flussi veicolari, sulla domanda di sosta, sugli utenti del trasporto collettivo ecc. è stato preceduto da una fase di lavoro "a tavolino", in cui si è provveduto alla raccolta delle informazioni di base che sono state utilizzate, naturalmente, come input conoscitivo preliminare.

Rientrano nell'ambito delle indagini di base una serie di analisi rivolte rispettivamente:

- al dimensionamento del parco delle vetture circolanti,
- all'esame della struttura socio-demografica della popolazione residente al fine di stimare la domanda ipotetica di mobilità nel comune e tra zone significative del suo territorio,
- alla quantificazione della domanda di scambio tra il centro urbano e la cintura esterna.

Le prime due indagini, vista la piccola estensione dell'area di studio da esaminare oltre alla impossibilità di avere dati disaggregati sulla popolazione per micro-zone censuarie ISTAT, non sono state eseguite.

Relativamente all'ultima indagine, sulla quantificazione della domanda di scambio tra Giaveno e la sua area di interazione, si è fatto riferimento alle rilevazioni dei flussi di traffico eseguite al cordone dell'Area di Studio lungo le direttrici urbane di penetrazione.

## 2.3 INDIVIDUAZIONE DEI PRINCIPALI ATTRATTORI DI MOBILITA'

A prescindere dalle diverse procedure per il rilevamento diretto della mobilità, esistono altre tecniche, che potremmo definire deduttive, per mezzo delle quali si possono determinare le zone urbane che richiamano e producono i maggiori volumi di traffico. Questo tipo di indagine si basa sulla individuazione delle funzioni o attività urbane che inducono fenomeni di gravitazione su un bacino di influenza più o meno ampio.

Nella elaborazione delle politiche di pianificazione e di disciplina del traffico l'individuazione di questi poli produttori/attrattori si rivela fondamentale, sia per quanto concerne il riassetto della circolazione stradale, sia in relazione invece alla previsione di zone pedonali e di aree attrezzate per la sosta.

Nel caso di Giaveno, le informazioni relative alla ubicazione degli attrattori di traffico all'interno del tessuto urbano sono state desunte attraverso l'esame del materiale cartografico e documentale fornito dall'Ufficio Tecnico cittadino, nonché da sopralluoghi eseguiti in sito.

Sulla base di queste considerazioni si è ritenuto opportuno predisporre una tavola tematica (Cfr. Tav. 1.1) in cui sono stati localizzati i principali poli attrattori di traffico, ovvero:

- strutture scolastiche;
- aree industriali;
- grandi strutture di vendita;
- aree verdi/impianti sportivi;
- uffici pubblici;
- strutture sanitarie.



# COMUNE DI GIAVENO

Piano Urbano del Traffico  
(P.U.T.)

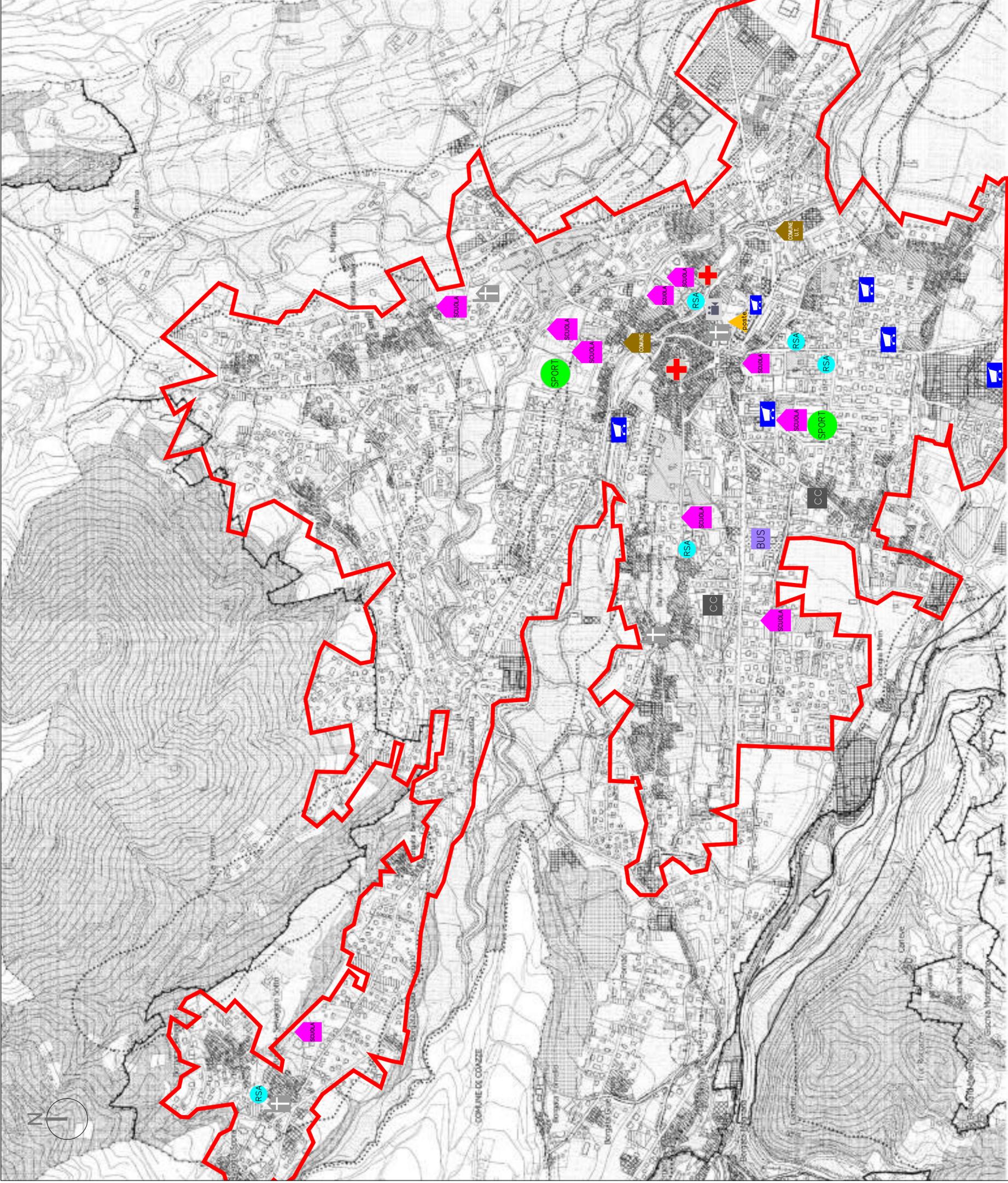
ANALISI DELLO STATO ATTUALE

## Poli attrattivi

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	1.1	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO 2022	

### LEGENDA

- CONFINE CENTRO ABITATO
- COMUNE
- SCUOLA
- CARABINIERI
- DEPOSITO GTT
- CINEMA
- ATTIVITA' COMMERCIALI
- CHIESA
- POSTE ITALIANE
- OSPEDALE, POLIAMBULATORIO
- CENTRO SPORTIVO
- R.S.A.



## 2.4 INDIVIDUAZIONE DELLA Z.T.L.

Il comune di Giaveno, con Deliberazione della Giunta Comunale n. 111/2016 del 29.08.2016, ha istituito un'area a traffico limitato, ai sensi dell'articolo 7 comma 9 del D. Lgs. 30 aprile 1992 n. 285, "Nuovo Codice della Strada".

La Z.T.L. è attiva negli orari disciplinati da specifica ordinanza.

Il **divieto al transito** nella Zona a Traffico Limitato di Giaveno è valido per ogni tipologia di veicolo e, pertanto, ciclomotori e motoveicoli non possono accedervi, se non espressamente autorizzati.

Possono invece **essere autorizzati** a transitare e sostare nella Z.T.L. di Giaveno le seguenti tipologie di persone: *"residenti, fornitori di esercizi commerciali per carico-scarico merci, veicoli a servizio di persone invalide titolari di contrassegno regolarmente esposto, mezzi adibiti alla raccolta rifiuti e alla pulizia strade, medici in visita presso gli ammalati con permesso regolarmente esposto, forze di Polizia, mezzi di soccorso, veicoli della Protezione Civile, persone che hanno disponibilità di un'area privata adibita a parcheggio o garage, titolari di attività commerciali per raggiungere aree private"*.

Le motivazioni alla base dell'istituzione della zona a traffico limitato sono in sintesi:

- la **riqualificazione** del centro storico di Giaveno, favorendo l'aggregazione e la presenza;
- l'**incremento del flusso turistico** in tali zone, anche in relazione alle modifiche alla circolazione conseguenti al mercato settimanale ed a eventuali serate, feste, fiere ed iniziative varie di aggregazione;
- l'**incremento del traffico pedonale e ciclistico**, a discapito di quello auto veicolare;
- l'avvenuta introduzione di una **nuova disciplina della circolazione stradale** nel centro storico, al fine di rendere più fluida la circolazione stessa nelle aree in argomento.

La Zona a Traffico Limitato è perimetrata dalle seguenti vie in senso orario: Via del Parco Abbaziale, Via Cardinal Maurizio di Savoia, Via XX Settembre, Piazza S. Lorenzo, S.P. 190, Piazza Molines, Via Maria Ausiliatrice, Piazza Sant'Antero, Vicolo Bacco.

Le vie che ricadono nel perimetro della Zona a Traffico Limitato allo stato di fatto sono le seguenti: Piazza San Lorenzo pressi Campanile, Via Umberto I, Via XX Settembre (nella tratta tra Piazza Molines e Via Cardinal Maurizio di Savoia), Via IV Marzo, Piazza Ruffinatti, Piazza San Rocco, Via Sclopis, Piazza Sclopis, Via Sant'Antero, Piazza Sant'Antero, Via delle Alpi

Gli accessi delle aree istituite a traffico limitato sono gestiti o per mezzo di telecamere di contesto per controllo ambientale (varchi 4-5-6) o per mezzo di telecamere LPR (varchi 1-2-3) che, attraverso sistemi di video-sorveglianza, permettono il riconoscimento e la lettura delle targhe degli autoveicoli transitanti nei varchi soggetti al controllo elettronico.

I varchi di accesso e le relative telecamere sono i seguenti:

- 1) **Varco 1** contesto e controllo ingresso - Piazza San Lorenzo;
- 2) **Varco 2** contesto e controllo ingresso - Via IV Marzo;
- 3) **Varco 3** contesto e controllo ingresso - Via Sclopis;
- 4) **Varco 4** contesto - Piazza San Rocco;

- 5) **Varco 5** contesto - Via del Parco Abbaziale;
- 6) **Varco 6** contesto - Piazza Sant'Antero.

In Fig. 5 vengono illustrati i varchi di accesso all'area Z.T.L. di Giaveno mentre in Fig. 6 ne viene rappresentata la delimitazione.

Infine, nella Tavola 1.2, è illustrato graficamente, sulla carta tecnica regionale, il perimetro dell'area a traffico limitato, con i relativi varchi di accesso.

Fig. 5 - Varchi di accesso area ZTL

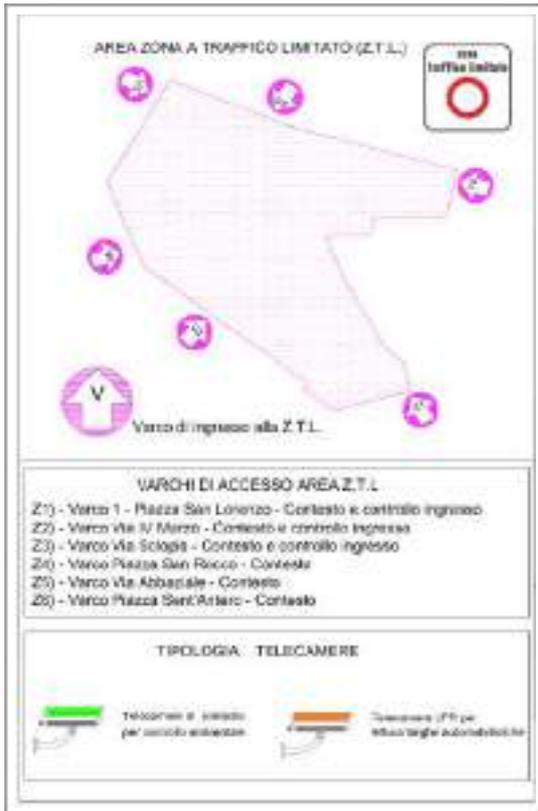
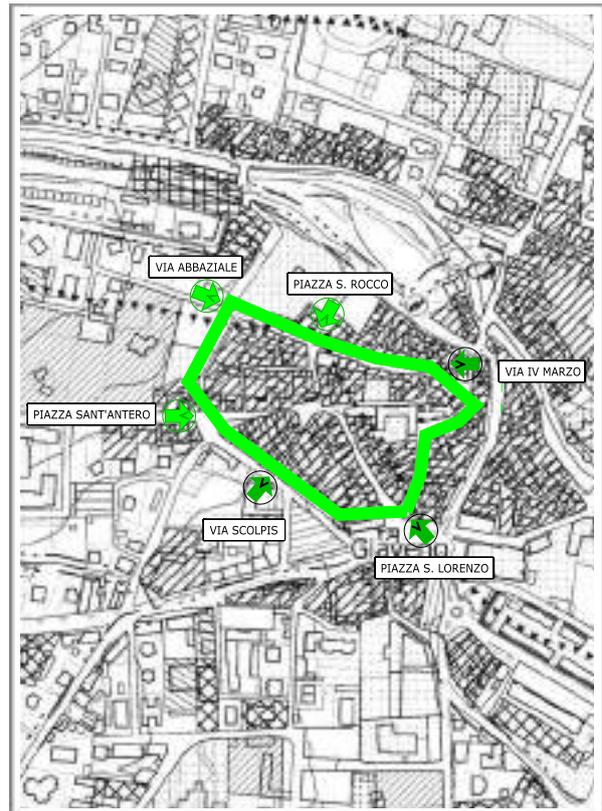


Fig. 6 - Perimetro area ZTL





# COMUNE DI GIAVENO

Piano Urbano del Traffico  
(P.U.T.)

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Z.T.L.

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	1.2	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO 2022	

LEGENDA

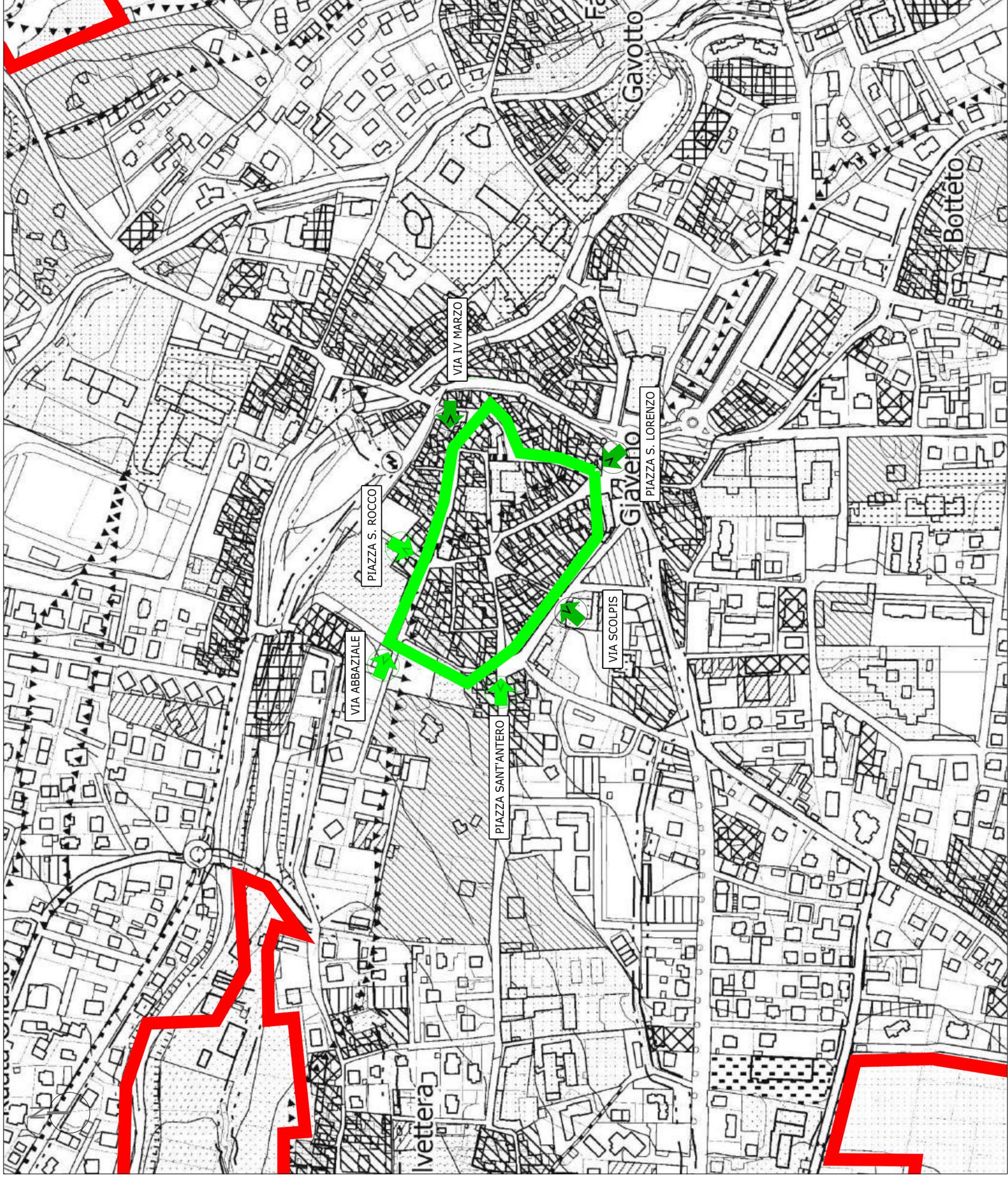
Z.T.L. ESISTENTE



VARCO Z.T.L. ESISTENTE CONTESTO



VARCO Z.T.L. ESISTENTE CONTESTO E CONTROLLO INGRESSO



## 2.5 LA RILEVAZIONE DEI FLUSSI VEICOLARI

I dati relativi ai rilievi dei **flussi veicolari** transitanti sulla rete viaria di Giaveno sono stati desunti dalle “**Indagini di campo**” condotte per mezzo della rilevazione dei flussi di traffico.

Nella Tav. 1.3 è illustrata graficamente la localizzazione sul territorio delle **postazioni di rilievo del traffico**, suddivise in sezioni (poste lungo le direttrici di penetrazione urbana) e in corrispondenza delle intersezioni.

I risultati di questi rilievi, effettuati nel mese di **marzo 2022**, in un giorno feriale medio, sono stati censiti ed elaborati analiticamente.

Per ogni sezione/intersezione rilevata è stata infatti elaborata una “**scheda analitica**” in cui sono stati riportati i seguenti indicatori:

- dati generali sulla sezione rilevata (volume di traffico entrante nell'ora di punta serale 17.30-18.30);
- i valori del flusso orario del traffico per ogni senso di marcia e per ogni manovra di svolta, con applicazione di un fattore di omogeneizzazione del traffico pesante pari a 2,5.

Le rilevazioni sono state effettuate per mezzo di telecamere al fine di eseguire un conteggio preciso dei veicoli. Questo sistema si rileva fondamentale nella rilevazioni del traffico nelle intersezioni laddove risulta fondamentale non solo la conoscenza del volume di traffico che entra/esce dall'intersezione, bensì i volumi di traffico impegnati nelle singole manovre di svolta.

La scelta di eseguire la rilevazione nell'ora di punta risulta invece decisiva per la verifica del dimensionamento delle infrastrutture viarie, siano esse tratte stradali che intersezioni, che va eseguito sulla base del traffico maggiormente critico nell'arco della giornata.

I rilievi del traffico sono stati effettuati nell'ora di punta serale 17.30-18.30 nei seguenti giorni:

- Lunedì 7 marzo 2022,
- Martedì 8 marzo 2022,
- Mercoledì 9 marzo 2022



# COMUNE DI GIAVENO

Piano Urbano del Traffico  
(P.U.T.)

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

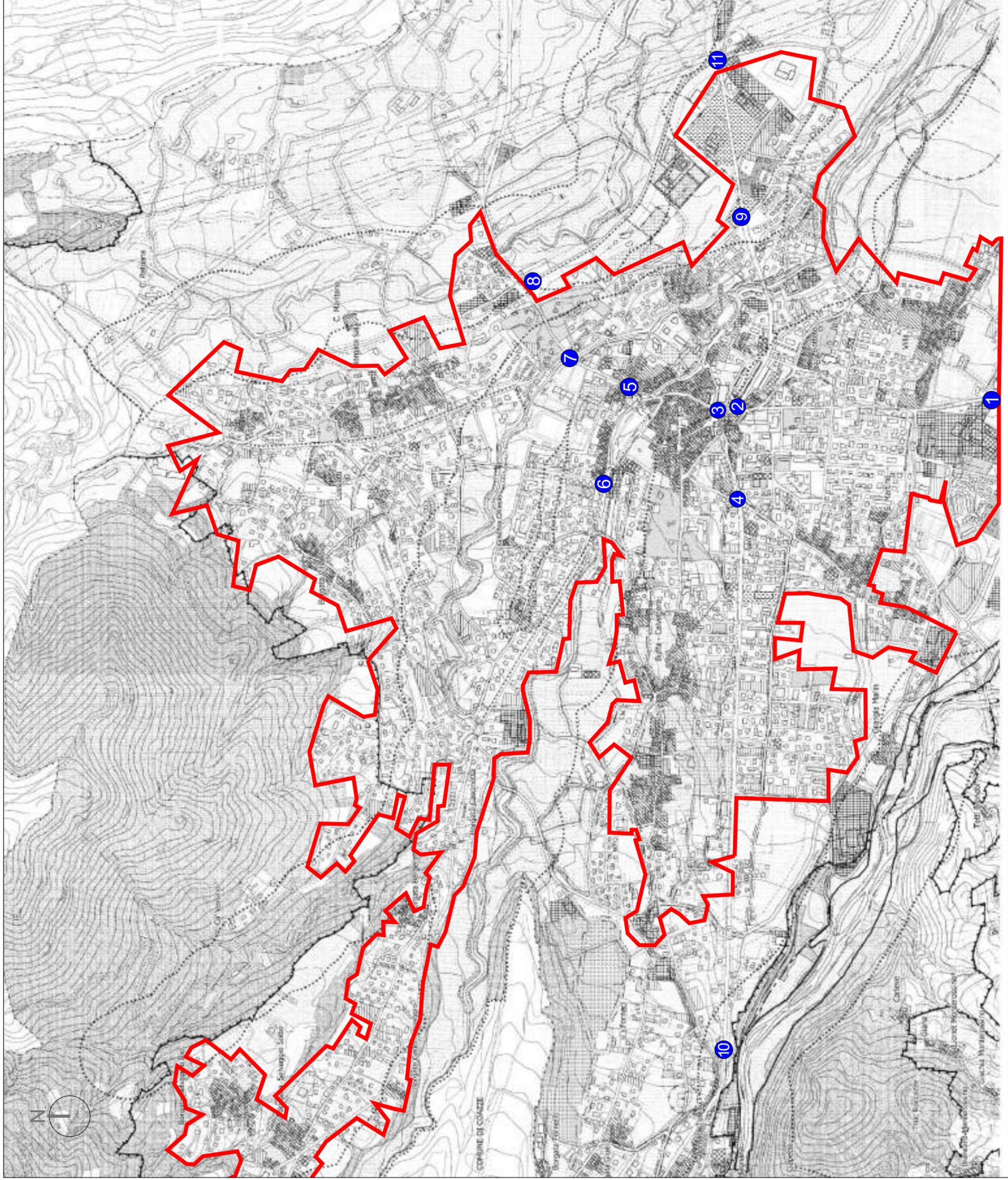
Postazioni di rilievo

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	1.3	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO	2022

LEGENDA

— CONFINE CENTRO ABITATO

① POSTAZIONI DI RILIEVO



## 2.6 IL RILIEVO DELLA SEGNALETICA

L'acquisizione delle informazioni relative alla viabilità ed alla segnaletica presenti attualmente nel Centro abitato di Giaveno è stata desunta sia in base ai documenti trasmessi dall'Ufficio tecnico del Comune che soprattutto in base ai sopralluoghi eseguiti in sito in cui è stata censita:

- la segnaletica stradale;
- lo schema di circolazione;
- i sistemi di regolamentazione delle intersezioni.

Nell'ambito dell'elaborazione dei dati suddetti sono stati riportati graficamente, sullo schema della rete viaria, le seguenti informazioni:

- i **sensi di percorrenza** nell'area di studio - Schema di circolazione (Cfr. Tav. 1.4);
- la **segnaletica verticale** nell'Area di studio in corrispondenza delle intersezioni (Cfr. Tav. 1.5)
- gli **impianti semaforici** (Cfr. Tav.1.5);
- la segnaletica degli incroci regolati da **rotatorie** (Cfr. Tav. 1.5);

## 2.7 IL RILIEVO DELLE SOSTE E PARCHEGGI

In base ai sopralluoghi eseguiti in sito in cui è stata possibile eseguire il censimento delle soste e dei parcheggi esistenti allo stato attuale all'interno dell'area di studio.

Il censimento è stato articolato secondo la seguenti tipologie:

- soste su strada;
- soste su area.

Per ciascuna tipologia di sosta è stata eseguita una classificazione in base al tipo di regolamentazione del parcheggio, ovvero:

- soste libere;
- soste di 1 ora con disco orario dalle 8:00 alle 20:00 escluso i festivi;
- soste di 1 ora con disco orario dalle 15:00 alle 20:00 escluso i festivi (area mercatale con divieto di sosta dal lunedì al venerdì e nei festivi dalle 7:00 alle 13:30 e il sabato dalle 4:30 alle 15:00).

Nell'ambito dell'elaborazione dei dati suddetti sono stati riportati graficamente, sullo schema della rete viaria, le seguenti informazioni:

- le soste su strada per consistenza e tipo di regolamentazione (Cfr. Tav.1.6);
- le soste su area per consistenza e tipo di regolamentazione (Cfr. Tav.1.6).



# COMUNE DI GIAVENO

Piano Urbano del Traffico  
(P.U.T.)

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Schema di circolazione

 Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	1.4	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO 2022	

## LEGENDA

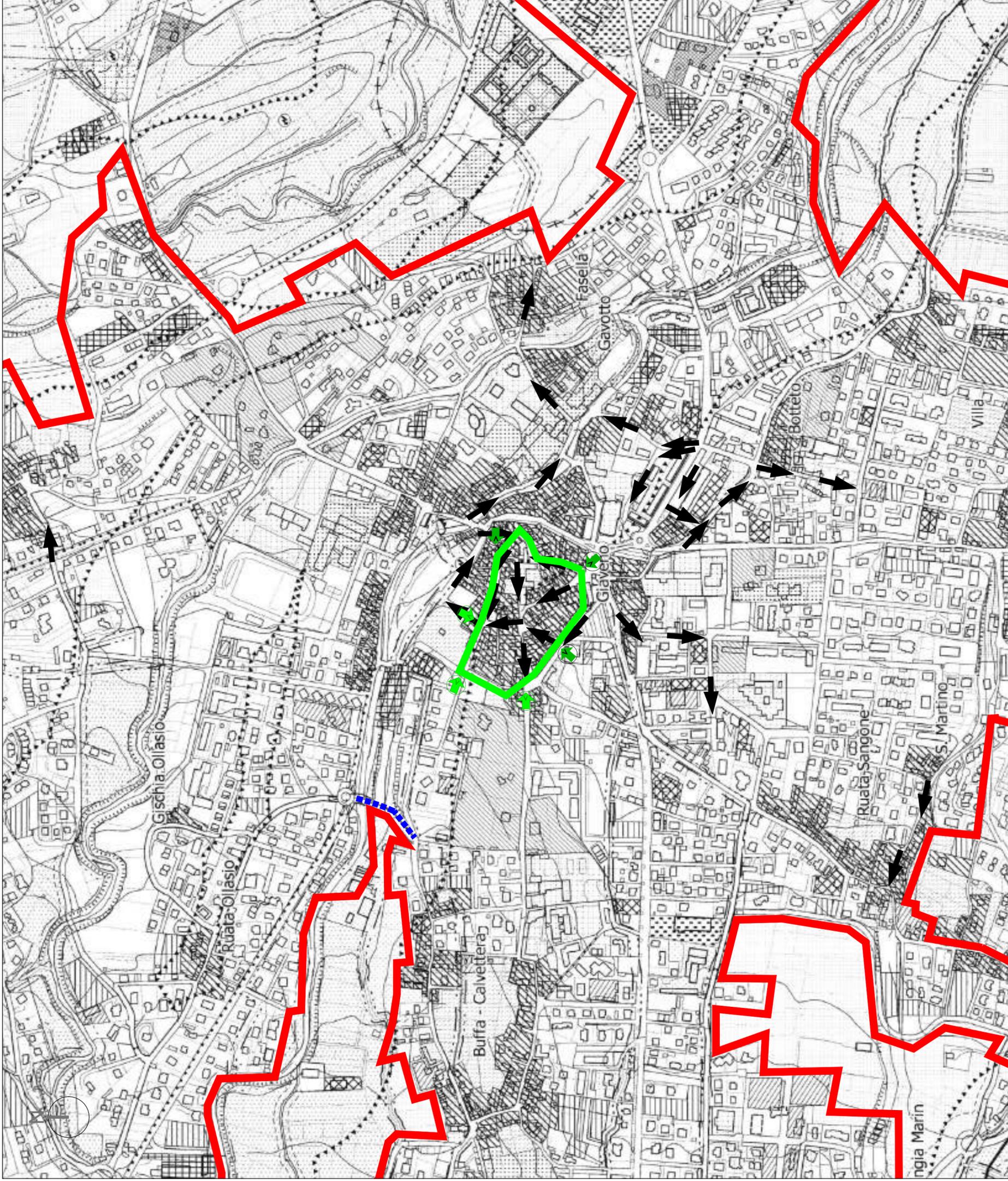
CONFINE CENTRO ABITATO

ZTL ESISTENTE

VARCHI ZTL ESISTENTI

SENSO UNICO DI MARCIA ESISTENTE

NUOVA STRADA IN FASE DI REALIZZAZIONE





# COMUNE DI GIARVENNO

Piano Urbano del Traffico  
(P.U.T.)

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Regolamentazione delle  
intersezioni



Ing. Piero Mondo  
Ing. Ernesto Mondo

TAVOLA N.	SCALA
1.5	-
DATA PLOTTAGGIO	
2022	

## LEGENDA

— CONFINE CENTRO ABITATO



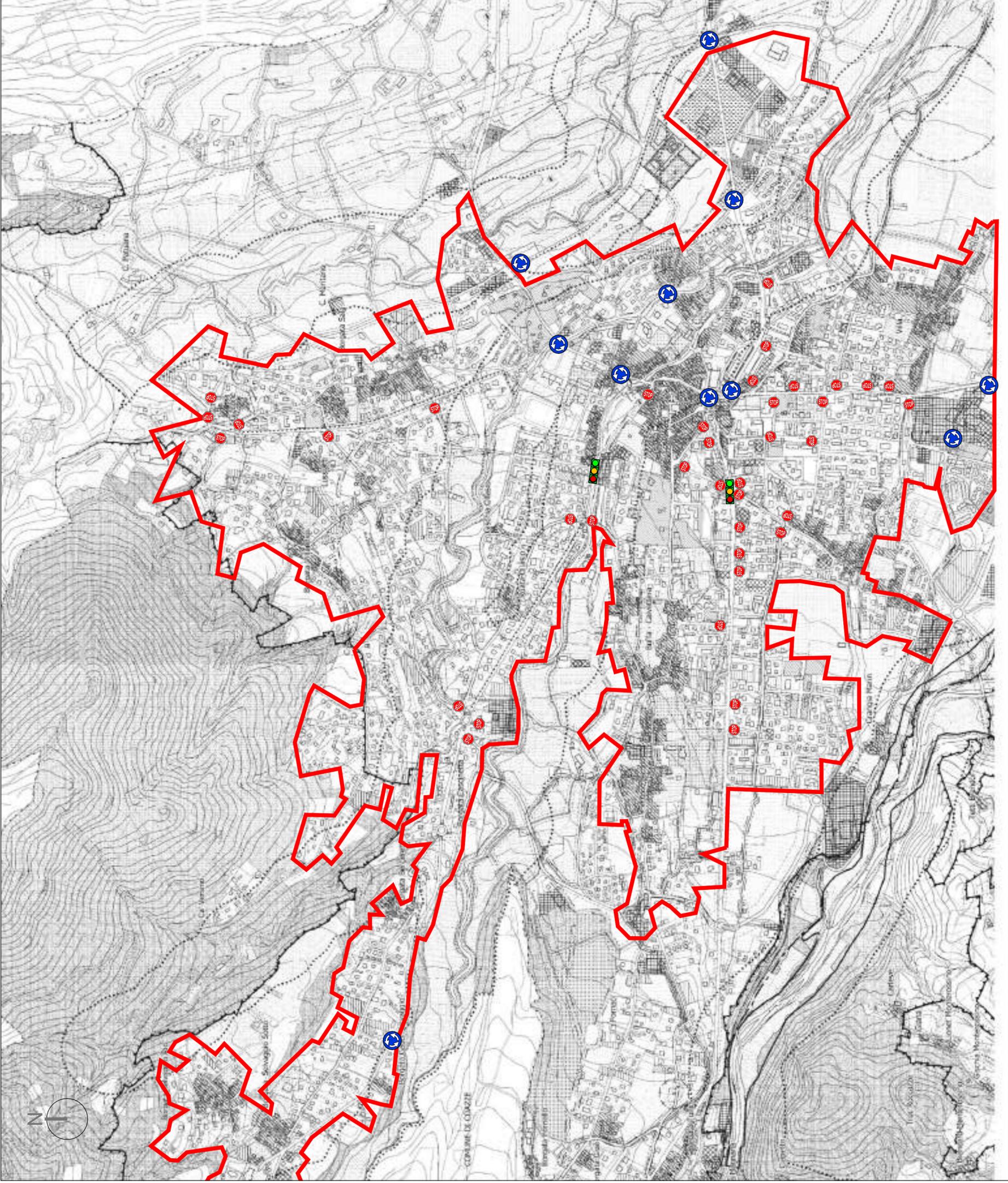
ROTATORIE ESISTENTI



SEGNALI DI STOP ESISTENTI



IMPIANTO SEMAFORICO ESISTENTE





# COMUNE DI GIAVENO

Piano Urbano del Traffico  
(P.U.T.)

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Offerta di sosta



TAVOLA N. SCALA

1.6

DATA PLOTTAGGIO

2022

Ing. Piero Mondo

Ing. Ernesto Mondo

LEGENDA

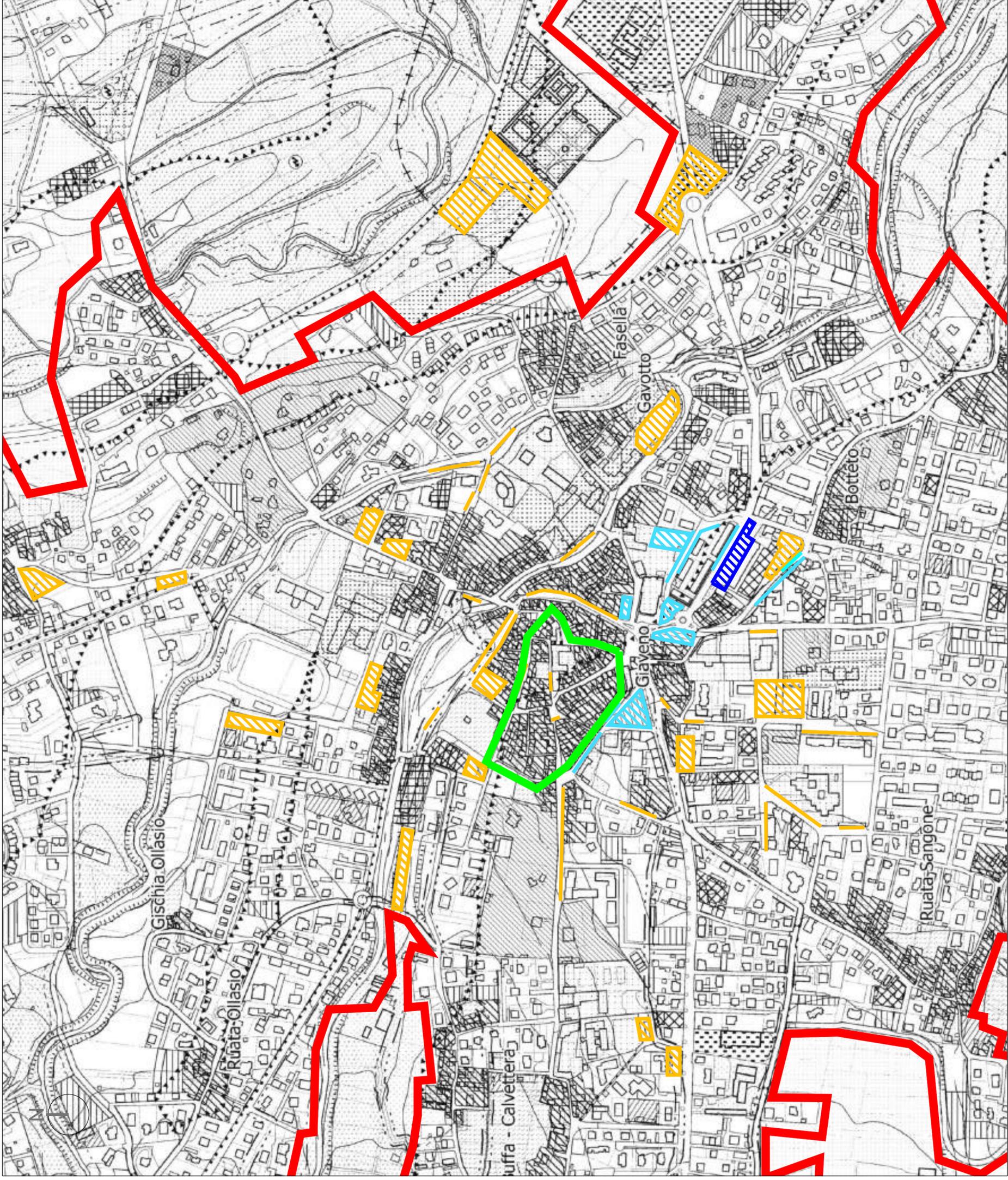
CONFINE CENTRO ABITATO

CONFINE Z.T.L.

PARCHEGGIO LIBERO

PARCHEGGIO DISCO ORARIO (1 ORA) 8-20

PARCHEGGIO DISCO ORARIO (1 ORA) 15-20



## 2.8 IL RILIEVO DEI PERCORSI E AREE PEDONALI

In base ai sopralluoghi eseguiti in sito in cui è stata possibile eseguire il censimento delle infrastrutture dedicate alla mobilità pedonale, esistenti all'interno dell'area di studio.

Il censimento è stato articolato secondo la seguenti tipologie:

- **percorsi pedonali;**
- **percorsi ciclabili;**
- **percorsi ciclo-pedonali.**

Nell'ambito dell'elaborazione dei dati suddetti sono stati riportati graficamente, sullo schema della rete viaria, le seguenti informazioni:

- i percorsi pedonali (Cfr. Tav.1.7);
- i percorsi ciclabili (Cfr. Tav.1.7);
- i percorsi ciclo-pedonali (Cfr. Tav. 1.7).

## 2.9 IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il Comune di Giaveno è servito da differenti linee di trasporto pubblico su gomma, alcune gestite da GTT ed altre a carico di Cavourese S.p.A.

Nello specifico le linee GTT che offrono il servizio extraurbano per il territorio comunale sono le seguenti:

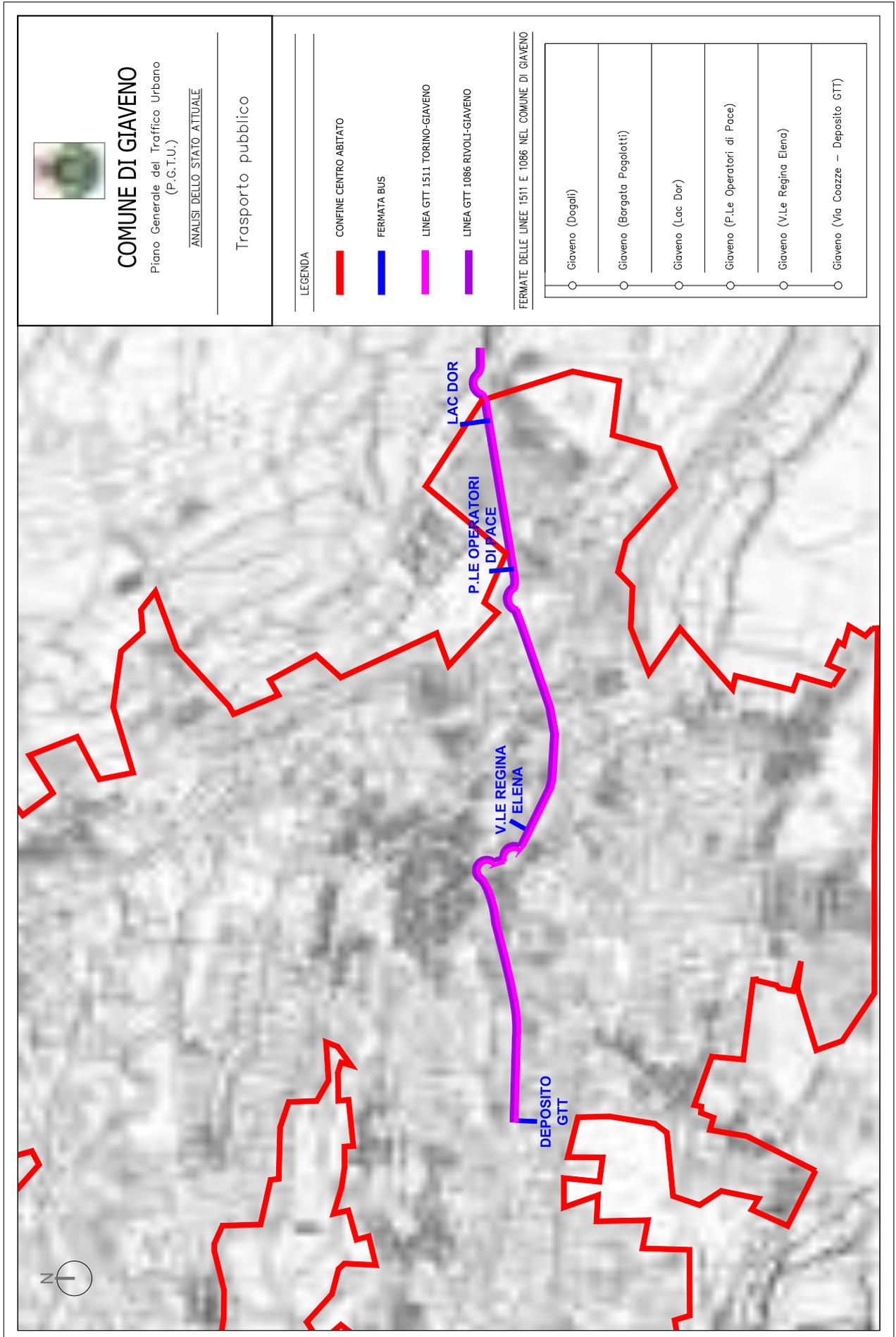
- **Linea GTT 1511 Torino-Giaveno:** collega la città di Torino e il comune di Giaveno. I due capolinea sono rispettivamente C.So Stati Uniti/C.So Re Umberto, per Torino, e Via Coazze-Deposito GTT, per Giaveno. La linea effettua complessivamente 53 fermate, di cui 6 all'interno del territorio comunale di Giaveno.
- **Linea GTT 1086 Rivoli-Giaveno:** serve il collegamento tra il comune di Rivoli e quello di Giaveno, con capolinea rispettivamente Via Don Murialdo e Via Coazze-Deposito GTT. La linea ha 36 fermate di cui 6, le stesse della Linea 1511, nel territorio di Giaveno.

Mentre, le linee di Trasporto Pubblico Locale gestite dalla **Cavourese S.p.A.** sono:

- **Linea 252** Coazze-Torino-Giaveno;
- **Linea 253** Coazze-Giaveno-Avigliana-Rivoli;
- **Linea 253 estensione** Giaveno-Avigliana F.S.;
- **Linea 254** Giaveno-Valgioie-Colle Braida;
- **Linea 344** Bruino-Avigliana (linea scolastica);
- **Linea 353** Caselette-Alpignano-Avigliana-Giaveno (linea scolastica);
- **Linea 386A** Ponte Pietra-Coazze-Giaveno-Pinerolo-Osasco (linea scolastica).

In Fig. 7 è rappresentato graficamente il percorso che le due linee GTT percorrono all'interno dell'Area di Studio ed inoltre è presente un elenco delle fermate che le medesime linee effettuano all'interno di tutto il territorio comunale.

Fig. 7 - Percorso linee GTT nell'ambito del Centro Abitato di Giaveno





# COMUNE DI GIAVENO

Piano Urbano del Traffico  
(P.U.T.)

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Percorsi pedonali e ciclabili

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	1.7	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO 2022	

## LEGENDA

-  CONFINE CENTRO ABITATO
-  PERIMETRO Z.T.L.
-  PERCORSO PEDONALE
-  PISTA CICLABILE
-  PERCORSO CICLO-PEDONALE

