

# COMUNE DI NONE

## Assessorato all'urbanistica



**PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U)** *Revisione 2006*

*Progettista: Arch. Eros PRIMO – Ufficio Tecnico Comunale*

## PREMESSA

La Regione Piemonte (DCR N. 506 – C.R. 14260 del 24/11/98) ha inserito il Comune di None nell'elenco dei comuni obbligati alla redazione del Piano Urbano del Traffico **(P.U.T.)**.

Il **P.U.T.** è in realtà composto di tre distinti livelli di progettazione:

- **1)** il Piano Generale del Traffico Urbano **(P.G.T.U.)** che consiste in un piano quadro che definisce la gerarchia viaria, la politica intermodale adottata e l'enunciazione delle proposte d'intervento per ciascuna componente della viabilità (trasporto pubblico, pedoni, circolazione veicolare, cicli).
- **2)** i Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, intesi come progetti di massima relativi ad ambiti più ristretti.
- **3)** i Piani Esecutivi del Traffico Urbano che riguardano la progettazione attuativa dei singoli interventi

Il P.G.T.U., inteso quale primo e predominante livello di definizione del P.U.T., venne dunque approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 23 del 22.05.2001.

Poiché il P.U.T. deve essere sottoposto a revisione ogni due anni, l'Amministrazione Comunale ha ritenuto di operare tale revisione in concomitanza con l'avvio della variante di aggiornamento del **Piano Regolatore Generale**.

## GLI OBIETTIVI

Verifica dell'efficacia del piano, a 4 anni dall'adozione dello strumento, rispetto all'evoluzione delle dinamiche del traffico, con particolare evidenza ai seguenti aspetti

- Miglioramento delle condizioni di circolazione*
- Miglioramento delle condizioni di sicurezza*
- Riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico*
- Risparmio energetico*
- Definizione delle politiche intermodali*

la revisione del P.U.T. è stata strutturata espletando compiutamente il primo livello di progettazione (P.G.T.U.), fornendo inoltre delle indicazioni di dettaglio (livelli 2 e 3) per i "nodi" che qualificano la proposta d'intervento contenuta nel P.U.T.

## PARTE PRIMA: ANALISI

### ASSETTO TERRITORIALE, RETE INFRASTRUTTURALE E VIARIA

#### Assetto viario extraurbano: gli elementi di novità

##### I fatti avvenuti

- l'entrata in funzione della nuova variante Debouchè
- il potenziamento della S.P. 142 (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTCP, D.C.R. n.291 del 1-08-03), quale componente fondamentale della rete viaria Sud-Ovest della Provincia, che depotenzia il ruolo della S.P. 141, destinata a conservare un ruolo locale; ciò rende più remota la possibilità di fruire di finanziamenti per la variante alla S.P.141 in direzione Candiolo prevista nel vigente PRGC
- il completamento dell'autostrada Torino-Pinerolo, con il nuovo casello di Beinasco

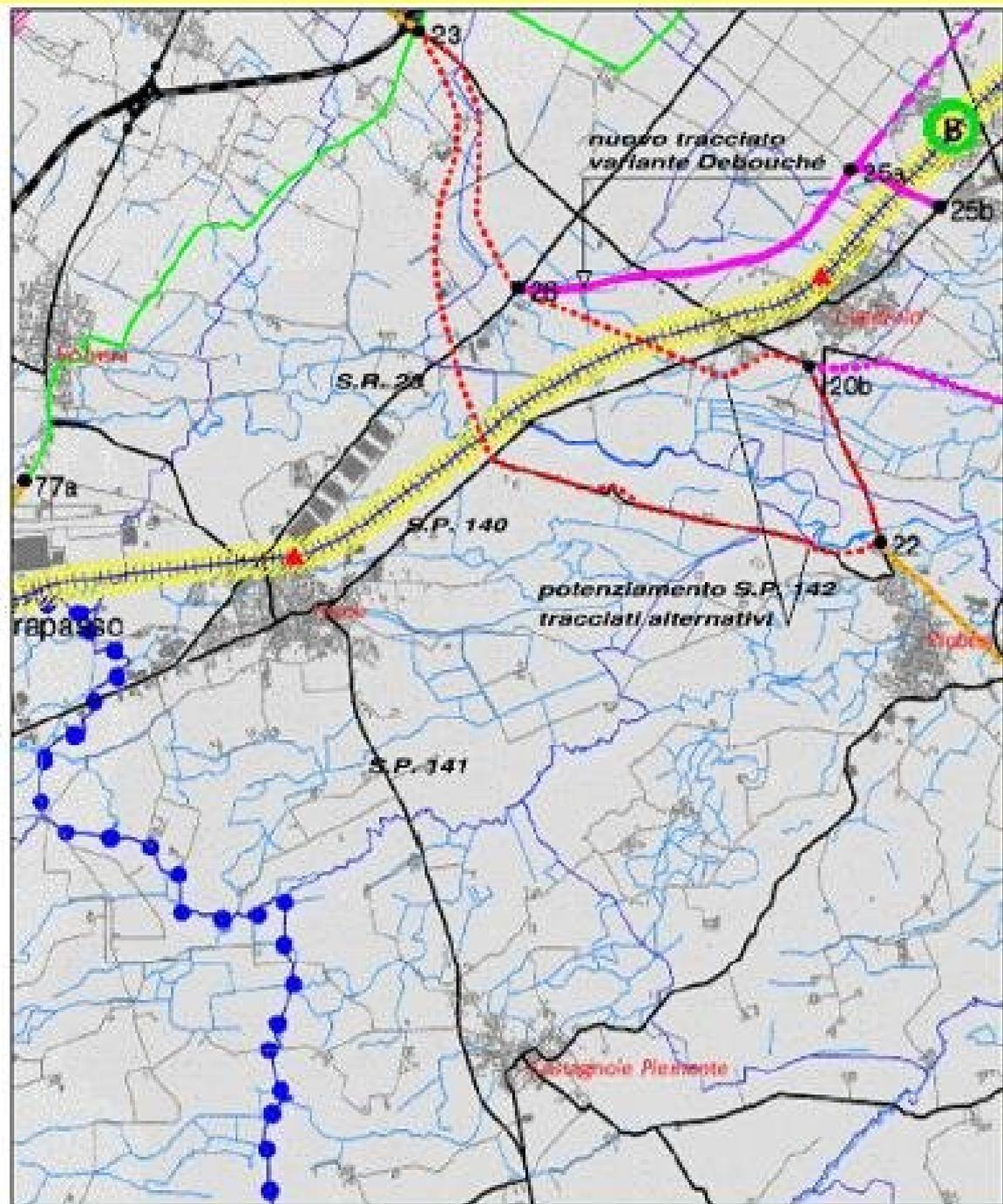
##### Le previsioni a venire

- il progetto del raddoppio della linea ferroviaria Torino-Pinerolo

**Tav.1 – Analisi  
assetto extraurbano  
Previsioni del PTCP**

**LEGENDA**

- ..... potenziamento S.P. 142
- nuovo tracciato



# PARTE PRIMA: ANALISI

## ASSETTO TERRITORIALE, RETE INFRASTRUTTURALE E VIARIA

### Assetto viario urbano

#### I fatti avvenuti rispetto al PUT 2000

- un andamento demografico sostanzialmente stabile
- un leggero incremento del territorio urbanizzato (5 ha)
- un incremento del tessuto produttivo-artigianale (2,5 ha)
- realizzazione della rotatoria alla confluenza fra S.P. 140 e S.P. 141
- la riqualificazione di Piazza Vigo
- la riqualificazione dell'area mercatale
- marciapiedi Villaggio dei Salici – Via Castagnole



## PARTE PRIMA: ANALISI

### ASSETTO TERRITORIALE, RETE INFRASTRUTTURALE E VIARIA

#### Assetto viario urbano

I fatti in corso

□ nuova strada di collegamento fra Via Faunasco e Via Padre Angelico (PEC I19)

□ prolungamento di Via De Gasperi



## **PARTE PRIMA: ANALISI**

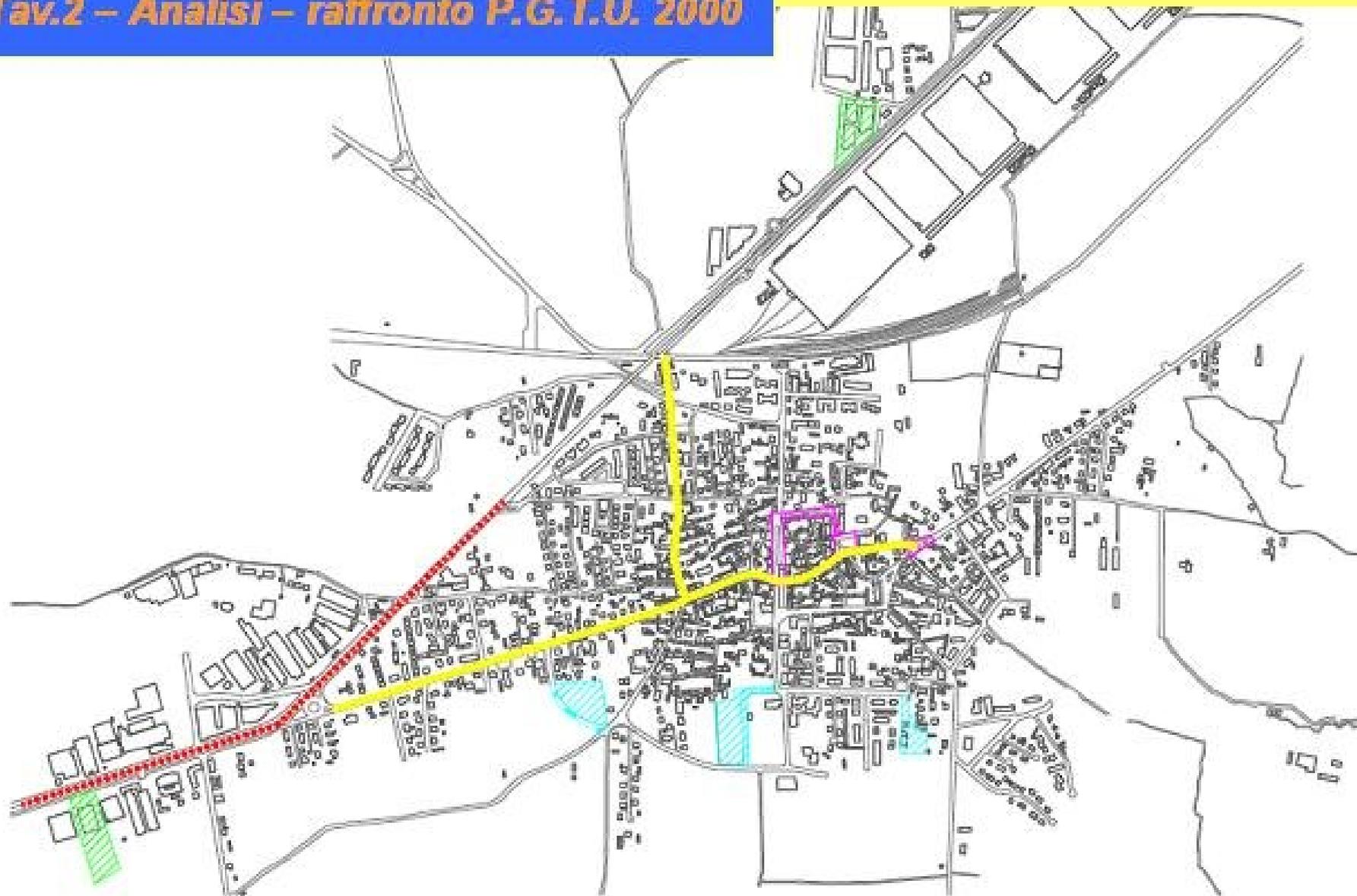
### **ASSETTO TERRITORIALE, RETE INFRASTRUTTURALE E VIARIA**

#### **Assetto viario urbano**

Le novità sotto il profilo amministrativo-gestionale rispetto al PUT 2000

- la statale S.S.23 ora S.R. 23 trasferita alla Regione Piemonte che ne ha affidato la gestione alla Provincia di Torino
- la perimetrazione del centro abitato effettuata ai sensi del art.16 del Nuovo Codice della Strada ora include una porzione considerevole della S.R. 23
- la presa in carico da parte del Comune del tratto della S.P. 140 e del tratto della S.P. 141 interni al centro abitato

## Tav.2 – Analisi – raffronto P.G.T.U. 2000



### LEGENDA

- |   |  |   |                                    |   |  |
|---|--|---|------------------------------------|---|--|
|  | tratto S.R. 23 interno al centro abitato |  | nuove urbanizzazioni: produttivo   |  | interventi attuati previsti nel PGU 2000 |
|  | parti S.P. 140 - 141 in carico al Comune |  | nuove urbanizzazioni: residenziale |   |  |

## PARTE PRIMA: ANALISI

### LE COMPONENTI DELL'ASSETTO URBANO

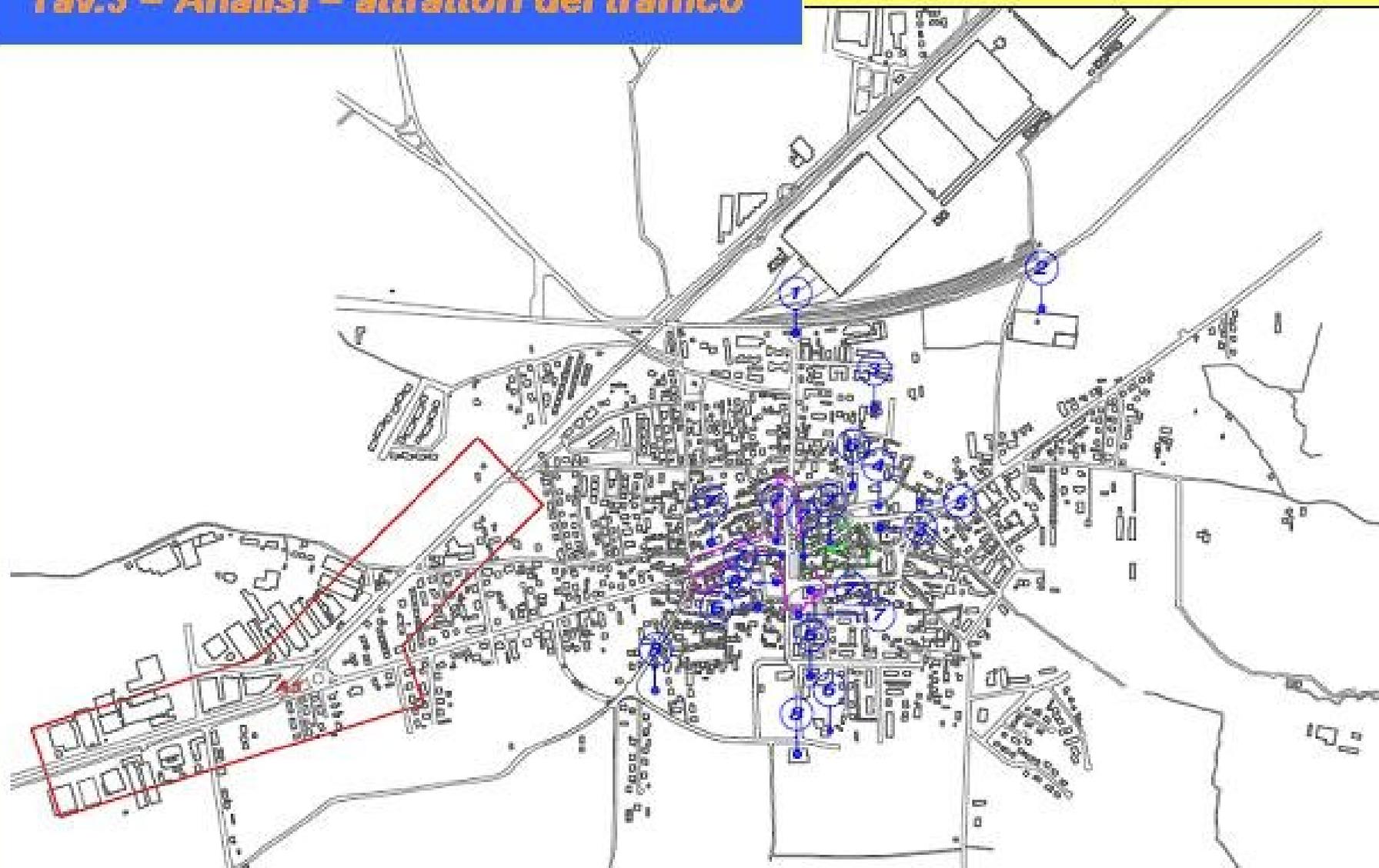
#### Gli attrattori di traffico

sostanziale conferma del numero e della localizzazione di quelli indicati nel PUT 2000 (inserite anche le banche)

□ *si accentua la polarizzazione degli attrattori sull'asse Via Roma e sulla Piazza Cavour, mentre su Via Faunasco si accrescono gli spazi a servizi*



## Tav.3 – Analisi – attrattori del traffico



### LEGENDA

 casa di riposo	 scuole	 addensamento commerciale tipo A4
 stazione RFI	 luoghi di culto	 addensamento commerciale tipo A5
 cimitero	 cinema	 addensamento commerciale tipo A1

## PARTE PRIMA: ANALISI

### LE COMPONENTI DELL'ASSETTO URBANO

#### La gerarchia della viabilità

Il PUT 2000 distingueva

- la viabilità extraurbana
- la viabilità principale di accesso al centro abitato
- la viabilità secondaria di accesso al centro abitato
- la viabilità interborgo-interquartiere
- la viabilità locale

Il PUT 2006 ripropone la stessa gerarchia rivista in relazione

- alla presenza ed alla azione degli attrattori di traffico
- alle caratteristiche intrinseche della viabilità (sezioni utili, disponibilità spazi di sosta, sensi unici, semafori, etc) che ne condizionano l'utilizzo

## PARTE PRIMA: ANALISI

### LE COMPONENTI DELL'ASSETTO URBANO

#### Le criticità

□ alcune vie di contorno al centro (via D'Azeglio e via Canova, via Buniva e via Amerano nel tratto tra via Stazione e via Volvera), tutte caratterizzate da sezioni ridotte a doppio senso e prive in gran parte di spazi pedonali, supportano oltre al traffico generato dagli attrattori anche una funzione di attraversamento poiché rappresentano una alternativa più veloce ai percorsi principali (via Volvera, via Roma, Piazza Cavour) regolati da semafori



## PARTE PRIMA: ANALISI

### LE COMPONENTI DELL'ASSETTO URBANO

#### Le criticità

❑ sostanziale assenza di percorsi di attraversamento del centro abitato alternativi rispetto via Roma, Piazza Cavour e via Beccaria, particolarmente grave nei giorni di mercato ed in occasione di manifestazioni

❑ per effetto di ciò, si concentrano grandi volumi di traffico in pochi punti cosicchè gli impianti semaforici che gestiscono le intersezioni costituiscono nelle ore di punta un forte elemento di congestione della viabilità



## Tav.4 – Analisi – gerarchia urbana



### LEGENDA

----- Viabilità extraurbana

----- Viabilità interquartiere

○ rotatoria

▲ Inizio centroabitato

----- Accesso e attraversamento centro abitato

## PARTE PRIMA: ANALISI

### LE COMPONENTI DELL'ASSETTO URBANO

#### I rilievi del traffico

□ per la revisione del PUT è stata condotta nel 2005 una verifica dei rilievi eseguiti in maniera articolata nel 2000, su 3 postazioni significative

- Via Roma (inizio da incrocio con S.R. 23)
- Via Castagnole (pressi Caserma)
- Via Torino (uscita dalla rotatoria)

#### Emerge:

- non si registra un incremento dei flussi, in particolare si registra una diminuzione in via Castagnole per i veicoli in uscita
- diminuisce complessivamente il traffico pesante all'interno del paese per effetto dei divieti imposti sulla S.P.141 in arrivo da Candiolo



## PARTE PRIMA: ANALISI

### LE COMPONENTI DELL'ASSETTO URBANO

#### Il sistema della sosta

Le criticità sono legate agli attrattori

□ in generale, i giorni di mercato

Inoltre, in particolare in alcune ore della giornata

□ scuola materna Rubiano, lungo via Canova

□ stazione FF.SS, mancanza di regolamentazione degli spazi di sosta e dell'inversione di marcia

□ in via Roma per via dell'addensamento commerciale



## PARTE PRIMA: ANALISI

### LE PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE

Il PRGC vigente ha recepito al suo interno i contenuti del Piano Viario le cui previsioni possono essere raggruppate in 3 categorie

1. Viabilità di gronda
2. Arretramenti
3. Sezioni stradali

#### 1. Viabilità di gronda

- percorso via De Gasperi – via Faunasco

*parzialmente attuato (in corso di completamento) con connotazione di viabilità urbana di quartiere (intersezioni frequenti, attraversamenti, etc...)*

- prolungamento via dei Salici-via Assarti sino a via Torino

*inattuato e con scarse possibilità di attuazione in futuro*

# PARTE PRIMA: ANALISI

## LE PREVISIONI DEL PIANO REGOLATORE

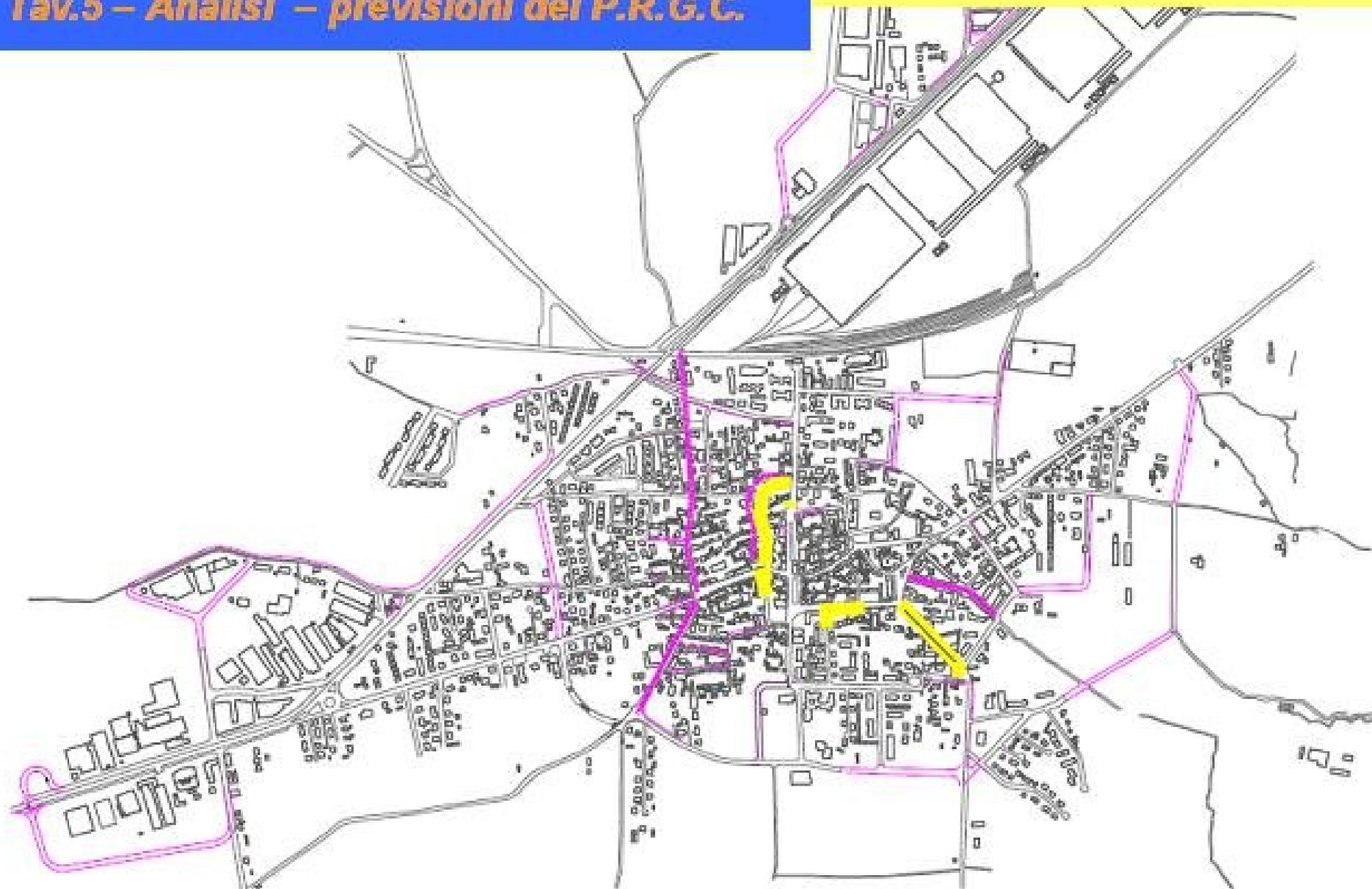
### 2. Arretramenti

- impostazione corretta nell'intento di adeguare le sezioni stradali, ma limiti nel percorso attuativo
- in funzione delle gerarchie urbane, definizione degli arretramenti effettivamente strategici

### 3. Sezioni stradali

- dimensionamento operato in funzione della destinazione urbanistica piuttosto che sul volume di traffico da smaltire e rispetto le gerarchie urbane □ *invertire l'approccio progettuale*
- andamento rettilineo e sezione "importante" sono fonte di potenziale insicurezza della circolazione urbana □ *riduzione delle sezioni, separazione del flusso di circolazione viario e ciclo-pedonale, introduzione di elementi fisici per moderare la velocità*

## Tav.5 – Analisi – previsioni del P.R.G.C.



### LEGENDA

— Previsioni viabilità PRGC

— Previsioni strategiche individuate dal PGTU

..... Rettifica assi viari previsti dal piano viario

## PARTE SECONDA : PROGETTO

### LE LINEE GUIDA PER LA REVISIONE DEL PUT

#### Obiettivi di breve medio-termini

- favorire gli spostamenti pedonali e ciclabili migliorandone la sicurezza
- fluidificare il traffico separando il più possibile la viabilità di attraversamento da quella inter-quartiere
- favorire l'interscambio con i mezzi pubblici
- potenziare il sistema della sosta, decongestionando le vie storiche

#### Obiettivi di più ampio respiro

- prosecuzione nell'azione di riqualificazione degli spazi urbani individuando nuovi ambiti di intervento
- definire le prospettive di intervento in chiave strategica da valutarsi nella revisione del PRGC

## **PARTE SECONDA : PROGETTO**

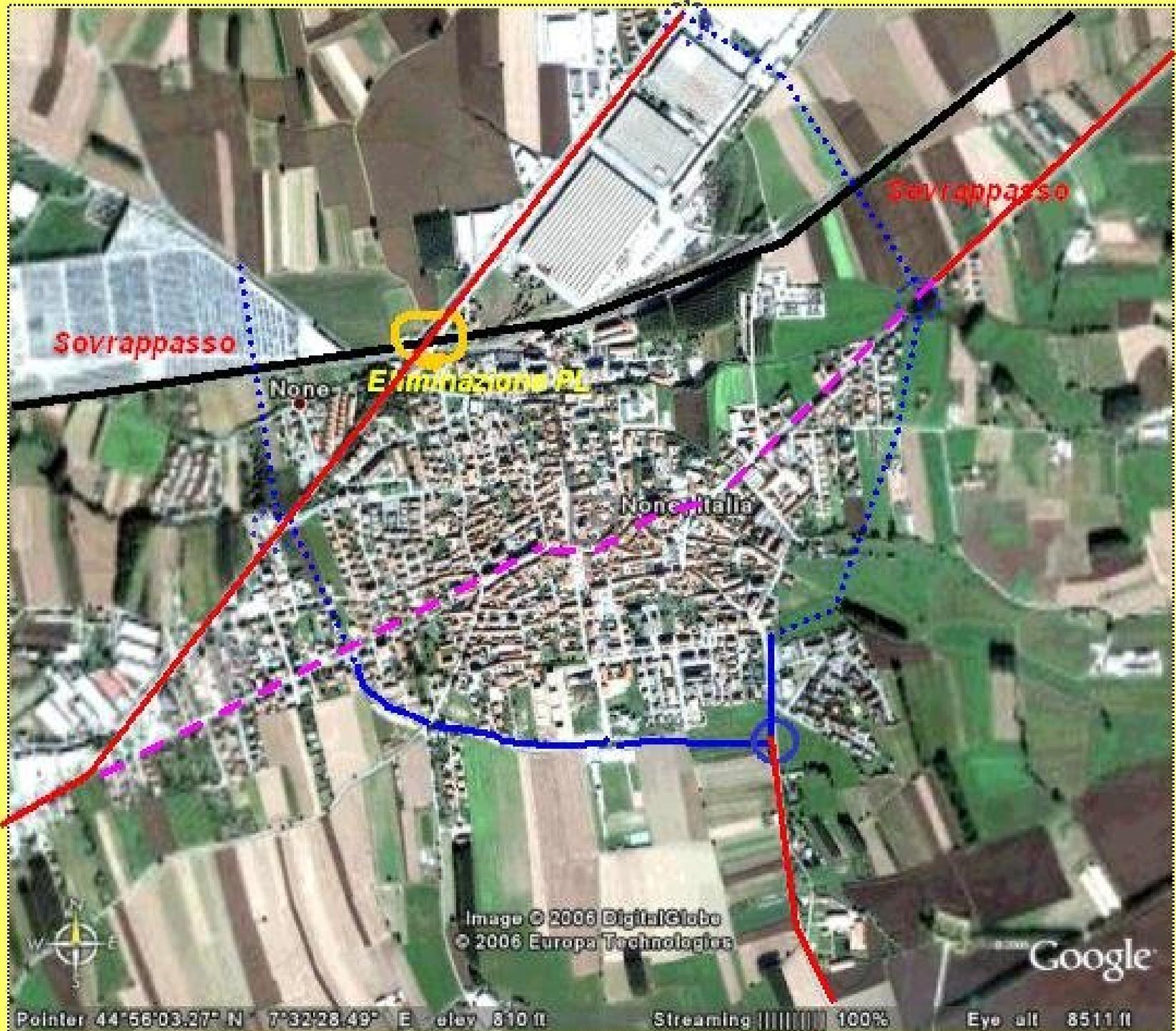
### **LE LINEE GUIDA PER LA REVISIONE DEL PUT**

#### **Progetto strategico infrastrutturale**

Con prospettiva di attuazione a lungo termine, definizione di un ipotesi di riassetto della viabilità di attraversamento al fine di

- decongestionare la viabilità interna separando i flussi
- definire tracciati suscettibili di concreta prospettiva di attuazione

**Il “motore” che potrebbe innescare l’attuazione dei tracciati alternativi è il Progetto del raddoppio della linea ferroviaria Torino - Pinerolo che prevede la soppressione di tutti gli attuali PL con conseguente realizzazione di nuove opere di viabilità urbana (sovrappassi) per l’attraversamento dei binari**



Sovrappasso

Sovrappasso

Eliminazione PL

None

None Italia

Image © 2006 DigitalGlobe  
© 2006 Europa Technologies

Google

Pointer 44°56'03.27" N 7°32'28.49" E alt 810 ft

Streaming 100%

Eye all 8511 ft

## Tav.6 – Progetto – ipotesi di riassetto urbano



### LEGENDA

----- Viabilità extraurbana

----- Accesso e attraversamento  
centro abitato

----- Viabilità interquartiere

----- Ipotesi alternativa  
viabilità di  
attraversamento

○ Rotatoria

○ Rotatoria in  
previsione

▲ Inizio  
centroabitato

## PARTE SECONDA : PROGETTO

### REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

#### I sensi unici

#### Attuabili nel breve termine

**via Amerano**, direzione via Volvera



1.

**via Buniva**, direzione via Roma



2.

**via Cerutti**, direzione Piazza Magenta



3.

## PARTE SECONDA : PROGETTO

### REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

#### I sensi unici

Attuabili in secondo momento

**via Brignone**, direzione Palestra



1.

**via Brignone**, tratto via Canova-via Padre Angelico



2.

**Via Verdi**



3.

## PARTE SECONDA : PROGETTO

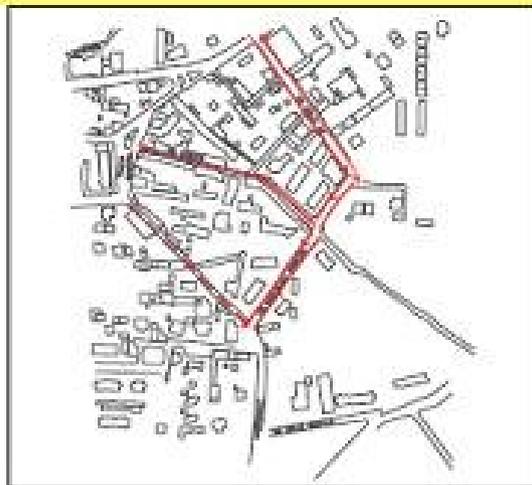
### REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

#### I sensi unici

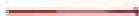
**Via Castagnole**, attuabile solo a seguito della completa urbanizzazione di via delle Aie

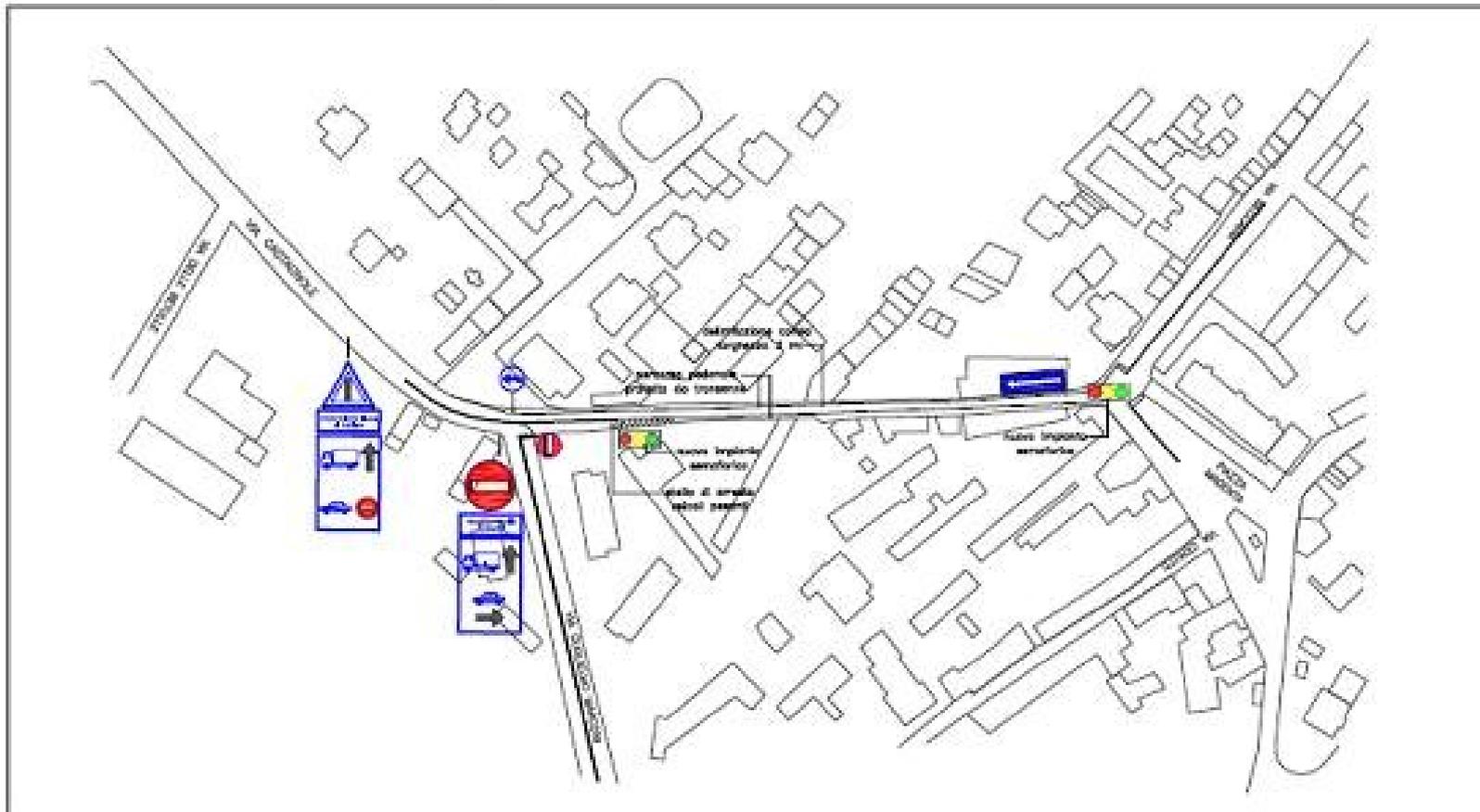


# Tav.13 – Progetto – via Castagnole – regolazione circolazione

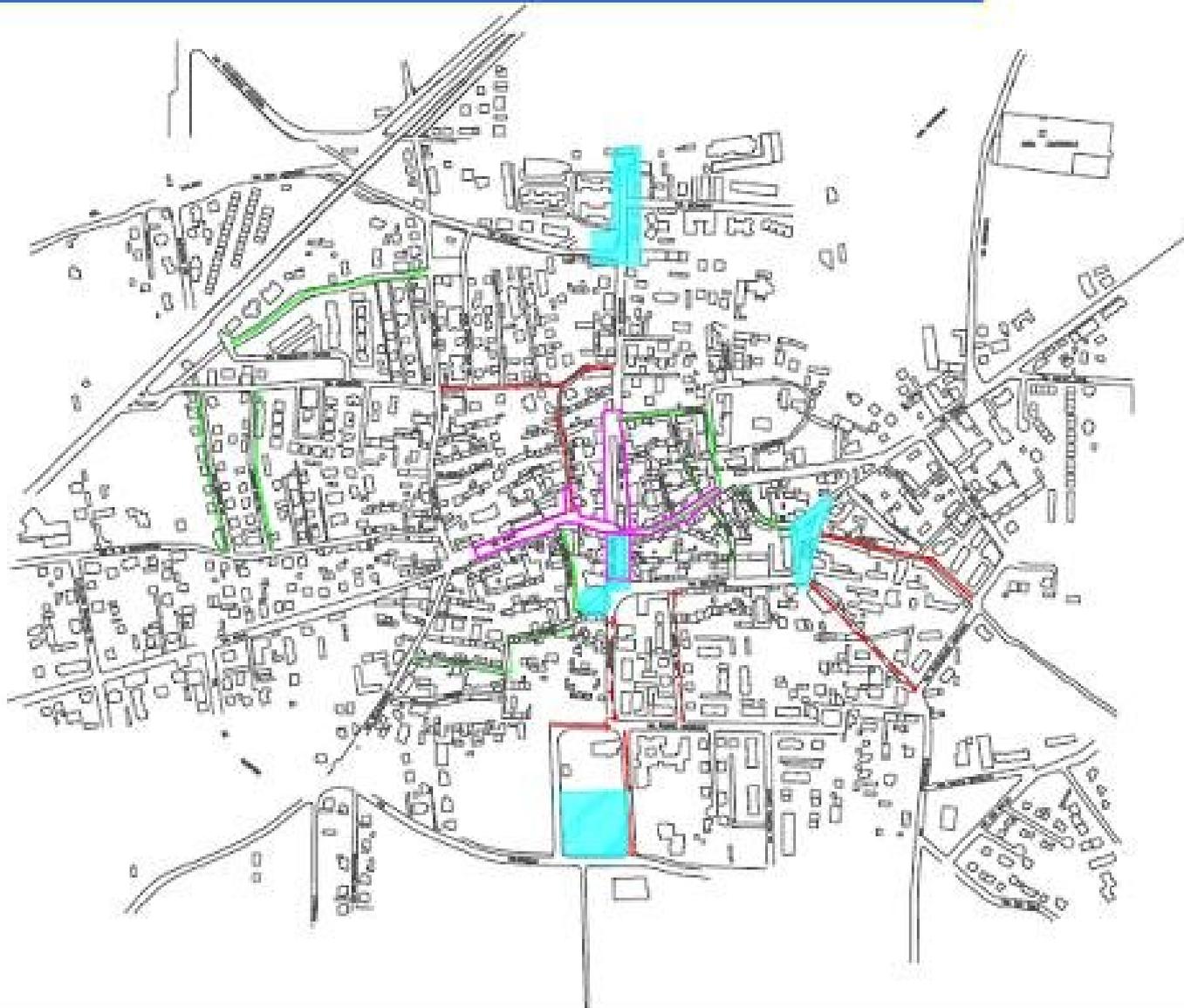


## SCHEMA REGOLAZIONE VIABILITA'

-  SENSO UNICO
-  SENSO UNICO REGOLATO DA SEMAFORO:
  - in direzione castagnole traffico leggero e pesante (sup. 3,5 q.li)
  - in direzione nona solo traffico pesante (sup. 3,5 q.li) alternato da semaforo
-  DOPPIO SENSO



# Tav.7 – Progetto – sosta e circolazione nel centro urbano



## LEGENDA

— TRACCIATO SENSI UNICI ESISTENTI

- - - TRACCIATO SENSI UNICI DI ATTUAZIONE VINCOLATA

— TRACCIATO SENSI UNICI DI ATTUAZIONE IMMEDIATA

● AREE DA RIQUALIFICARE



□ IPOTESI SPOSTAMENTO MERCATO

## PARTE SECONDA : PROGETTO

### REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE E DELLA SOSTA

#### Gli interventi di riqualificazione

##### Gli ambiti di intervento

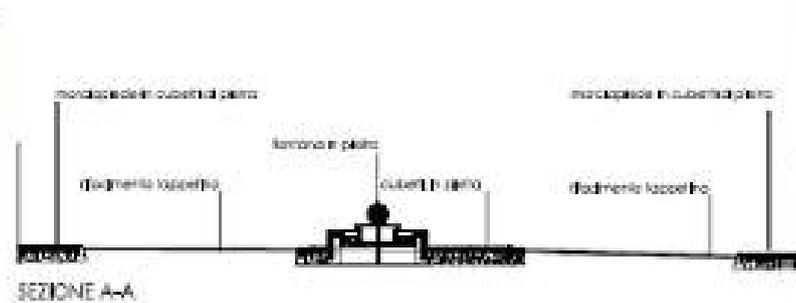
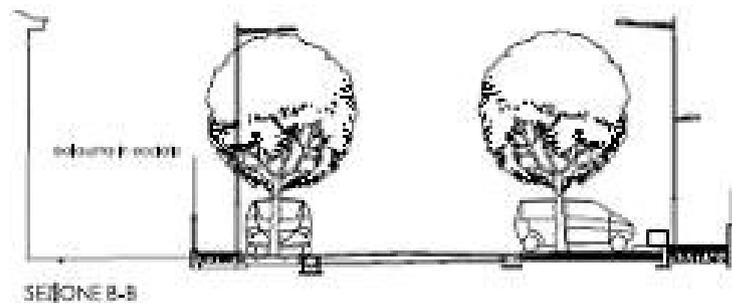
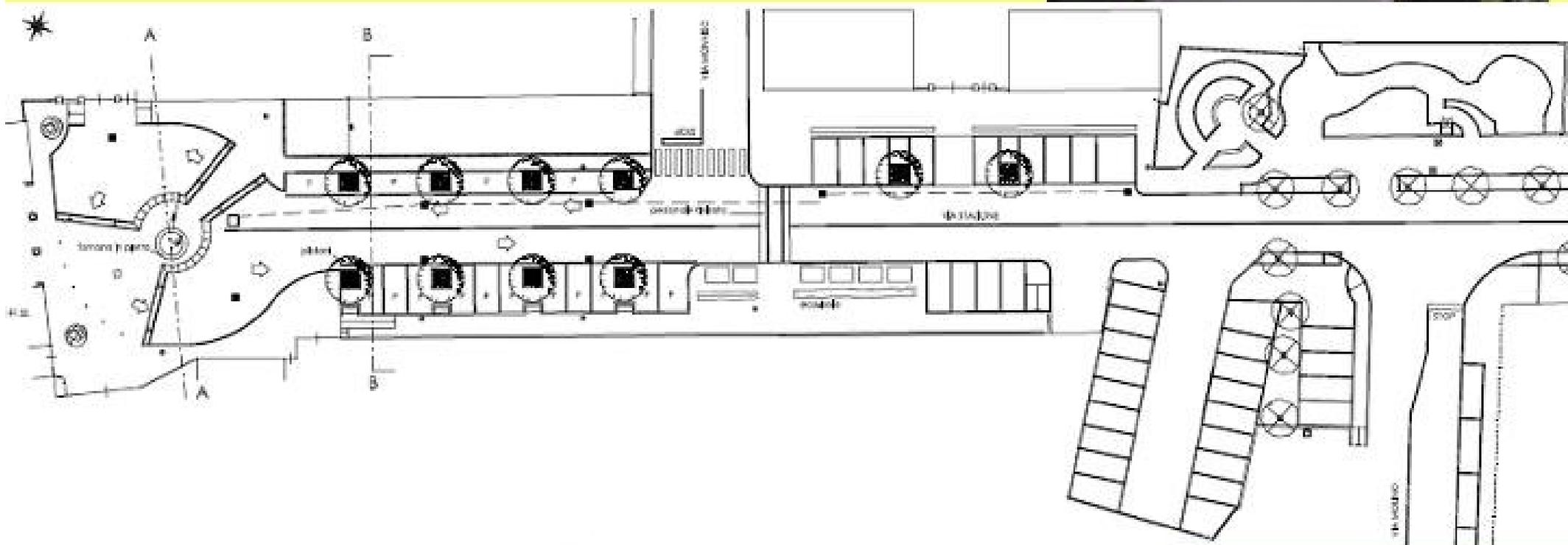
- Asse via Stazione – piazza Cavour
- Asse porticato di via Roma
- Sistema delle piazze a contorno del centro urbano

Si è scelto di privilegiare gli interventi che riguardano zone sotto-utilizzate o parzialmente degradate per conseguire i seguenti obiettivi:

- Razionalizzare ed incrementare gli spazi di sosta
- Fluidificare il traffico
- Separare i flussi veicolari da quelli ciclo-pedonali e relativa messa in sicurezza
- Rafforzare l'identità dei luoghi

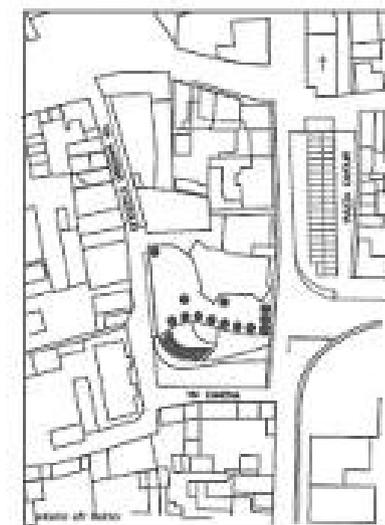
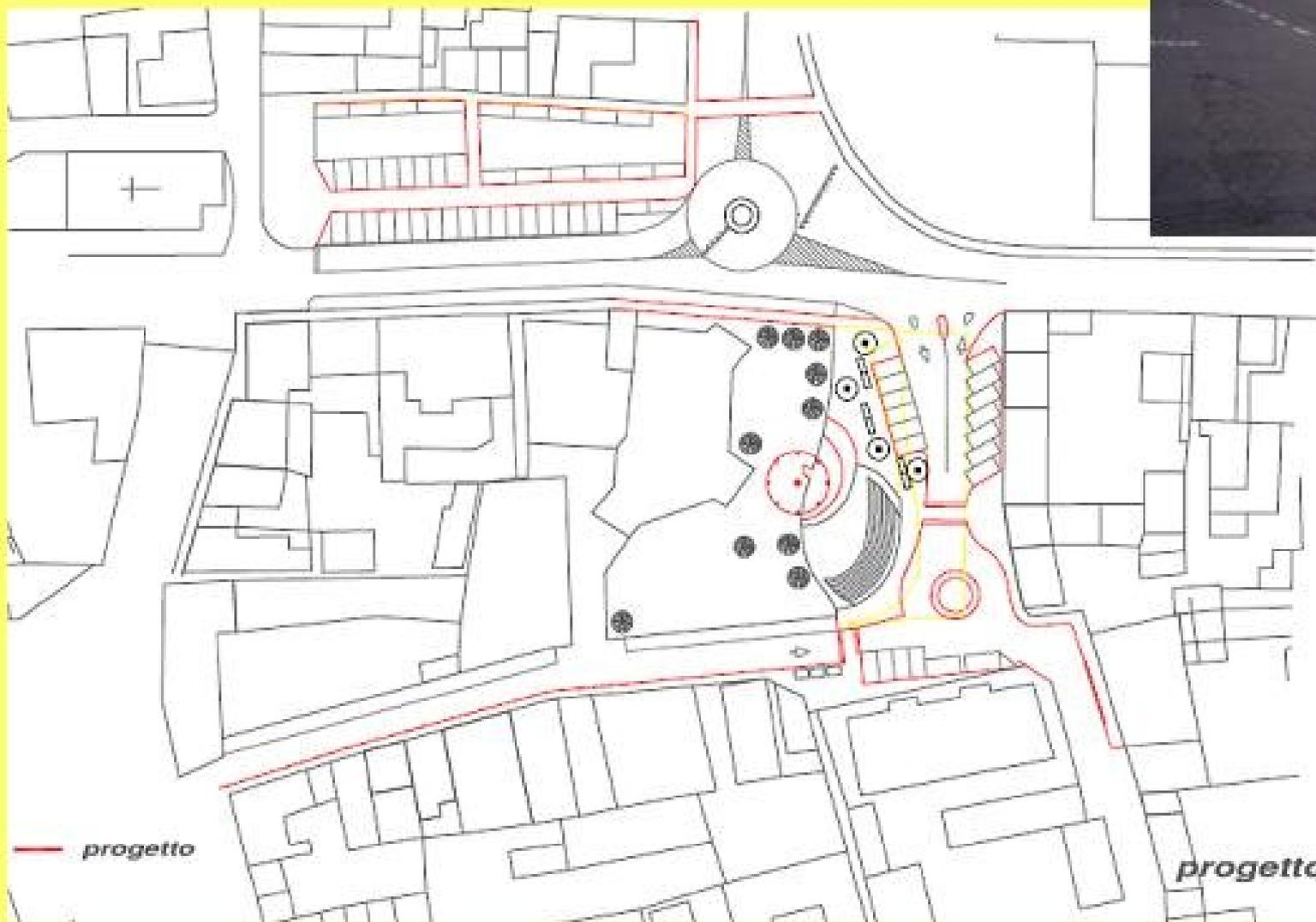
# Tav.8 – Progetto – ambiti di riqualificazione: via Stazione

Costo stimato € 200.000



# Tav.9 – Progetto – ambiti di riqualificazione: piazza Cavour e piazzetta Rubiano

Costo stimato €  
120.000+€ 70.000



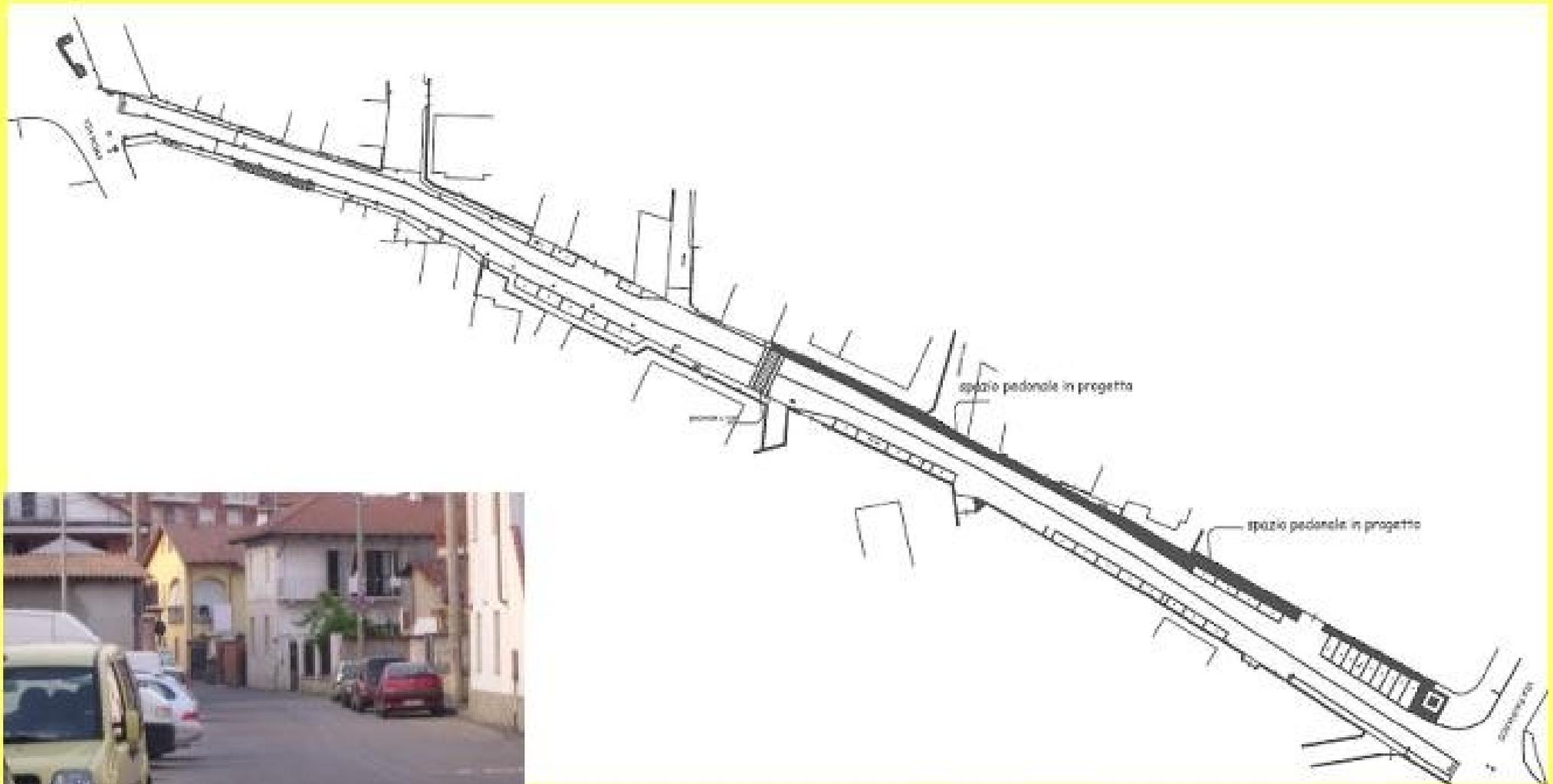
## Tav.10 – Progetto – ambiti di riqualificazione: piazza Magenta



Costo stimato € 60.000



## Tav.14 – Progetto – ambiti di riqualificazione: via Scalenghe



**Costo stimato € 10.500**

## **PARTE SECONDA : PROGETTO**

### **PERCORSI E PISTE CICLABILI**

#### **I percorsi ciclabili – progetto “None porta del Pinerolese”**

**Costituzione di una rete di percorsi cicloturistici aventi valenza sovracomunale da inserire all'interno delle reti dei percorsi ciclabili esistenti della Provincia di Torino e della Marca Pinerolese**

**Il progetto è articolato in 4 itinerari:**

- 1. Percorso ciclabile Scalenghe – None**
- 2. Percorso ciclabile None – Airasca**
- 3. Percorso ciclabile None – Stupinigi**
- 4. Percorso ciclabile None – Piobesi**

**Le fasi attuative sono così distinte:**

- I. Realizzazione percorso 1, 2 e parte 3 tramite predisposizione apposita segnaletica**
- II. Completamento del percorso 3 e percorso 4**
- III. Realizzazione del nodo di interscambio con auto - treno**

## PARTE SECONDA : PROGETTO

### PERCORSI E PISTE CICLABILI

#### Ciclopiste del centro urbano

Il PGTU individua i tracciati in ambito urbano in funzione degli attrattori di traffico lungo i due assi

- via Roma
- via Brignone-piazza Cavour-via Stazione

E' prevista la possibilità realizzare alcuni tratti in sede propria nei seguenti punti

- via Roma, dalla rotatoria SR23 sino alla strettoia prima di via Volvera (già redatto PP)
- via De Gasperi e via Faunasco (lato sud ancora da urbanizzare)
- recupero del tracciato dei canali coperti, valorizzando le aree di risulta da questi serviti

# Tav.12 – Progetto – percorsi e piste ciclabili



## LEGENDA

PERCORSI CICLABILI AVENTI VALENZA INTERCOMUNALE

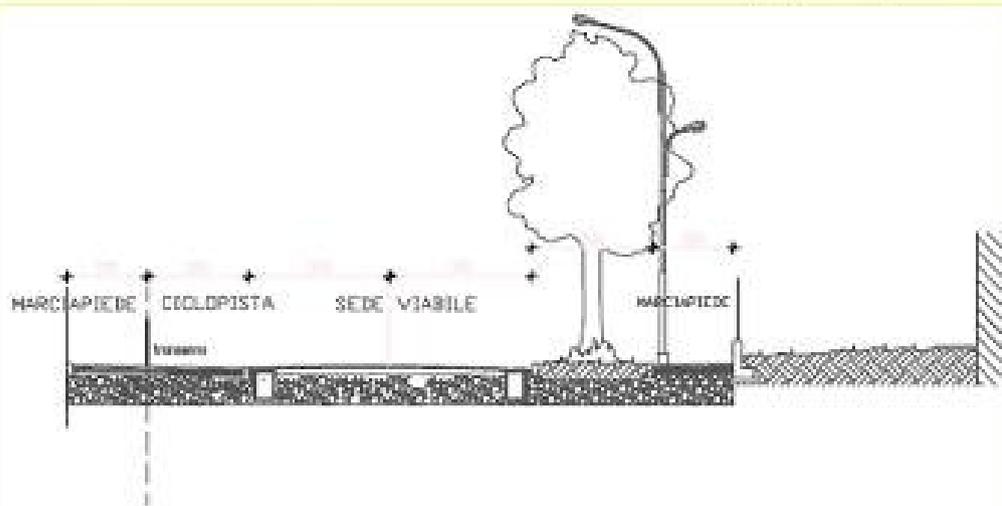
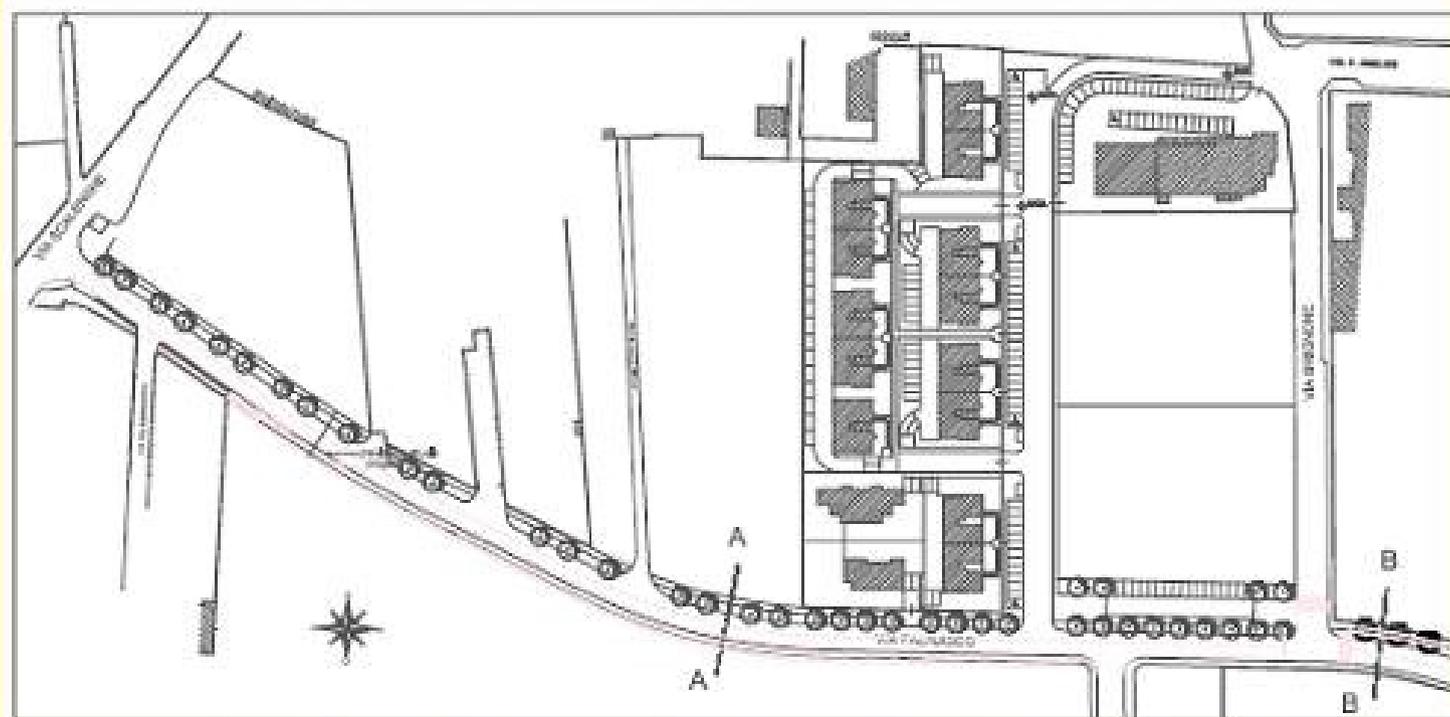
TRATTI REALIZZABILI IN SEDE PROPRIA

CICLO PISTE TRATTI PROMISCUI CON VEICOLI

CICLOPISTE CENTRO URBANO

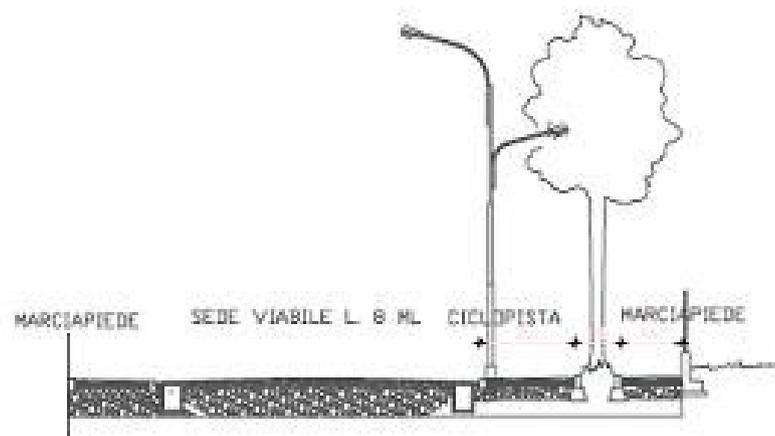
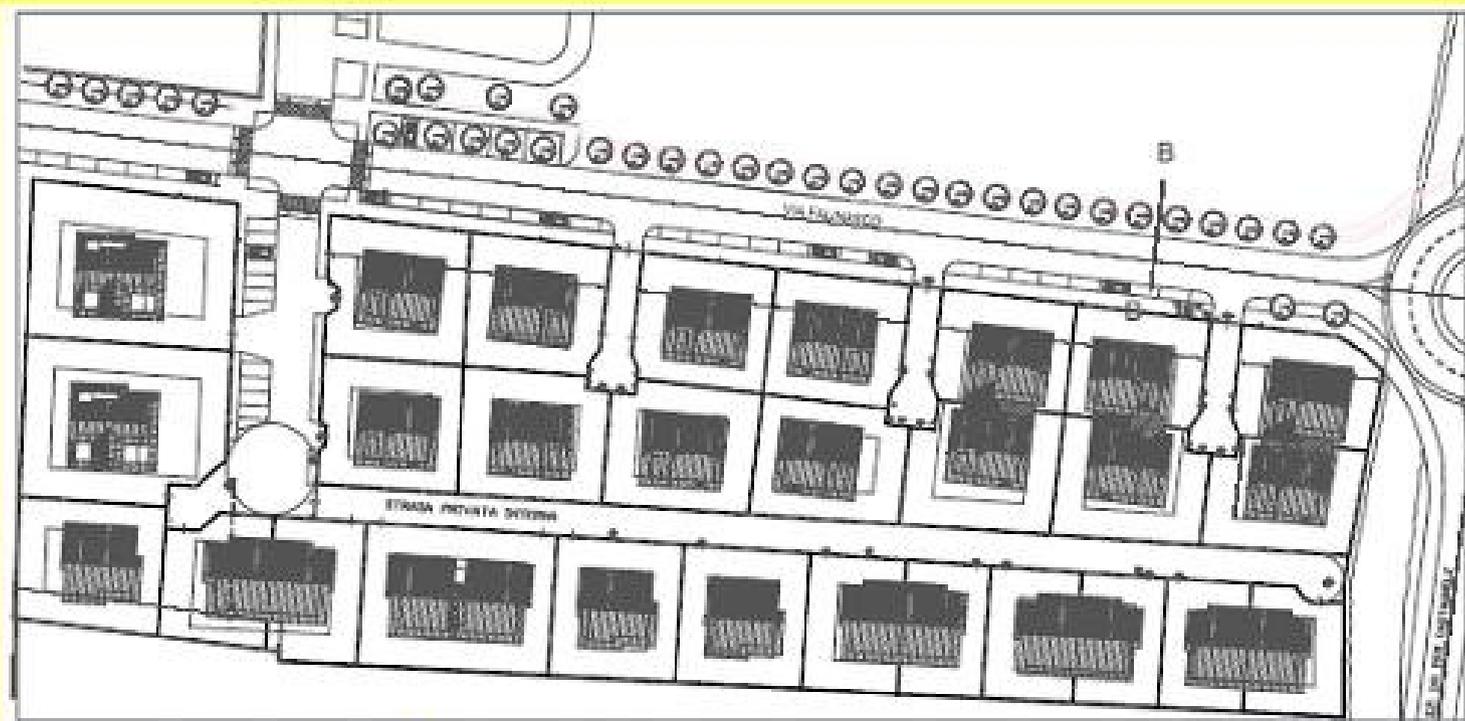
TRATTI REALIZZABILI IN SEDE PROPRIA

# Tav.15 – Progetto – ciclopista urbana di via Faunasco



SEZIONE A - A

# Tav.15 – Progetto – ciclo-pista urbana di via Faunasco



SEZIONE B - B