

Capitolo 3

LA DOMANDA DI TRASPORTO

3.1 GENERALITÀ

Il fenomeno dal quale occorre prendere le mosse per operare correttamente nella pianificazione dei trasporti è costituito dalla "**mobilità**" e conseguentemente ad essa dalla "**domanda di trasporto**".

Il soddisfacimento della domanda di trasporto è l'obiettivo principale che deve assolvere l'attuale sistema di trasporto così come la previsione dei suoi valori futuri, oltre ad essere indispensabile per una corretta scelta delle soluzioni infrastrutturali e tecnologiche, è necessaria per poter valutare la validità delle proposte di riassetto territoriale.

Per la futura comprensione del discorso è opportuno richiamare le definizioni di alcuni parametri "chiave":

- la **mobilità**: definisce lo spostamento potenziale o reale (mobilità potenziale - mobilità effettiva) della singola persona nel territorio;
- la **domanda di trasporto**: rappresenta la richiesta d'uso di un mezzo di trasporto generico a fronte della necessità di mobilità;
- l'**offerta di trasporto**: rappresenta la disponibilità di utilizzo di un mezzo di trasporto generico.

3.2 CLASSIFICAZIONE DELLA MOBILITÀ

Per poter quantificare numericamente la mobilità, valutarne esigenze ed effetti è necessario censire gli **spostamenti**, diversificandoli per funzione espletata.

In tal senso la mobilità può essere classificata in funzione delle seguenti caratteristiche dello spostamento:

- ambito territoriale dello spostamento;
- ambito temporale dello spostamento;
- tipo di spostamento;
- sistematicità dello spostamento;
- motivo dello spostamento.

Le caratteristiche dello spostamento rappresentano la chiave di lettura per interpretare e collocare correttamente i dati di mobilità in funzione del contesto territoriale considerato (Regione, Provincia o Comune).

3.3 LA DOMANDA DI TRASPORTO

Nello studio della pianificazione dei trasporti il valore della domanda di trasporto assume fondamentale importanza in quanto, data la caratteristica dell'atto di trasferimento di persone o di mezzi da un luogo (origine) all'altro (destinazione), l'interesse dell'operatore è volto ad individuare l'entità del traffico che si svolge tra questi due punti.

Per ogni combinazione di zone o poli di "origine - destinazione", esiste quindi una domanda di trasporto variamente articolata e differenziata, alla quale dovrà

necessariamente corrispondere un'adeguata offerta di trasporto nell'ambito di un ben definito scenario sociale, economico e politico.

E' dunque possibile associare, ad ogni coppia di zone, così come precedentemente definite, l'una in origine e l'altra in destinazione, il numero di spostamenti, di persone o di merci, nell'ora di punta o nell'intero periodo considerato, da realizzarsi per certe motivazioni, che si intendono effettuare tra detti terminali.

Lo studio della domanda di trasporto deve quindi essere sviluppato secondo due indirizzi fondamentali, uno "temporale" per individuare la **distribuzione della mobilità nel tempo** ed uno "spaziale" per individuare le varie categorie di **flussi di traffico**.

3.4 LA DISTRIBUZIONE DELLA MOBILITÀ NEL TEMPO

Lo studio della domanda di trasporto (D.D.T.) è inscindibilmente legata allo studio della mobilità, o meglio alla distribuzione della stessa in un arco temporale che può essere il giorno, la settimana, il mese o l'anno.

Il parametro che lega mobilità e domanda di trasporto è il cosiddetto **indice di mobilità** (I.M.).

L'I.M., individuato dal rapporto D.D.T./MOBILITÀ definisce il numero di spostamenti che la singola persona compie in un certo arco di tempo.

Consideriamo ad esempio la mobilità giornaliera di una persona per motivi di lavoro. Essa darà luogo ad una mobilità occupazionale giornaliera pari ad 1 spostamento/giorno.

Nell'ipotesi che questa persona compia quotidianamente almeno uno spostamento in andata (casa - lavoro) ed uno in ritorno (lavoro - casa), l'indice di mobilità risulterà pari a 2. Ne consegue una domanda di trasporto, ovvero la necessità da parte della persona di utilizzare un mezzo di trasporto, pari a 2 viaggi/giorno.

La domanda di trasporto, espressa in termini di viaggi/tempo, è caratterizzata da alcuni elementi variabili che, in quanto tali, rendono assai complessa una sua valutazione.

La domanda di trasporto presenta infatti delle manifestazioni geografiche regolari: per esempio, l'intero spostamento di andata e ritorno si verifica in un periodo di tempo di 24 ore, caratterizzando lo spostamento con una simmetria direzionale, anche se ciò non è sempre vero.

Un'altra caratteristica è quella dell'**estensione del viaggio**, nel senso che il numero dei viaggi varia con legge inversamente proporzionale con la loro lunghezza.

Occorre però tenere presente che un fenomeno essenziale della domanda di trasporto è la sua variabilità nel tempo, dipendente sia da fattori naturali (ad esempio stagionalità), sia da fattori socio-economici (oscillazioni giornaliere, settimanali, ecc. connesse con i motivi degli spostamenti).

L'oscillazione del tempo della domanda è fisiologica in quanto legata al succedersi del giorno e della notte, dei cicli settimanali e delle stagioni nell'anno e, poiché strettamente dipendente dai modelli di vita che, a loro volta, sono un fatto di costume che va ben al di là dei confini nei quali un amministratore del territorio può ritenere di incidere.

Una domanda costantemente livellata nel tempo non darebbe luogo a grossi problemi.

E' la sua concentrazione nelle ore di punta che condiziona notevolmente la potenzialità dei sistemi di trasporto e, quindi, anche la scelta della tecnologia adatta.

Le oscillazioni giornaliere sono di solito quelle che danno luogo a maggiori scarti tra ampiezza media e ampiezza massima, a causa della diversità della domanda nelle diverse ore del giorno e della notte.

Esiste anche una variazione secondo i giorni della settimana, ma di minor entità.

Ciò è dovuto al fatto che nella domanda di trasporto dei fine settimana viene a mancare gran parte o tutta la domanda per spostamenti di tipo sistematico (lavoro e studio).

Lo stesso andamento del viaggio settimanale si ripete durante l'anno, infranto solamente dai periodi di vacanza.

3.5 LA DOMANDA DI TRASPORTO PRIVATO

L'analisi della domanda di trasporto privato nel Comune di Giaveno è stata condotta sulla base delle informazioni e dei dati desunti dalle indagini e dai rilievi riportati nel precedente Capitolo 2 riguardanti i **rilievi di traffico** in corrispondenza delle intersezioni e lungo le principali direttrici di traffico.

Sulla base dei dati sui volumi di traffico rilevati, mediante l'utilizzo del "modello di simulazione del traffico" è stata eseguita una simulazione relativa alla distribuzione dei flussi di traffico sulla rete stradale esistente del Centro Abitato di Giaveno.

Ciò ha consentito di ottenere un "diagramma di carico rete dell'ora di punta serale" contenente la distribuzione del traffico, nelle varie direzioni di marcia consentite, lungo tutta la rete stradale dell'area di studio, così come illustrata nella Tav. 1.8.

3.6. ESAME DEI FLUSSI DI TRAFFICO E DELLE CRITICITÀ RILEVATE

Dall'analisi del diagramma di carico rete di cui alla Tav. 1.8, si possono trarre alcune considerazioni sia di carattere generale che puntuale, così come nel seguito meglio specificato.

A) In **linea generale** i volumi di traffico che gravitano sulle tratte stradali del Centro Abitato, pur considerando una quota parte di traffico di attraversamento, risulta sempre contenuto entro limiti accettabili, considerando che il massimo valore si registra all'ingresso su Via Avigliana, a monte dell'intersezione a rotatoria con Via Paisas e C.so Piemonte, con circa 1.100 veicoli/ora di punta serale nelle due direzioni, con predominanza dei veicoli in ingresso a Giaveno (circa il 60% del totale).

B) **Più nello specifico**, dall'analisi della distribuzione dei flussi di traffico sulla rete si conferma la presenza di due **direttrici di attraversamento** secondo l'asse Nord-Sud, direttrice principale, e Ovest-Est ovvero:

- direttrice Nord-Sud: con circa 800 veic/ora di punta;
- direttrice Sud-Nord: con circa 510 veic/ora di punta;
- direttrice Ovest-Est: con circa 500 veic/ora di punta;
- direttrice Est-Ovest: con circa 550 veic/ora di punta.

C) **A livello di intersezioni**, nel corso delle rilevazioni, così come emerge dai risultati delle simulazioni, non si sono mai registrati fenomeni di accodamento di un qualche rilievo. **Alcune criticità sono invece state rilevate in termini di sicurezza delle manovre di svolta.**

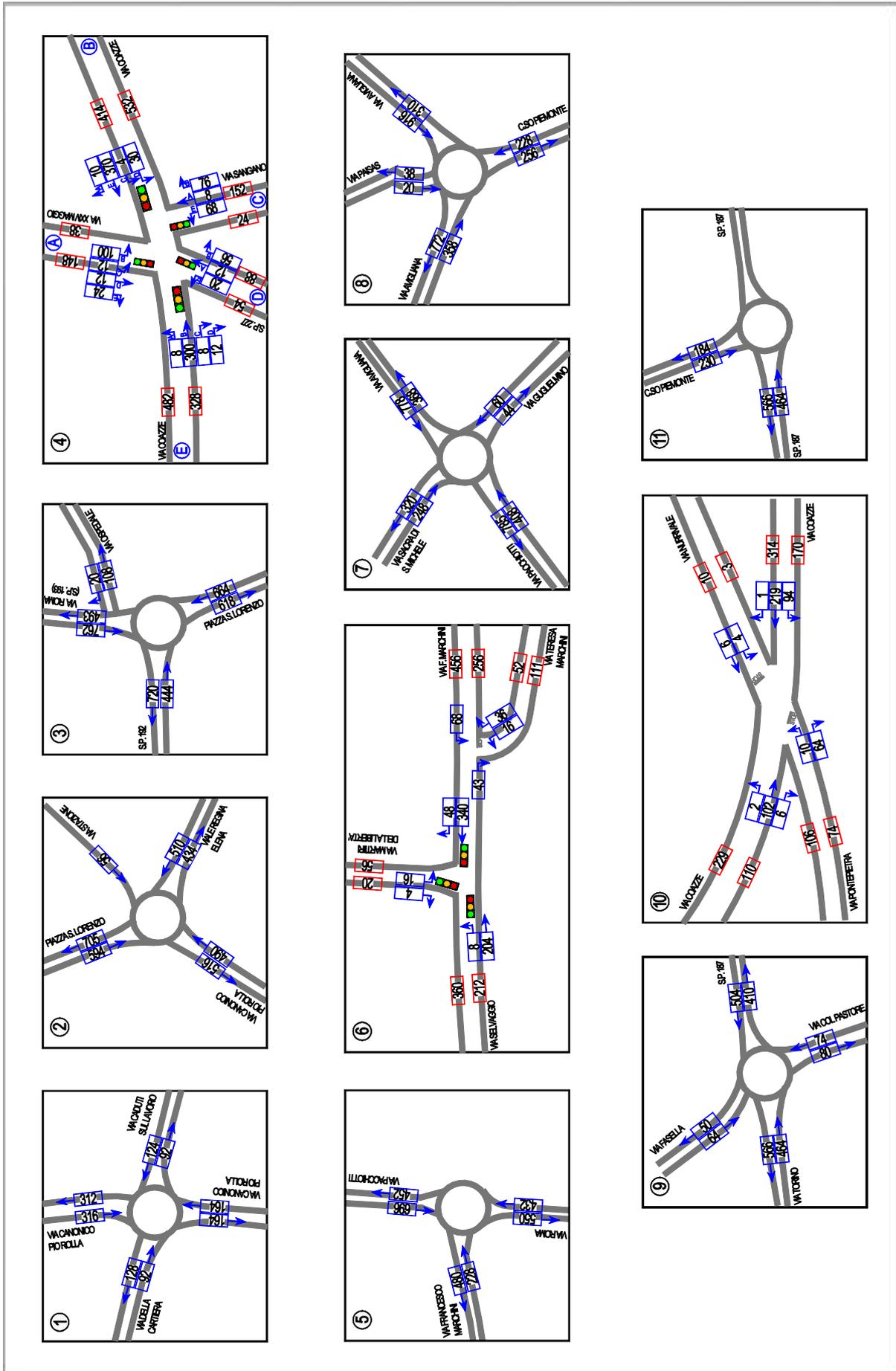
In punto si rileva:

- L'intersezione semaforizzata tra Via Selvaggio e Via Martiri della Libertà non fa registrare accodamenti significativi. Unica criticità è piuttosto da ricercarsi nella velocità di transito a volte eccessiva delle auto che procedono lungo l'asse di Selvaggio.
- L'intersezione tra Via Coazze, Via Pontepietra e Via Nurivalle, ancorché semplicemente regolata da segnaletica, in realtà per la dinamica propria dei flussi di traffico e per la loro entità, allo stato attuale non pone problematiche di congestione. Tuttavia la criticità è da recarsi nella velocità di transito, a volte eccessiva, delle auto che viaggiano lungo l'asse di via Coazze e che può rendere critiche le manovre di svolta da via Coazze a sinistra vs. Via Pontepietra e a destra da Via Coazze vs. Via Nurivalle.

Nell'ambito della Tavola 1.8 vengono mostrati i dati rilevati sulle 11 postazioni di rilevamento riportate e localizzate nella Tav. 1.3 e attraverso cui è stato costruito, secondo come spiegato al paragrafo 2.5, un diagramma di carico dei flussi veicolari nell'Area di Studio.

Nella successiva Fig. 8 sono riportati invece i risultati delle rilevazioni sui flussi veicolari in dettaglio, per ogni intersezione rilevata.

Fig. 8 - Risultati delle rilevazioni sui flussi di traffico (ora di punta serale)





COMUNE DI GIAVENO

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

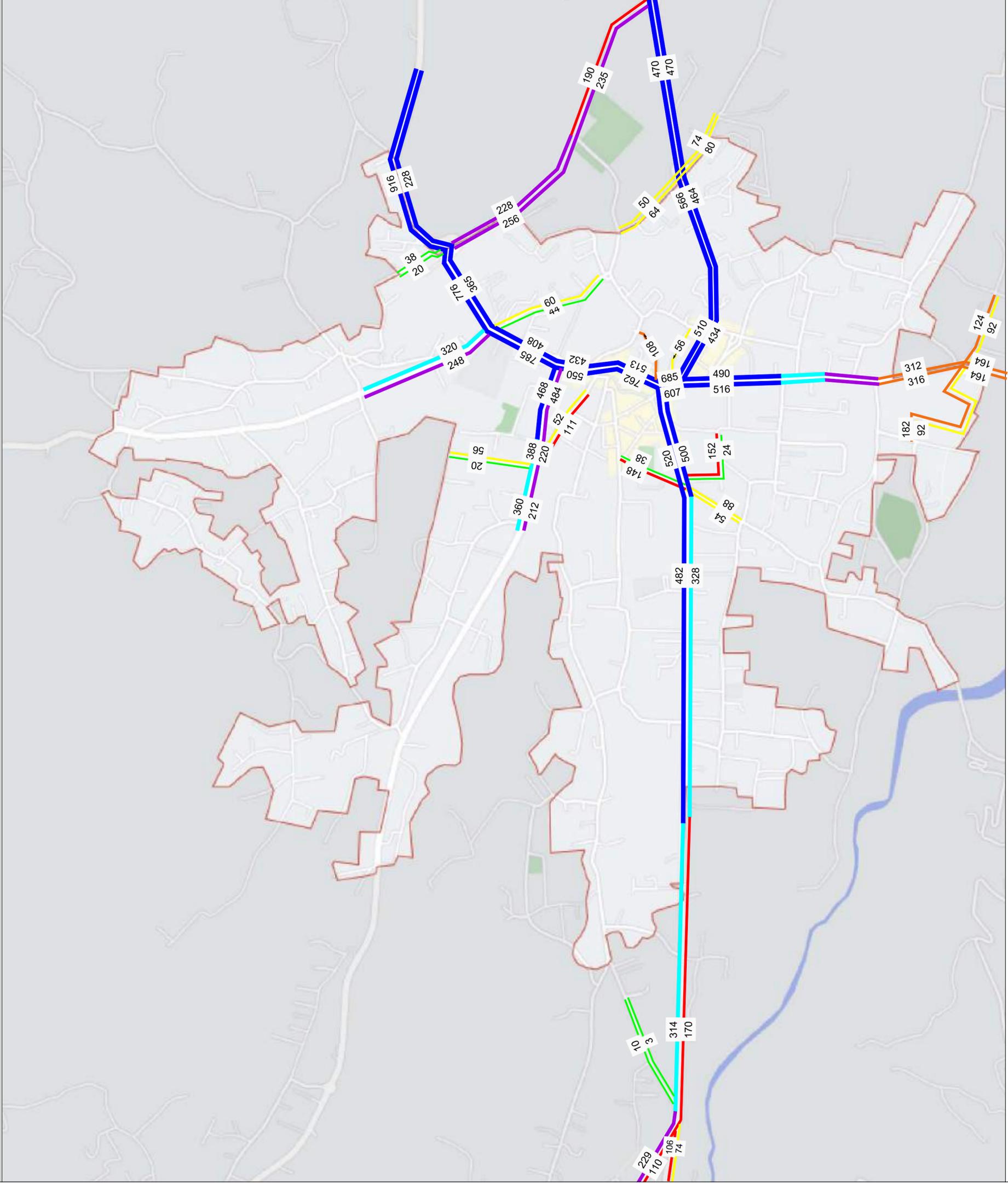
ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Dati di traffico

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	1.8	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO 2022	

LEGENDA

- < 50 veic./h
- 50 ÷ 100 veic./h
- 100 ÷ 200 veic./h
- 200 ÷ 300 veic./h
- 300 ÷ 400 veic./h
- > 400 veic./h



Capitolo 4

LE CRITICITA' ALLO STATO ATTUALE

Fase preliminare alla progettazione del P.U.T. consiste nella individuazione delle **principali criticità** attualmente riscontrabili nell'ambito cittadino.

A fronte dell'analisi del lavoro condotto è possibile rilevare:

- da un lato, l'attuale **offerta di trasporto** in termini, soprattutto, di struttura della rete stradale, di schema della circolazione vigente, di entità e dislocazione di soste e parcheggi, delle Z.T.L. esistenti, ecc...
- dall'altro, l'entità e la tipologia della **domanda di trasporto** privata, ciò sia in termini di entità che di dinamiche dei flussi degli spostamenti, oltre che di necessità di sosta dei veicoli in ingresso nell'area urbana.

Le **principali criticità** che si possono segnalare sono quelle relative a:

- per il trasporto privato:
 - fenomeni di **rallentamenti stradali** più o meno diffusi lungo tutta la rete della viabilità principale sia di penetrazione che di attraversamento (es. Via Roma), in particolare nelle ore di punta della giornata;
 - sezioni stradali della **rete della viabilità principale** attuale non sempre adeguate alla classificazione funzionale attribuita alle strade stesse. Ciò soprattutto a causa della diffusione delle soste su strada e a restringimenti della carreggiata. Discorso a parte vale per le strade all'interno del "Centro Storico" che, per motivazioni legate anche ad altri fattori quali quello delle ridotte sezioni trasversali, non risultano spesso adatte ad essere utilizzate quali vie di transito a doppio senso.
 - **velocità eccessive**, in rapporto al loro corretto utilizzo lungo alcune arterie, in particolare in corrispondenza di luoghi pubblici, quali scuole, ospedali ecc..
 - **regolazioni delle intersezioni**, si ravvisano alcune interruzioni e ritardi, causati da conflitti di troppe manovre di ingresso negli incroci, sia regolati che non, senza tuttavia che rilevare situazioni di particolare gravità. Il problema più che di congestione è di sicurezza stradale, spesso correlato alle svolte a sinistra nell'ambito delle molte intersezioni regolate da sola segnaletica stradale;
 - **L'asse di Via Roma** risulta particolarmente trafficato nelle ore di punta, rappresentando la via di attraversamento principale del centro di Giaveno.
- per le **soste e i parcheggi**:
 - per le **soste su strada** si segnala talvolta alcune auto in sosta vietata in corrispondenza anche di strade appartenenti alla viabilità principale, che vanno a discapito della fluidità dello scorrimento veicolare.
- per le **zone a traffico pedonale**:
 - non si è rilevata presenza di vie in regime di "aree pedonali" vere e proprie;
 - per le "Zone a Traffico Limitato" si rileva come sia stata istituita una zona ZTL di dimensioni discrete (in rapporto al C.S.), con accessi controllati da telecamere. La criticità consiste tuttavia nel tipo di regolamentazione della ZTL che di fatto costituisce una ZTL ambientale (sostanzialmente notturna) che non ha di fatto alcuna efficacia nel periodo diurno;

- la superficie della attuale ZTL, in virtù delle nuove disposizioni in materia ambientale (**cf. P.R.Q.A.**), risulta comunque migliorabile rispetto alla dimensione del Centro Storico.
- per le **utenze deboli (pedoni e ciclisti)**:
 - il traffico pedonale continua a risentire un po' della commistione con il traffico veicolare, soprattutto nel Centro Storico (sia dentro che fuori dai limiti della ZTL).
 - per il **traffico ciclistico**, a livello comunale, attualmente esistono delle piste e percorsi ciclabili che, tuttavia, risultano prevalentemente a servizio di aree periferiche del centro abitato. Nell'ottica delle ricerche di una mobilità alternativa all'auto si potrebbe comunque cercare di migliorare la mobilità ciclabile sia attraverso la creazione di nuove piste/corsie ciclabili o ciclo-pedonali che attraverso la creazione di zone a traffico promiscuo bici/auto nell'area urbana. Seppur la morfologia territoriale non si presti, si potrebbe comunque provare a orientare una quota parte della domanda di mobilità verso l'utilizzo della bici anche per motivi sistematici lavorativi e scolastici.
- per l'**intermodalità**:
 - in linea di massima occorrerebbe favorire una politica di integrazione tra i diversi modi di trasporto.

4.1 ESAME DELLE CRITICITA' STRUTTURALI RILEVATE

Esaminata la rete stradale in termini prestazionali, è stata fatta una analisi delle infrastrutture viarie della mobilità urbana sia sotto l'aspetto delle caratteristiche geometriche in rapporto sia alle normative vigenti che alla funzionalità per le varie componenti della mobilità urbana.

Dal quadro di analisi si evincono le seguenti criticità di carattere puntuale:

1) VIA SAN FRANCESCO D'ASSISI

La Via San Francesco d'Assisi, allo stato attuale, è regolamentata con il doppio senso di marcia. Considerando che la Via S. Francesco d'Assisi nella sua tratta iniziale più larga misura 6 metri che diventano solo più circa 3 metri (tra muri laterali) tra la Via Sant'Ambrogio e la Via Valgioie, ben si capisce come detta strada non abbia le benché minime caratteristiche geometriche e normative per ospitare un senso unico alternato né tantomeno un doppio senso di marcia veicolare.

2) VIA CALVETTERA-VIA V. EMANUELE II-VIA MARIA AUSILIATRICE

Le Vie Calvettera, Vittorio Emanuele e Maria Ausiliatrice di Savoia, che vanno a formare un anello, presentano una sezione stradale troppo ridotta (misura all'incirca 4,00 m compresa tra muri), è evidentemente non adeguata alla circolazione a doppio senso di marcia.

3) VIA NURIVALLE

Come anticipato in relazione all'esame dei flussi di traffico nelle intersezioni, la manovra di svolta a sinistra da Via Nurivalle vs Via Coazze pone un problema di scarsa visibilità aggravata dal fatto che la Coazze attualmente è tutta a doppio senso di marcia e che nella tratta di Via Nurivalle compresa tra Via Coazze e Via Balme la sezione trasversale della carreggiata è talmente ristretta (circa 4,80 metri) da non poter consentire il doppio senso di marcia in sicurezza. La larghezza della sezione è stretta al punto di non poter consentire neanche il senso unico alternato.

4) VIA ROMA

La tratta di Via Roma compresa tra Via Francesco Marchini e Via Coazze, allo stato attuale risulta a doppio senso di marcia su una sezione stradale dedicata al transito veicolare, dotata di marciapiede e di stalli auto, e crea non pochi problemi relativamente ai flussi di traffico osservati nell'ora di punta serale.

Capitolo 5

INTERVENTI PROGRAMMATI DAL COMUNE DI GIAVENO

Di seguito si riportano gli interventi già programmati dall'Amministrazione Comunale.

Nella Tav. 2, sotto riportata, viene raffigurata la localizzazione dei diversi interventi, individuati secondo un codice identificativo e dettaglio nelle figure successive.

Specificatamente il Comune di Giaveno prevede **n. 4 interventi**, identificati come:

1. Opere relative al miglioramento dell'accessibilità pedonale in località Selvaggio;
2. Realizzazione di viabilità di collegamento tra Via del Parco Abbaziale e Via Selvaggio;
3. Realizzazione di un nuovo parcheggio di 150 posti auto in Via del Parco Abbaziale;
4. Realizzazione di intersezione rialzata in località Pontepietra.



COMUNE DI GIAVENO

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

ANALISI DELLO STATO ATTUALE

Localizzazione interventi già previsti dal Comune di Giverno

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	2	-
Ing. Piero Mondo		DATA PLOTTAGGIO
Ing. Ernesto Mondo		2022

LEGENDA

CONFINE CENTRO ABITATO

CODICE IDENTIFICATIVO INTERVENTO

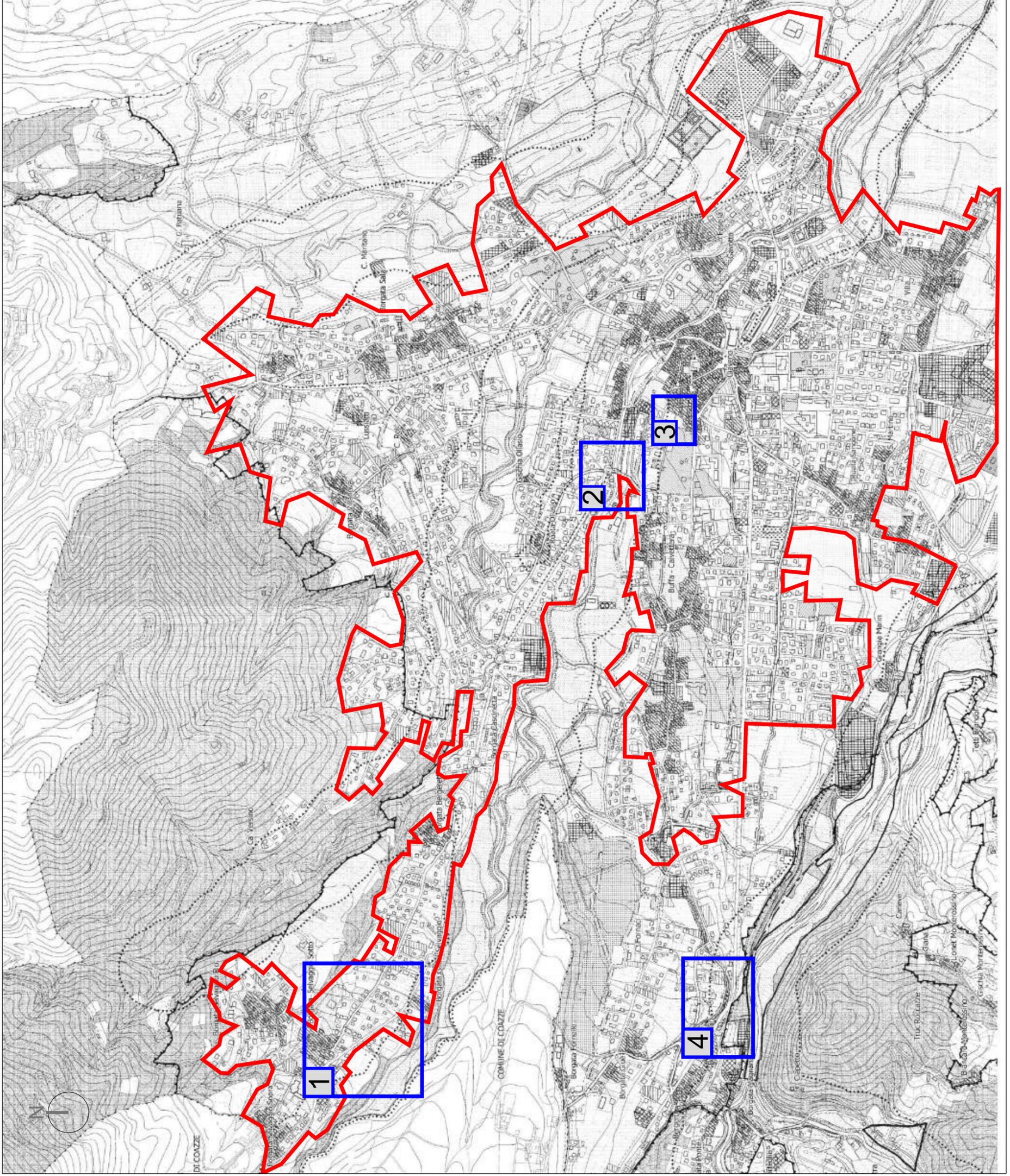


Fig. 11 - Intervento n. 3

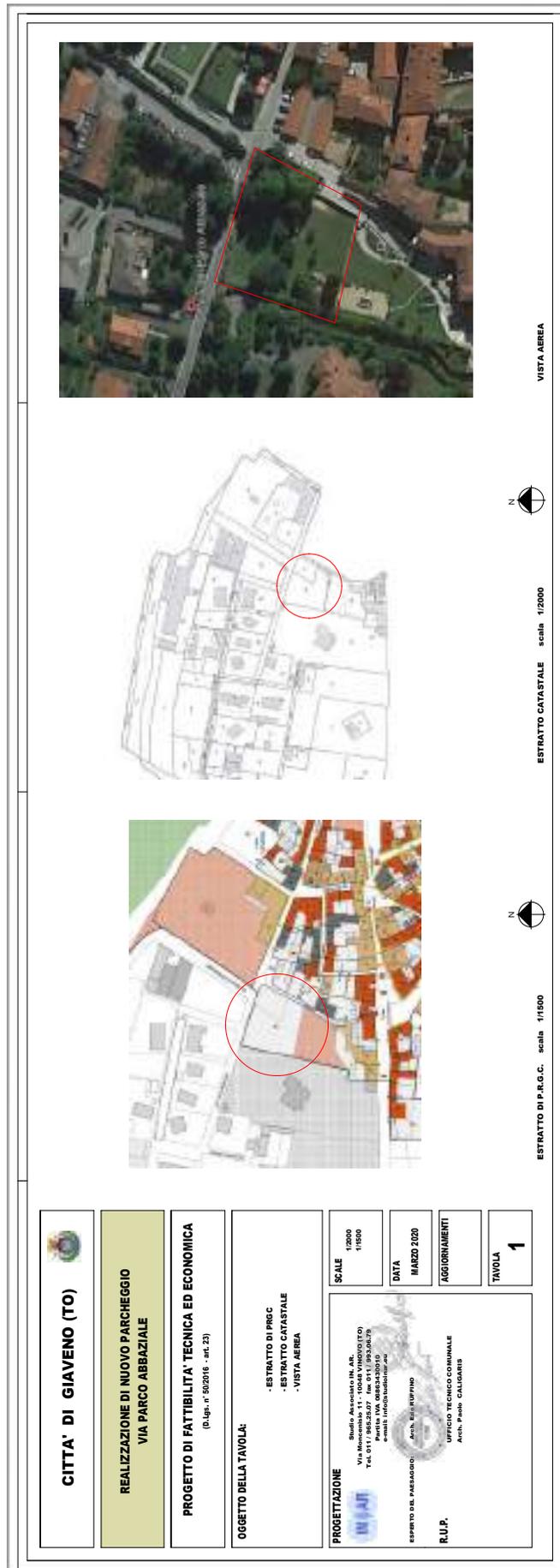
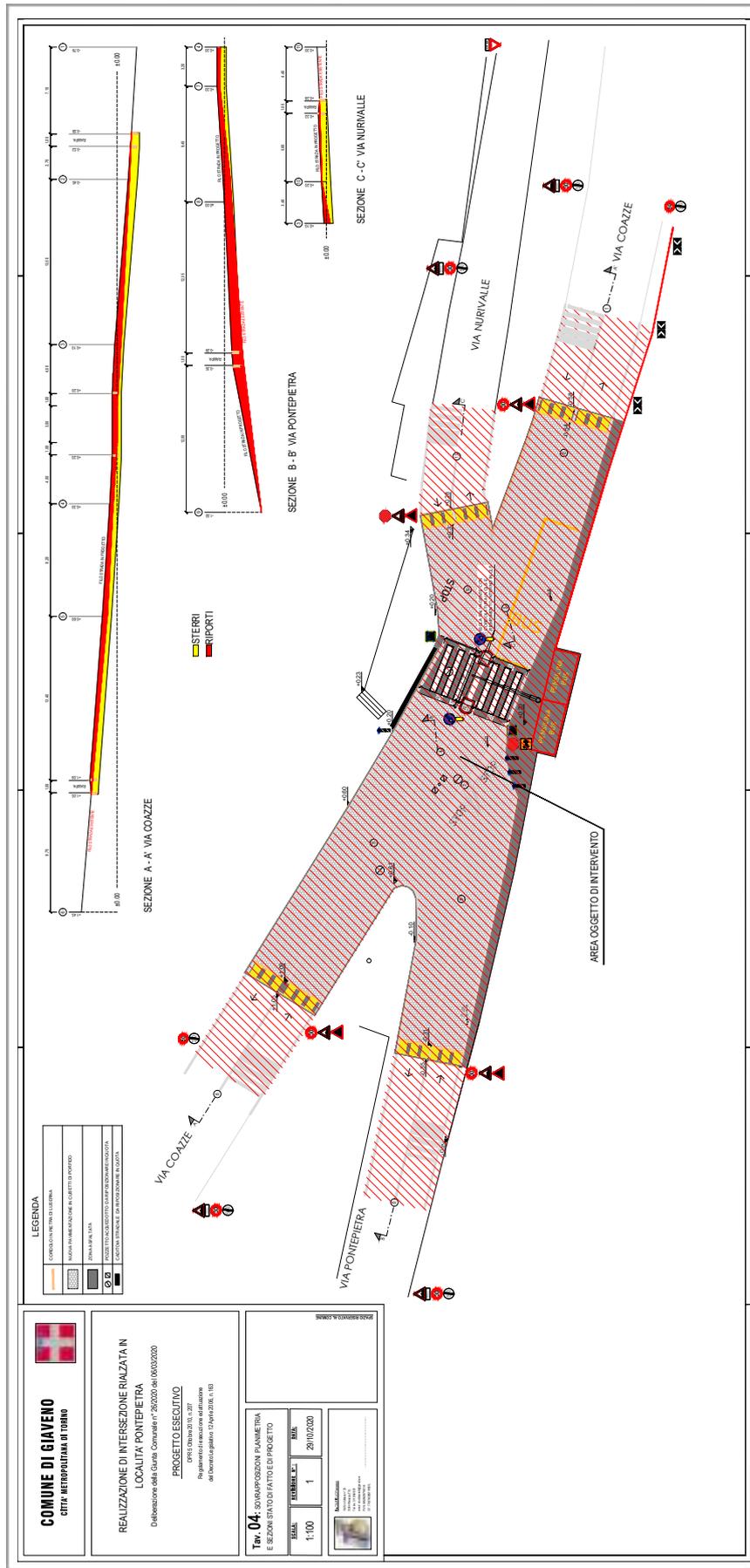


Fig. 12 - Intervento n. 4



<p>COMUNE DI GIAVERO CITTA' METROPOLITANA DI TORINO</p>	<p>REALIZZAZIONE DI INTERSEZIONE REALIZZATA IN LOCALITA' PONTEPIETRA Dallelazione della Giunta Comunale n° 26/2020 del 09/03/2020</p> <p>PROGETTO ESECUTIVO DIPLOMATO IN C.A.P. Piero Cossu Via Devesa 10, 10128, 10129, 10130, 10131, 10132, 10133, 10134, 10135, 10136, 10137, 10138, 10139, 10140, 10141, 10142, 10143, 10144, 10145, 10146, 10147, 10148, 10149, 10150, 10151, 10152, 10153, 10154, 10155, 10156, 10157, 10158, 10159, 10160, 10161, 10162, 10163, 10164, 10165, 10166, 10167, 10168, 10169, 10170, 10171, 10172, 10173, 10174, 10175, 10176, 10177, 10178, 10179, 10180, 10181, 10182, 10183, 10184, 10185, 10186, 10187, 10188, 10189, 10190, 10191, 10192, 10193, 10194, 10195, 10196, 10197, 10198, 10199, 10200</p>
	<p>Tr. 04 SOGGETTO DI INTERSEZIONE IN LOCALITA' PONTEPIETRA E SEGNALAZIONE AL CANTILE DI FONDO</p> <p>SCALA: 1:100</p> <p>DATA: 20/10/2020</p>

Capitolo 6

IL PROGETTO DEL PIANO

6.1 ARTICOLAZIONE DEL PIANO

Il Piano del Traffico Urbano del Centro Abitato, rappresenta il progetto complessivo di gestione della mobilità all'interno dell'area di studio, ed individua, trattandosi di "piano di dettaglio" quegli interventi di carattere puntuale finalizzati alla risoluzione delle criticità rilevate nell'esame della comparazione tra domanda e offerta di trasporto attuale.

In quest'ottica il Piano opera, in modo integrato, su due livelli, ovvero:

- a) **a livello generale**, sviluppato dal Capitolo 7 all'11, attraverso la ridefinizione di:
 - il piano della Z.T.L.;
 - la classificazione funzionale delle strade;
 - lo schema di circolazione;
 - i sistemi di regolamentazione delle intersezioni;
 - il sistema dei percorsi pedonali e ciclabili.
- b) **a livello specifico**, sviluppato al Capitolo 12, attraverso la definizione di:
 - misure di intervento finalizzate alla eliminazione di criticità puntualmente rilevate al Cap. 4, circostanziate e quantificate economicamente

In particolare, il Piano del Traffico di Dettaglio del C.A. è stato così articolato:

- **per le misure di cui al p.to a)** sono state dedicate delle Tavole Grafiche per singolo argomento, ovvero:
 - Tav. 3 - Progetto dell'ampliamento della Z.T.L.
 - 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
- **per le misure di cui al p.to b)** sono state dedicate delle specifiche "Schede di Intervento", così come sotto elencante:
 - Tav. 9 - Quadro sinottico per la localizzazione delle aree dei singoli interventi;
 - Tav. 9.1 - Scheda di intervento n. 1 - Via S. Francesco d'Assisi (tra via Sant'Ambrogio e Via Valgioie);
 - Tav. 9.2 - Scheda di intervento n. 2 - Via Calvettera-Via V. Emanuele II-Via Maria Ausiliatrice di Savoia;
 - Tav. 9.3 - Scheda di intervento n. 3 - Via Nurivalle (tra Via Coazze e Via Balme);
 - Tav. 9.4 - Scheda di intervento n. 4 - Via Roma (tra P.zza Colombatti e P.zza S. Lorenzo).

Ciascuna “**Scheda di Intervento**” è stata così organizzata:

- una planimetria di progetto dove viene rappresentato il progetto sia da un punto di vista infrastrutturale che normativo di segnaletica;
- la descrizione sintetica degli interventi previsti in progetto;
- una o più fotografie dello stato di fatto (ante operam);
- una o più sezioni di progetto in scala 1:50;
- la legenda per la comprensione grafica degli elementi progettati.

Capitolo 7

IL PIANO DELLA Z.T.L. E DELLA Z.T.M.

Le zone a traffico controllato (Aree pedonali, ZTL e ZTM) corrispondono ad aree urbane contrassegnate da specifici segnali fisici e normativi di ingresso e di uscita, all'interno delle quali, tramite appositi strumenti attuativi, si perseguono gli obiettivi di integrazione delle diverse componenti del traffico e di riqualificazione delle peculiarità funzionali, architettoniche, storiche e culturali del luogo.

L'impiego di zone per la moderazione/limitazione del traffico consente di ottenere i seguenti obiettivi:

- creare zone libere dal traffico (aree pedonali e ZTL) o attenuare il traffico di transito (ZTM);
- ridistribuire lo spazio stradale tra le diverse utenze della strada;
- utilizzare interventi di limitato impatto economico e visivo;
- riorganizzare i flussi di traffico secondo una gerarchia stradale ben definita;
- migliorare la fluidità delle principali intersezioni stradali mediante l'impiego di tecnologie avanzate;
- regolamentare i parcheggi per zona, con penalizzazione crescente dall'esterno verso l'interno della città;
- ottenere una riqualificazione ambientale del territorio interno liberando aree precedentemente assegnate ad usi impropri quali il traffico di attraversamento o la sosta selvaggia,
- garantire una maggiore sicurezza stradale, soprattutto per le utenze deboli;
- migliorare il sistema di trasporto ciclo-pedonale, anche ad uso della mobilità sistemata;
- aumentare l'attrattività del sistema di trasporto pubblico urbano;
- ridurre il carico ambientale e aumentare il risparmio energetico.

Attraverso l'introduzione di strumenti atti ad interrompere o deviare i flussi veicolari che si servono di queste aree ai soli fini del transito, si offre la possibilità di un riutilizzo degli spazi stradali delle zone, eliminando quella parte di traffico incompatibile con gli obiettivi di recupero della qualità ambientale e di miglioramento delle condizioni di sicurezza. Tale spazio potrà essere ridistribuito fra tutte le altre funzioni che si svolgono sulla strada, qualità della sosta e circolazione pedonale e ciclistica.

Con l'istituzione delle zone a traffico moderato, gli automobilisti tendono ad adeguarsi alla nuova situazione che non viene più considerata come un accidente puntuale e sporadico da subire, ma come la norma, alla quale adattare il proprio stile di guida.

Inoltre, la necessità di **liberare le zone dal traffico di attraversamento**, convogliandolo su determinate strade esterne alle zone, è il principio fondamentale che conduce alla riorganizzazione della gerarchia stradale.

L'uso della normativa, peraltro, consente di impostare e gestire politiche di differenziazione del parcheggio, adattando la regolamentazione della sosta alle caratteristiche specifiche e funzionali della zona.

Il primo passo per la realizzazione delle zone consiste nel delimitare correttamente l'area da moderare, tenendo in considerazione alcuni aspetti quali:

- l'identità del luogo;
- le caratteristiche funzionali;
- le dimensioni dell'area;
- la situazione del traffico.

In particolare l'estensione delle singole zone deve essere sufficientemente ampia da contenere al suo interno un adeguato numero di servizi e sufficientemente limitata per rendere possibili la maggior parte degli spostamenti interni a piedi.

Relativamente al traffico, occorre considerare che è necessario scoraggiare od eliminare il traffico di attraversamento, mentre quello locale, individuale o commerciale, può esservi eventualmente consentito con apposite regolamentazioni orarie o di altro genere.

L'aggiornamento della delimitazione delle zone, effettuata in concomitanza con il tracciamento della nuova viabilità principale, ha portato all'individuazione in estensione delle seguenti zone, così come illustrate nella Tav. 3 e 3bis, ovvero:

- una **Zona a Traffico Limitato** (Z.T.L.) che interessa la zona centrale del Comune di Giaveno, definito come "Centro Storico (C.S.)";
- una **Zona a Traffico Moderato** (Z.T.M.) che interessa la zona compresa tra il perimetro della zona ZTL e i confini del Centro Abitato;
- una **Zona a Traffico Ordinario** che interessa la zona compresa tra i confini comunali e il Centro Abitato.

Attraverso l'attuazione di una **serie di interventi di moderazione** o di **limitazione del traffico** sui punti di accesso e sulle strade interne, di organizzazione della circolazione e di imposizione di limiti di velocità ridotti, commisurati agli strumenti fisici di moderazione della velocità attuati, la suddivisione in zone così come definite consente il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Particolare importanza riveste il problema legato alla identificabilità delle zone, soprattutto del Centro Storico. A questo fine si dovrà agire in due direzioni, ovvero:

- dall'esterno, attraverso un trattamento degli ingressi che spezzi la continuità fisica tra la circolazione esterna ed interna alle zone;
- all'interno, mediante l'applicazione di strumenti fisici normativi ed integrati di moderazione del traffico e della velocità.

Nel seguito si riportano i singoli interventi di zonizzazione e di regolamentazione del traffico, per aree, del Comune di Giaveno.

7.1 PIANO DELLA ZONA Z.T.L.

Nel seguito si descrivono le principali caratteristiche della nuova Z.T.L.

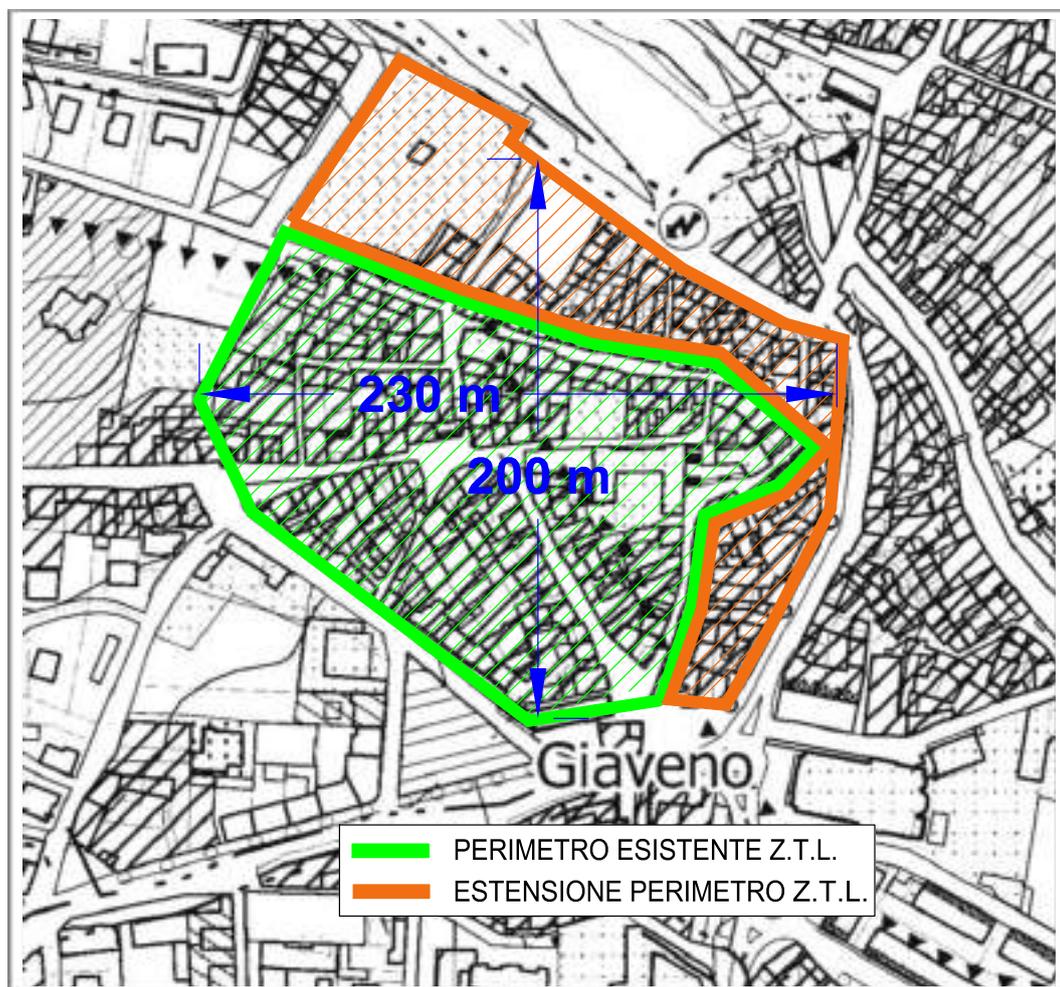
7.1.1 ESTENSIONE DELLA Z.T.L. (C.S.)

L'estensione dell'attuale zona Z.T.L. nel **Centro Storico** rappresenta certamente uno degli aspetti progettuali di maggior rilievo e qualificanti introdotti dall'aggiornamento del P.U.T. del Comune di Giaveno.

Tab. 1 - Elenco strade soggette alla Z.T.L.

ELENCO STRADE INTERNE AL C.S. - SOGGETTE A REGIME DI Z.T.L.	
Num.	Descrizione via-strada-piazza
1	Via XX Settembre
2	Piazza San Lorenzo
3	Via Umberto I
4	Via F. Sclopis
5	Piazza Sant'Antero
6	Piazza Sclopis
7	Via IV Marzo
8	Via delle Alpi
9	Via San Rocco
10	Via Cardinal Maurizio di Savoia
11	Vicolo Bacco
12	Via del Parco Abbaziale (tratta tra Vicolo Bacco a Via San Rocco)

Fig. 13 - Estensione della Z.T.L.



In punto, il C.S., rappresenta una zona nell'area centrale del Comune soggetto a regime di **Zona a Traffico Limitato**, finalizzata:

- rispondere al PRQA regionale che prevede che per la fine del 2022 l'estensione della zona ZTL sia pari ad almeno il 70% della superficie del Centro Storico;
- potenziare la totale riqualificazione dell'area urbana di **maggior pregio**;
- rafforzare l'immagine del C.S. ad 'area **"simbolo"** che diventi l'elemento qualificante e caratterizzante del Comune di Giaveno.

Mentre la regolamentazione della ZTL sarà demandata ad apposito Piano Particolareggiato, la sua estensione è stata definita secondo criteri di progetto finalizzati al raggiungimento dei seguenti obiettivi:

- comprendere le vie e gli edifici di maggior pregio, storico-ambientale ed architettonico, del Centro Storico della Città in modo da garantire una riconoscibilità anche fisica dell'area stessa, certamente agevolata dallo studio di elementi di arredo e di complemento ambientale adeguati;
- includere una buona parte delle sedi di attività commerciali e terziarie che ricadono nel Centro Storico più ristretto della città;
- ospitare le sedi di alcuni degli enti pubblici e di servizio presenti nella Comune;
- avere una configurazione di forma pseudo-circolare, con estensione lungo la **direttrice Nord-Sud di circa 200 metri** circa e secondo la **direttrice Est-Ovest di 230 metri circa**, ovvero con un **raggio medio di circa 100-120 metri** agevolmente percorribile a piedi in pochi minuti (cfr. Fig. 13);
- Possedere una regolamentazione più rigida, sia in termini temporali che di categorie di mezzi/utenti autorizzati, che consenta una reale riqualificazione del centro storico.

La Zona a Traffico Limitato complessiva, relativamente al Centro Abitato del Comune di Giaveno, interessa le strade e piazze comprese nel perimetro delimitato dalle seguenti vie (escluse dal regime di Z.T.L. salvo indicazione) elencate in senso orario:

- Via Teresa Marchini;
- Via Roma;
- Piazza San Lorenzo;
- Piazza Molines;
- Via Maria Ausiliatrice;
- Piazza Sant'Antero (inclusa in Z.T.L.);
- Vicolo Bacco (incluso in Z.T.L.);
- Via Giuoco d'Archibugio.

Nella Tav. 3 è definita in dettaglio la delimitazione dell'estensione della nuova Zona a Traffico Limitato prevista nell'abitato di Giaveno.

Mentre nella Tab. 1 è presente l'elenco delle vie soggette al regime di ZTL esteso.

In termini di superficie, a fronte di una superficie dell'attuale zona ZTL pari a circa 23.000 mq, la ZTL verrebbe estesa per una superficie territoriale pari ad ulteriori 22.600 mq.

Complessivamente la nuova ZTL avrebbe pertanto una superficie complessiva pari a 46.000 mq, con un aumento di superficie del 50% rispetto all'attuale ZTL.

Questo dato dovrebbe peraltro consentire il raggiungimento degli obiettivi prefissati dal PRQA in termini di estensione della ZTL in rapporto alla superficie del Centro Storico (70%).

7.1.2 REGOLAMENTAZIONE DELLA ZONA Z.T.L.

La zona Z.T.L., dovrà avere un tipo di regolamentazione "preferenzialmente" di tipo rigido, ovvero con preclusione totale alle auto (fatte salve quelle di residenti, carico scarico merci e poche altre eccezioni), e ciò per le seguenti principali ragioni:

- su di essa ricadono vie e vicoli di sezione trasversale contenuta, poco adatta al transito di flussi di traffico (certamente non quelli di attraversamento);
- è un'area di elevato pregio storico e, quindi, con valenza turistica da valorizzare;
- consente il conseguimento di un'area omogenea a valenza prevalentemente pedonale;
- presenta una elevata concentrazione di attività commerciali;
- è dotata di una **serie di parcheggi di corona situati a perimetro della ZTL** in grado di consentire il parcheggio dell'auto e il proseguimento del tragitto all'interno della ZTL a piedi.

La regolamentazione della Z.T.L. rappresenta uno degli elementi di maggior importanza, in quanto è con la sua regolamentazione che si definisce e si istituisce il concetto di "limitazione" del traffico.

Come detto, la "limitazione" può essere riferita a tre parametri, ovvero:

- il tempo,
- la categoria di utenza,
- la categoria di mezzi.

In relazione al tempo, la ZTL può limitare il transito a poche ore o periodi della giornata o in particolari giorni della settimana, piuttosto che essere estesa alle 24 ore ed a tutti i giorni della settimana.

In relazione alla categoria dell'utenza e/o dei mezzi, essa può limitare il traffico ad una certa categoria di utenti e consentirla ad altri.

Nella fattispecie il PUT si limita a prevedere:

- una limitazione temporale del traffico di tipo "rigido", ovvero uniformità del divieto di accesso per tutta la ZTL dalle ore 0.00 alle ore 24.00, e per tutti i giorni dell'anno;
- una limitazione del traffico per categoria di utenza di tipo "flessibile", ovvero che consenta il traffico a poche selezionate categorie di utenti e mezzi, scelti in funzione del motivo dello spostamento (es. residenti, carico-scarico merci, soccorso, servizio pubblico, ecc..)

In base al tipo di regolamentazione adottato, l'Amministrazione Comunale disciplinerà il rilascio del PASS di accesso alla ZTL.

7.1.3 LA GESTIONE ED IL CONTROLLO DELLA Z.T.L.

Attualmente la Z.T.L. di Giaveno è dotata di n. 6 varchi di accesso alla che sono stati dotati di controllo automatico degli accessi mediante sistema L.P.R. per la lettura di targhe automobilistiche.

L'obiettivo fondamentale che si vuole ottenere attraverso l'uso di un sistema di controllo automatico degli accessi nella Zona a Traffico Limitato è sostanzialmente quello di ottenere una regolazione rigorosa della domanda di trasporto privato in direzione delle aree centrali della città.

Naturalmente l'estensione della zona Z.T.L. richiederà la rimozione e ricollocazione di alcuni varchi di accesso dotati di L.P.R.

Nella fattispecie, come mostrato in fig. 14, **dovranno essere ricollocati n. 2 varchi**, ossia:

- il Varco 2-Via IV Marzo, che diventerà Via T. Marchini angolo Via XX Settembre;
- il Varco 4-Piazza S. Rocco, che diventerà Via T. Marchini angolo Via San Rocco.

Quindi, i nuovi varchi di accesso in progetto sono i seguenti:

1. **Varco 1** - Piazza San Lorenzo;
2. **Varco 2** - Via Teresa Marchini angolo Via S. Rocco;
3. **Varco 3** - Via Sclopis;
4. **Varco 4** - Via Teresa Marchini angolo Via XX Settembre;
5. **Varco 5** - Via del Parco Abbaziale;
6. **Varco 6** - Piazza Sant'Antero.

Tutti gli accessi alle aree istituite a traffico limitato saranno gestite per mezzo di telecamere LPR a lettura delle targhe.

7.1.4 LA LEGISLAZIONE SULLE Z.T.L.

Il principale strumento normativo per l'applicazione su vasta area della limitazione del traffico è rappresentato dalla «segnaletica» che deve essere disposta a perimetro dell'area oggetto dell'intervento.

Sul punto la legislazione prevede l'applicazione del seguente articolo del R. di A. del Nuovo Codice della Strada (C.d.S.):

Art. 135 (Art. 39 C.d.S.) - Segnali utili per la guida

Il segnale ZONA A TRAFFICO LIMITATO indica l'inizio dell'area in cui l'accesso e la circolazione sono limitati nel tempo o a particolari categorie di veicoli. All'uscita viene posto il segnale FINE ZONA A TRAFFICO LIMITATO. Con lo stesso segnale sono indicate le zone di particolare rilevanza urbanistica di cui all'art. 7, comma 8, del codice. Il segnale ZONA A VELOCITA' LIMITATA indica l'inizio di un'area nella quale non è consentito superare la velocità indicata nel cartello. All'uscita viene posto il segnale FINE ZONA A VELOCITA' LIMITATA.

In aiuto al Codice della Strada, il "Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti" il 28-06-2019 ha emanato delle *"Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato"*.



COMUNE DI GIAVENO

P.U.T. di dettaglio
del centro abitato

PROGETTO

Ampliamento Z.T.L.



TAVOLA N. SCALA

3 -

DATA PLOTTAGGIO

2022

Ing. Piero Mondo
Ing. Ernesto Mondo

LEGENDA

Confine centro abitato



Perimetro esistente Z.T.L.



Estensione perimetro Z.T.L. in progetto



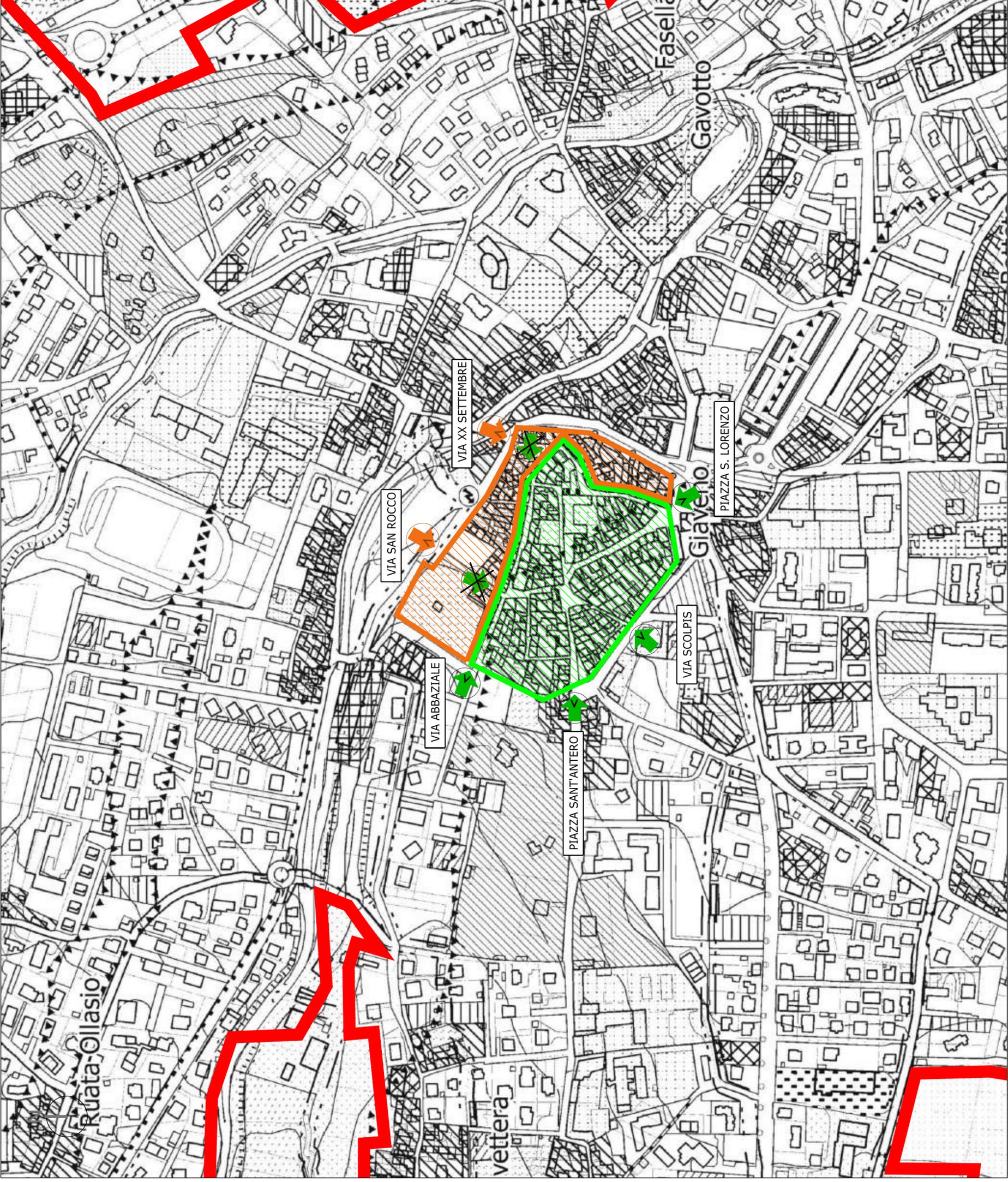
Varco Z.T.L. contesto e controllo ingresso



Varco Z.T.L. da ricollocare



Varco Z.T.L. ricollocato contesto e controllo ingresso)



7.2 LA ZONA A TRAFFICO MODERATO (Z.T.M.)

Secondo passo del progetto del P.U.T. è quello di istituire una zona, posta a corona della zona ZTL, soggetta a regime di Zona a Traffico Moderato (Z.T.M.).

L'area così definita comprende la porzione urbana compresa tra la Zona a Traffico Limitato e i limiti del Centro Abitato.

La definizione di tale area è stata progettata in modo che potesse consentire il conseguimento dei seguenti obiettivi:

- rappresentare l'estensione fisica del Centro Storico, in modo da costituire una fascia intermedia tra l'isola ZTL e il restante territorio comunale; ciò al fine di ammortizzare l'effetto del passaggio da un regime di circolazione normale ad uno soggetto a limitazione di traffico;
- perseguire l'obiettivo di riqualificazione dello spazio urbano appartenente al Centro Storico propriamente definito, attenuando l'impatto in corrispondenza di quartieri caratterizzati da elevata densità abitativa;
- rappresentare una fascia di filtro, con provvedimenti atti alla moderazione del traffico, per i traffici di penetrazione verso il perimetro del Centro Abitato. alla ricerca, e/o in uscita, da un parcheggio di corona;
- rendere tale zona facilmente identificabile attraverso una serie di interventi che ne diano un aspetto omogeneo, differenziandola così dalla restante parte della rete viaria urbana;
- garantire la sicurezza della zona, mettendo l'automobilista nelle condizioni di percepire con facilità l'ingresso in una zona a traffico controllato, in cui dovrà modificare i propri comportamenti, rispetto a quelli tenuti sulla viabilità ordinaria, in funzione dell'aumento delle altre categorie di utenti delle strade, che richiedono velocità ridotte ed aumentata attenzione nella guida.

Nella Tav. 3 bis è illustrato il confine che delimita la zona ZTM che coincide con il confine del Centro Abitato di Giaveno, in cui è prevista l'istituzione di un'unica Zona 30.

7.2.1. ESTENSIONE DELLA Z.T.M.

La zona a traffico moderato risulta essere estesa all'intero Centro Abitato di Giaveno, per cui tutte le vie incluse nel C.A. faranno parte della zona a traffico moderato, fatta eccezione che per la zona ZTL.

Gli interventi che occorrerà definire per ottenere la moderazione del traffico riguarderanno pertanto tutte le Vie e le Piazze che ricadono all'interno della zona ZTM.

7.2.2. REGOLAMENTAZIONE DELLA Z.T.M.

Le zone a traffico moderato, attraverso una serie di interventi mirati, sia al trattamento dei confini delle zone che alla moderazione del traffico al loro interno, consentono, pur senza la regolamentazione normativa rigida della Z.T.L., di ottenere gli obiettivi prefissati in fase di pianificazione.

In particolare gli ingressi alla ZTM dalla viabilità principale di penetrazione che ricade all'interno della ZTM, sono oggetto di interventi con l'attuazione di strumenti fisici e normativi mirati alla riduzione della velocità e comportamenti di guida differenti.

All'interno della ZTM la velocità dovrà essere limitata a 30 Km/h.

7.2.3. LA LEGISLAZIONE SULLE Z.T.M.

Il principale strumento normativo per l'applicazione su vasta area della moderazione del traffico è rappresentato dalla «segnaletica» che deve essere disposta a perimetro dell'area oggetto dell'intervento.

Per dettagli circa gli strumenti normativi si rimanda al capitolo relativo (cfr. cap. 11).

7.2.4. ABACO DI POSSIBILI INTERVENTI FISICI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO.

Nelle Tavole dalla n. 10 alla n. 18 sono state riportate una serie di possibili soluzioni di "Interventi fisici di moderazione del traffico".

Naturalmente questo quadro è indicativo e non esaustivo e le soluzioni riportate sono di tipo "schematico" e dovranno essere pertanto circostanziati a seconda dei casi e dei luoghi.

Nello specifico sono state riportate le seguenti tipologie di intervento:

- Tav. 10 - Restringimento della carreggiata
- Tav. 11 - Attraversamento pedonale rialzato (1)
- Tav. 12 - Attraversamento pedonale rialzato (2)
- Tav. 13 - Attraversamento pedonale protetto
- Tav. 14 - Dosso
- Tav. 15 - Mini-rotatoria carreggiabile
- Tav. 16 - Incrocio rialzato
- Tav. 17 - Chicane
- Tav. 18 - Semaforo pedonale



COMUNE DI GIAVENO

P.U.T. di dettaglio
del centro abitato

PROGETTO

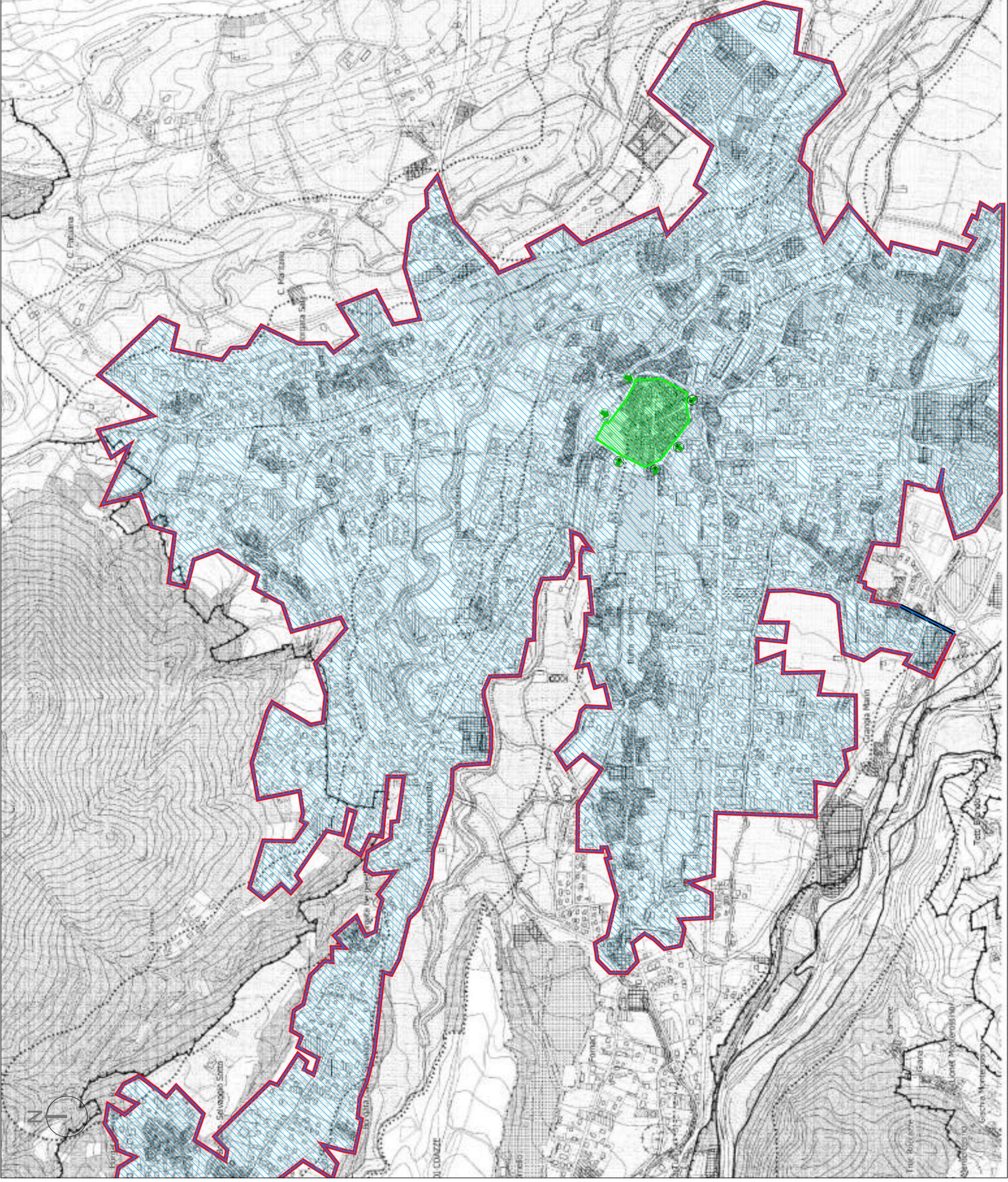
Ampliamento Z.T.L. e istituzione
zona Z.T.M.

TAVOLA N.	SCALA
3 bis	-
DATA PLOTTAGGIO	
2022	

Ing. Piero Mondo
Ing. Ernesto Mondo

LEGENDA

- Confine centro abitato
- Zona ZTL in progetto
- Zona ZTM in progetto
- Varco Z.T.L. contesto e controllo ingresso



Capitolo 8

CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA

8.1 LA CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA

In base alle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, ogni elemento viario deve essere classificato tenendo conto sia delle caratteristiche geometriche (art. 2 del Nuovo Codice della Strada), sia della funzione preminente che esso svolge nell'ambito della rete viaria.

In punto, l'art. 2 del C.d.S. classifica le strade, in funzione delle loro caratteristiche costruttive, tecniche e funzionali, nei seguenti tipi:

- A - Autostrade
- B - Strade extraurbane principali
- C - Strade extraurbane secondarie
- D - Strade urbane di scorrimento
- E - Strade urbane di quartiere
- F - Strade locali

Tali strade devono presentare le seguenti caratteristiche minime:

AUTOSTRADA: strada extraurbana o urbana a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie di marcia, eventuale banchina pavimentata a sinistra e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra, priva di intersezioni a raso e di accessi privati, dotata di recinzioni e di sistemi di assistenza all'utenza lungo l'intero tracciato, riservato alla circolazione di talune categorie di veicoli a motore e contraddistinta da appositi segnali di inizio e di fine. Deve essere attrezzata con apposite aree di servizio ed aree di parcheggio, entrambe con accessi dotati di corsie di decelerazione e accelerazione.

STRADA URBANA DI SCORRIMENTO: strada a carreggiata indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali esterne alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate.

STRADA URBANA DI QUARTIERE: strada ad unica carreggiata con almeno due corsie, banchine pavimentate e marciapiedi; per la sosta sono previste aree attrezzate con apposita corsia di manovra, esterna alla carreggiata.

STRADA LOCALE: strada urbana o extraurbana non facente parte degli altri tipi di strade. Sono le strade a servizio diretto degli edifici per gli spostamenti pedonali e, soprattutto, per la parte iniziale e finale degli spostamenti veicolari privati.

Dall'esame della Direttiva del Min. dei L.L. P.P. per la redazione, adozione ed attuazione dei P.U.T. del 12/04/95, si evince che nella classificazione delle strade deve prevalere l'aspetto funzionale di ciascun tronco viario e che per ciò che concerne gli aspetti geometrici previsti, il Regolamento Viario è da considerarsi cogente per le strade di nuova realizzazione e quale obiettivo da raggiungere per quelle esistenti.

Ai fini di un'applicazione della classificazione delle strade più rispondente alle caratteristiche delle stesse ed alle varie situazioni di traffico, le Direttive (cfr. All. 1.2. alla Dir. 12/04/95 – Classificazione delle strade e Regolamento viario) indicano che possono prevedersi anche altri tipi di strade con funzioni e caratteristiche intermedie rispetto ai tipi precedentemente indicati, quali:

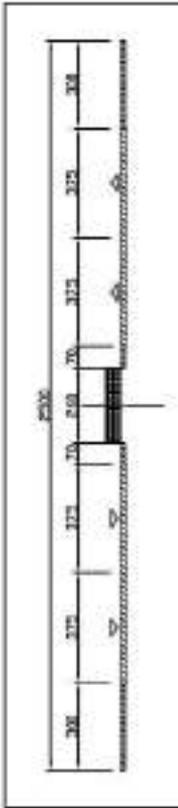
- **Strade di scorrimento veloce:** intermedie tra le autostrade e le strade di scorrimento;
- **strade interquartiere:** intermedie tra quelle di scorrimento e di quartiere.

Tale espressione sottintende peraltro la possibilità di prevedere diversi tipi di strade con caratteristiche intermedie, a seconda della realtà oggetto di studio, oltre a quelle indicate dalle Direttive stesse.

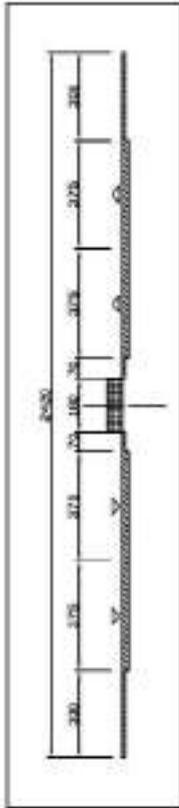
Nello schema che segue sono state riportate le caratteristiche geometriche delle varie tipologie di strade.

SCHEMI TIPOLOGICI - CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DELLE STRADE

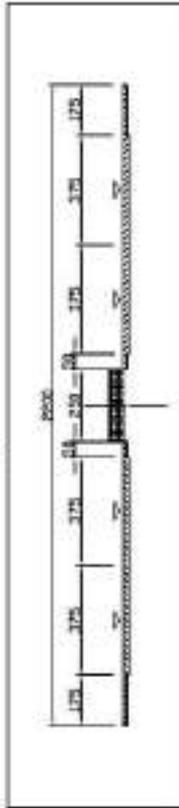
Autostrade Extraurbane



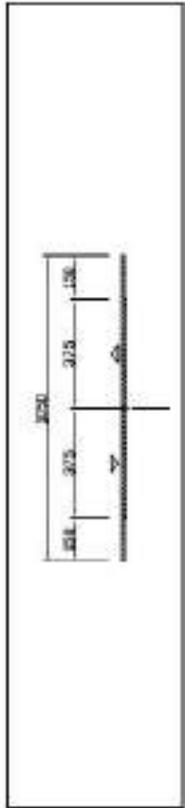
Autostrade Urbane



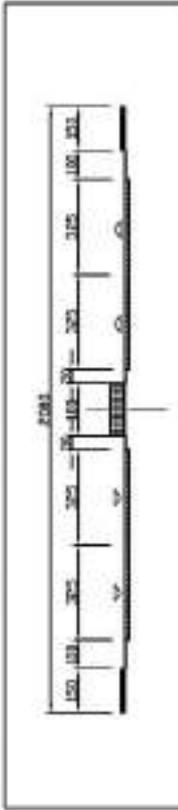
Sirade Extraurbane Principali



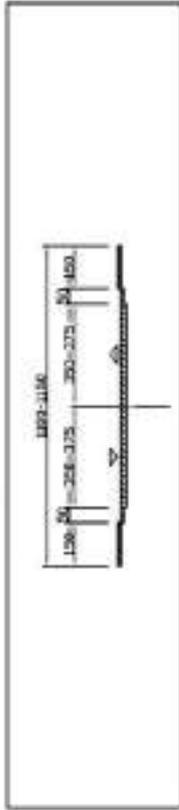
Sirade Extraurbane Secondarie



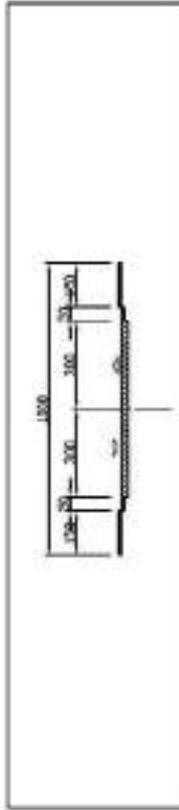
Sirade Urbane di Scorrimento



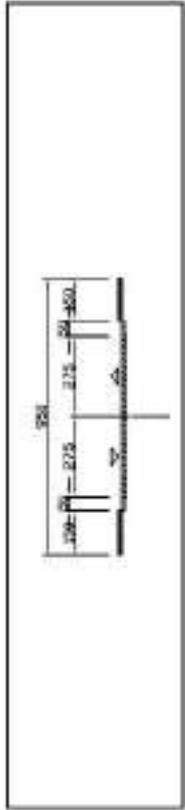
Sirade Urbane di Interquartiere



Sirade Urbane di Quartiere



Sirade Locali Ambito Urbano



8.2 LA CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE VIARIA DI GIAVENO

La riorganizzazione della rete stradale urbana è stata prevista considerando la posizione gerarchica che le singole strade rivestono all'interno della rete complessiva.

La specifica posizione di una strada, in termini di scala gerarchica, è stata determinata in funzione della dimensione, della posizione nell'ambito del Comune, della tipologia, della quantità di traffico che è in grado di smaltire.

E' stata impostata una gerarchia delle strade urbane che si articola in due grandi categorie, in funzione della classificazione delle strade desumibile dalla normativa in materia di redazione dei P.U.T. (Dirett. Ministero LL.PP. del 12/04/95), ovvero:

- la viabilità urbana principale;
- la viabilità urbana secondaria.

Più in generale la rete della viabilità complessiva che interessa il Comune di Giaveno è costituita da:

- la viabilità urbana principale;
- la viabilità urbana secondaria.

Nella Tav. 4 è riportato lo schema della rete stradale con l'indicazione della classificazione funzionale definita nell'ambito del progetto del P.U.T.

Nel seguito si analizzano singolarmente.

8.2.1 LA RETE DELLA VIABILITÀ PRINCIPALE

La viabilità principale secondo cui è stata riorganizzata la rete stradale del Centro Abitato del Comune di Giaveno, è stata articolato in quattro livelli di viabilità secondo la seguente classificazione funzionale:

- viabilità di accesso alla Città
- viabilità di penetrazione nel C.A. (strade interquartiere di penetrazione)
- viabilità di attraversamento del C.A. (strade interquartiere di attraversamento)
- viabilità di distribuzione (strade di distribuzione o di quartiere)

Nel seguito si analizzano singolarmente.

8.2.1.1 La rete della viabilità principale di accesso al Comune

La rete viaria principale di accesso all'abitato, cui è delegata la funzione di accesso/egresso all'agglomerato urbano, è costituita da n. 7 direttrici principali disposte secondo uno schema di tipo radiale rispetto al centro cittadino.

Le 7 direttrici di accesso a Giaveno, che appartengono tutte al sistema delle strade statali, elencate a partire da Ovest in senso orario sono le seguenti:

- | | | |
|-------------------------|------------------------------|----------------------------|
| • direttrice Ovest | (Coazze-Giaveno) | rappresentata dalla SP 190 |
| • direttrice Nord-Ovest | (Selvaggio-Giaveno) | rappresentata dalla SP 189 |
| • direttrice Nord | (Valgioie-Giaveno) | rappresentata dalla SP 188 |
| • direttrice Nord Est | (Avigliana-Giaveno) | rappresentata dalla SP 190 |
| • direttrice Est | (Trana-Giaveno) | rappresentata dalla SP 187 |
| • direttrice Sud | (Cumiana-Giaveno) | rappresentata dalla SP 193 |
| • direttrice Sud-Ovest | (Case Tetti Brandol-Giaveno) | rappresentata dalla SP 227 |

8.2.1.2 La rete della viabilità urbana principale di penetrazione (Strade interquartiere di penetrazione)

La rete della viabilità urbana principale di accesso all'interno del C.A. rappresenta la struttura principale della rete viaria cittadina.

Secondo i dettati normativi in materia (Direttiva 12/04/95), le strade aventi tale funzione rientrano nella definizione delle «strade interquartiere» che, nell'ambito della normativa stessa, si collocano quali strade intermedie tra le strade di scorrimento e le strade di distribuzione.

Esse devono soddisfare il seguente principale obiettivo di progetto:

- canalizzare la maggior parte dei flussi di traffico di media lunga percorrenza che consentono la penetrazione nel C.A., spingendosi all'interno del Centro Storico e sino al limite della Z.T.L. ove le stesse risultano interconnesse con i parcheggi di interscambio. In altre parole rappresentano le direttrici di penetrazione ad assolvimento della mobilità in entrata/uscita dal C.S. e dalla Z.T.L..

Le strade di interquartiere di penetrazione, compatibilmente con reali possibilità fisiche della rete attuale, sono state individuate in modo tale da possedere le seguenti caratteristiche prestazionali-funzionali:

- possedere una larghezza della sezione stradale tale da poter smaltire volumi di traffico che, soprattutto nelle ore di punta, raggiungono valori elevati, dell'ordine di 1.500 veicoli/ora ed oltre;
- consentire la possibilità di un aumento della sezione stradale carreggiabile attraverso l'eliminazione, parziale o totale, dei parcheggi situati a bordo strada. In tal modo si può ottenere un aumento delle corsie percorribili piuttosto che la realizzazione di corsie riservate al Trasporto Pubblico su gomma;
- presentare il minor numero possibile di intersezioni con la restante viabilità; ciò consente di minimizzare i «ritardi» per i flussi veicolari in transito sulla viabilità principale, di penetrazione o di attraversamento che sia, evitando fenomeni di congestione agli incroci che, secondo il principio dell'«effetto rete», si ripercuotono negativamente su tutta la viabilità cittadina.

E' necessario a tal fine predisporre un accurato studio esecutivo di tutte le intersezioni che interessano la viabilità principale;

- presentare tragitti brevi e lineari, a collegamento delle zone di confine del C.A., direttamente con i parcheggi di interscambio, ovvero della Z.T.L.. Ne risulta una configurazione di tipo radio-centrico;
- consentire il raggiungimento di tutti i Settori di Traffico attraverso adeguate direttrici di distribuzione;
- presentare un numero limitato di attraversamenti pedonali e disporre di un numero adeguato di passaggi protetti;
- essere fatto rispettare il limite di velocità di 50 km/h.

Le strade che, nell'ambito del C.A. di Giaveno, sono state classificate come strade interquartiere di penetrazione, costituenti la maglia della rete urbana principale del Comune sono quelle evidenziate con una linea di colore blu nella Tav. 4.

La viabilità urbana principale risulta costituita da una rete stradale di tipo urbano avente una configurazione planimetrica costituita principalmente da 6 direttrici radiali di accesso al Centro Storico.

Esse presentano gli attestamenti rispettivamente nei punti di accesso al C.A. e, in corrispondenza del limite della Z.T.L., dove consentono l'accesso diretto al sistema dei parcheggi di corona della Z.T.L..

Le 6 direttrici radiali, di accesso al Centro Storico, sono rappresentate dalle seguenti vie, sempre elencate in senso orario a partire dal settore Ovest:

- **Via Coazze:**

essa costituisce il prolungamento, in ambito urbano, della S.P. 190 (direttrice di accesso principale all'abitato da Ovest) e si attesta, in corrispondenza dell'Abitato, nell'intersezione di località Pontepietra con Via Nurivalle e Via Pontepietra. La Via Coazze si attesta, nei pressi del C.S. di Giaveno alla rotatoria su cui confluiscono Via Roma, Via Ospedale e Piazza San Lorenzo. Questa direttrice di penetrazione collega il Centro Abitato di Giaveno con il Comune di Coazze.

- **Via Francesco Marchini - Via Selvaggio:**

essa si attesta, in prossimità del Centro Storico, in corrispondenza della rotatoria tra Via Roma e Via Pacchiotti. Anche questa direttrice è di particolare importanza in quanto, al pari di Via Coazze, anche su di essa confluiscono i flussi gravitanti sulla S.P. 189 e collega, sulla direttrice Nord-Ovest, il Centro Abitato con il Comune di Selvaggio.

- **Via Sacra di San Michele:**

Via Sacra di San Michele costituisce il proungamento della S.P. 188 e, nel C.A. di Giaveno, si attesta all'intersezione con Via Grisola mentre, a nord del C.S., si attesta in corrispondenza dell'incrocio a rotatoria di Piazza Colombatti, in cui convergono Via Francesco Marchini (direttrice Nord-Ovest) e Via Roma (strada di distribuzione di quartiere).

- **Via Avigliana:**

essa costituisce il prolungamento, in ambito urbano della S.P. 190 (direttrice di accesso principale alla città da Nord-Est) e si attesta nel Centro Abitato di Giaveno all'intersezione con Via Belvedere. Nel C.S. si attesta invece a nord del suddetto in corrispondenza dell'incrocio a rotatoria di Via Sacra di San Michele (direttrice Nord di accesso all'abitato dalla S.P. 190) e Via Guglielmino (strada di distribuzione di quartiere, che collega la Via Sacra di S. Michele con la direttrice Est di accesso al C.A. dalla S.P. 187). Tale direttrice collega l'Abitato di Giaveno con i Laghi di Avigliana.

- **Viale Regina Elena-Via Torino:**

costituisce il prolungamento, in ambito urbano, della S.P. 187 (direttrice di accesso principale alla città da Est) e si attesta nell'Abitato nell'intersezione con Corso Piemonte (strada di interquartiere di attraversamento). Nel Centro Storico, invece, si attesta nel Centro Storico, in corrispondenza di P.zza San Lorenzo, sulla rotatoria che collega Via Canonico Pio Rolla, Via Stazione e Via Roma (strada di distribuzione di quartiere). Su questa direttrice di penetrazione gravitano i flussi provenienti dalla S.P. 187, che collega Giaveno con il Comune di Trana.

- **Via Canonico Pio Rolla:**

costituisce il prolungamento, in ambito urbano, della S.P. 187 (direttrice di accesso principale a Giaveno da Sud) e si attesta, nel Centro Abitato, in corrispondenza dell'intersezione a rotatoria in cui confluiscono via Caduti sul Lavoro e Via della Cartiera (via di accesso al centro commerciale Coop). La Via Canonico Pio Rolla arriva nei pressi del C.S. di Giaveno attestandosi sulla rotatoria che collega la medesima con Viale Elena Regina (direttrice Est per mezzo della S.P. 187) e Via Roma. Questa direttrice collega il Comune di Giaveno con il Comune di Cumiana.

8.2.1.3 La rete della viabilità urbana principale di attraversamento (Strade interquartiere di attraversamento)

La rete della viabilità urbana principale di attraversamento del C.A. rappresenta, unitamente a quella di penetrazione, la struttura principale della rete viaria cittadina.

Secondo i dettati normativi in materia (Direttiva 12/04/95) le strade aventi tale funzione rientrano sempre nella definizione delle «strade interquartiere» che, nell'ambito della normativa stessa, si collocano quali strade intermedie tra le strade di scorrimento e le strade di distribuzione.

Esse devono soddisfare i seguenti obiettivi di progetto:

- collegare le principali zone della Città tra loro , secondo precisi itinerari di attraversamento, a solvimento della quota parte di mobilità interna-interna a collegamento dei Settori di Traffico. Sono le direttrici di attraversamento urbano.
- collegare le principali zone della città con la viabilità extraurbana in modo da canalizzare, lungo itinerari prescelti, quegli spostamenti in ingresso/egresso dal Centro Abitato, ovvero di convogliare i flussi di attraversamento urbano. Anch'esse rappresentano, nello schema della viabilità, le direttrici di attraversamento urbano.

Le strade di interquartiere di attraversamento, compatibilmente con reali possibilità fisiche della rete attuale, sono state individuate in modo tale da possedere le seguenti caratteristiche prestazionali-funzionali:

- possedere una larghezza della sezione stradale tale da poter smaltire volumi di traffico che, soprattutto nelle ore di punta, raggiungono valori elevati;
- consentire la possibilità di un aumento della sezione stradale carreggiabile attraverso l'eliminazione, parziale o totale, dei parcheggi situati a bordo strada.
- presentare il minor numero possibile di intersezioni con la restante viabilità; ciò consente di minimizzare i «ritardi» per i flussi veicolari in transito sulla viabilità principale, di penetrazione o di attraversamento che sia, evitando fenomeni di congestioni agli incroci che, secondo il principio dell'«effetto rete», si ripercuotono negativamente su tutta la viabilità cittadina.

E' necessario a tal fine predisporre un accurato studio esecutivo di tutte le intersezioni che interessano la viabilità principale;

- consentire il raggiungimento di tutte le zone del CA attraverso adeguate direttrici di distribuzione;
- presentare un numero limitato di attraversamenti pedonali e disporre di un numero adeguato di passaggi protetti;
- essere fatto rispettare il limite di velocità di 50 km/h.

Le strade che, nell'ambito del C.A. di Giaveno, sono state classificate come strade interquartiere di attraversamento, costituenti gli itinerari di canalizzazione dei flussi di transito urbani, ovvero non interessati ad accedere al Centro Storico e alla Z.T.L., sono quelle evidenziate con una linea tratteggiata di colore blu nella Tav. 4.

In punto, la rete urbana principale di attraversamento del C.A., ovvero le strade classificate nel presente Piano come «strade interquartiere di attraversamento», si configurano sul territorio come itinerari a viabilità privilegiata lungo i quali gli automobilisti dovranno essere opportunamente «indirizzati» e «guidati», per mezzo della predisposizione di una adeguata segnaletica sia orizzontale che verticale.

Itinerario di attraversamento Nord Est- Sud Est e viceversa:

Si configura a servizio dei flussi di mobilità che collegano le strade di interquartiere di penetrazione S.P. 190 e S.P. 187, rispettivamente direttrice Nord Est e direttrice Est al C.A. di Giaveno.

L'itinerario definito è quello costituito da Corso Piemonte, che si innesta a Nord su Via Avigliana (S.P. 190) per mezzo di rotatoria e a Sud su Via Torino (S.P. 187) tramite rotatoria.

8.2.1.4 La rete della viabilità urbana principale di distribuzione (Strade di distribuzione)

Nell'ambito della viabilità principale rappresentano le strade di 2° livello.

Esse devono soddisfare i seguenti obiettivi di progetto raccogliere i flussi di traffico provenienti dall'interno per distribuirli sulle strade interquartiere, sia di penetrazione che di attraversamento urbano;

Le strade di distribuzione devono presentare le seguenti caratteristiche prestazionali-funzionali:

- devono essere interne all'Abitato;
- devono essere presenti su tutto l'Abitato;
- devono essere dotate di una sufficiente offerta di ingressi e di uscite, al fine di consentire una agevole interconnessione con la viabilità secondaria locale e di quartiere;
- può essere ammesso il parcheggio su strada;
- deve essere fatto rispettare il limite di velocità di 50 km/h, fatta eccezione per quelle interne al C.S. (ZTL) con limite ridotto a 30 km/h.

Le strade che, nell'ambito del C.A. di Giaveno, sono state classificate come «strade di distribuzione», sono quelle evidenziate con una linea di colore rosso nella Tav. 4.

In punto, sono state classificate come «strade di distribuzione», le seguenti arterie urbane:

- Via Maurizio Guglielmino,
- Via San Sebastiano (tratto compreso tra Via Guglielmino e Via Seminario),
- Via Rametti,
- Via Roma (nel tratto compreso tra Via Ospedale e Via Francesco Marchini),
- Via Teresa Marchini,
- Via XXIV Maggio,
- Via Maria Ausiliatrice (nel tratto tra Via XXIV Maggio e Via Piave),
- Via Calvettera,
- Via Suor Luigina Versino,
- Via Vittorio Emanuele II,
- Via Colle del Vento (nel tratto tra Via Vittorio Emanuele II e Strada dei Ronchi della Buffa),
- Strada dei Ronchi della Buffa,

- Via Francesco Petrarca,
- Via Margheria (tra Via Petrarca e Via Via Trasaghis),
- Via Trasaghis (nella tratta a partire dall'incrocio con Via Margheria),
- Via Villanova (nella tratta compresa tra Via Selvaggio e Via Coste),
- Via Coste (nella tratta tra Via Villanova e Via Sacra di San Michele).

8.2.2. LA RETE DELLA VIABILITÀ SECONDARIA

La viabilità secondaria, in cui è stata riorganizzata la rete stradale urbana di Giaveno, è rappresentata da tutte le altre strade interne al Centro Abitato di Giaveno non appartenenti alla viabilità principale.

La rete della viabilità secondaria è stata articolata su due livelli secondo la seguente classificazione funzionale:

- strade locali
- strade pedonali

8.2.2.1. La rete della viabilità urbana locale (Strade locali)

Rappresenta la rete della viabilità interna alle singole zone in cui è stato suddiviso il Centro Abitato, assolvendo pertanto a funzioni di carattere locale e residenziale.

Secondo i dettati normativi in materia (Direttiva 12/04/95) le strade aventi tale funzione rientrano nella definizione delle «Strade Locali».

Esse devono soddisfare i seguenti obiettivi di progetto:

- essere interne al Centro Abitato, comprendendo la Z.T.L., il Centro Storico;
- avere la funzione specifica di consentire l'accesso all'edificato;
- sopportare principalmente il traffico in ingresso ed in uscita dalle zone.

Le strade locali, compatibilmente con reali possibilità fisiche della rete attuale, sono state individuate in modo tale da possedere le seguenti caratteristiche prestazionali-funzionali:

- essere predisposte per accettare la sosta regolamentata dei residenti (di lunga durata) ed eventualmente, delle attività economiche (di breve durata);
- avere la sede viaria adeguata al limite di velocità consentito;
- consentire il transito pedonale, per cui dovranno essere predisposti molti attraversamenti pedonali (protetti in presenza di punti pericolosi o in prossimità di scuole);
- consentire la velocità limite di 30 km/h.

Le strade che, nell'ambito del C.A. di Giaveno, sono state classificate come «strade locali», costituenti la maglia della rete urbana secondaria del Comune, sono tutte quelle che nella Tav. 4 non risultano evidenziate con specifici colori.

Sono quindi classificate come «strade locali» tutte le strade interne al Centro Abitato di Giaveno non appartenenti alla rete della viabilità principale.

Per tale motivo se ne omette l'elenco completo.

8.2.2.2. La viabilità urbana pedonale (Strade pedonali)

Sono le strade nelle quali è precluso il transito ai veicoli privati.

Attraverso l'adozione di opportuni strumenti di moderazione del traffico, è possibile consentire l'ingresso a particolari categorie di automezzi quali, mezzi di soccorso, commerciali e dei residenti.

Appartengono a tale tipologia di strade tutte quelle vie che ricadono nell'ambito delle Aree Pedonali e in quelle soggette a regime di Z.T.L. 24 ore.

Nel comune di Giaveno non risulta esservi strade pedonali. In caso di attuazione di una Zona ZTL a regolamentazione rigida con estensione alle 24 ore tutte le vie in essa ricadenti potranno essere assimilate (anche se giuridicamente non lo sono) a strade pedonali.



COMUNE DI GIAVENO

P.U.T. di dettaglio
del centro abitato

PROGETTO

Classificazione funzionale delle
strade

 samep mondo engineering srl Ingegneria dei sistemi di trasporto	TAVOLA N.	SCALA
	4	-
Ing. Piero Mondo Ing. Ernesto Mondo	DATA PLOTTAGGIO 2022	

LEGENDA

- Confine centro abitato
- Strade di interquartiere di penetrazione
- Strade di interquartiere di attraversamento
- Strade di distribuzione di quartiere

