

# Comune di Rivoli Città Metropolitana di Torino

Il Richiedente :



Sede legale: V.le Montegrappa 45  
31100 Treviso

Sede operativa: Via Eroi di Podrute 13  
31057 Silea (TV)  
P.Iva 03900990262

Ubicazione : Via Artigianelli - 10098 Rivoli (TO)

## PIANO ESECUTIVO CONVENZIONATO - AREA Fac5

Elaborati grafici progettuali

Scala:

Relazione Tecnica Illustrativa e Studio Viabilità Locale



**STUDIO** SOCIETA' DI INGEGNERIA S.r.l.



Via Filatoio n. 51, 10072 - Caselle Torinese (TO)  
Tel +39 011 991.27.53 +39 011 996.24.42 Fax +39 011 991.33.91  
Partita IVA: 08409830018 - E-Mail: info@mestudio.it- PEC: mestudio@arubapec.it

Operatore: Arch. Marco Vergnano

Il Progettista

I Richiedenti

**ORDINE DEGLI INGEGNERI  
DELLA PROVINCIA DI CATANZARO**  
Elenco Speciale degli Iscritti  
**Mauro Esposito**  
n. Iscrizione Albo



Per Numeria

		FASCICOLO			
Direttore della progettazione	Assicurazione Qualita'	1_10	3	25/03/2021	Integrazioni
			2	19/02/2021	Integrazioni
			1	23/12/2020	Integrazioni
			0	31/07/2020	Deposito istanza
			Rev.	Data	Motivo modifica

Questo disegno è di proprietà riservata, pertanto ne è vietata la riproduzione anche parziale, nonché la presentazione a terzi senza autorizzazione dello Studio.



## **A – PREMESSA**

L'area oggetto di intervento è individuata dal P.R.G.C. Vigente del Comune di Rivoli come Area Normativa Fac5 (Aree per attrezzature generali ai sensi dell'art. 22 LR 56/77 s.m. e i.) con destinazioni d'uso ammesse quali le attività ricettive (alberghi e residence), attrezzature culturali e ricreative, attrezzature socio – assistenziali.

Lo strumento urbanistico assoggetta l'area a Piano Esecutivo Convenzionato.

Le attività proposte dal progetto sono coerenti con le strategie e le prescrizioni funzionali dello strumento urbanistico generale.

## **B - INQUADRAMENTO TERRITORIALE – STATO DI FATTO**

L'area interessata dal P.E.C. è localizzata a nord del Comune di Rivoli in zona Bruere, si attesta sulla via Artigianelli, in un ambito prevalentemente agricolo compreso tra la linea ferroviaria Torino – Bardonecchia e l'autostrada A32.

Il lotto ha una superficie di territoriale di mq 43.853,78.

Confina a nord e a est con la strada comunale, a sud e a ovest con aree agricole.

L'ambito fruisce di tutti i servizi di urbanizzazione primaria:

- la fognatura mista corre lungo Via Artigianelli;
- la rete elettrica è alimentata dalla cabina elettrica presente all'interno del lotto di intervento;
- l'acquedotto corre lungo Via Artigianelli;

L'ambito oggetto di piano attuativo presenta un andamento del terreno con una inclinazione regolare verso est.

## **C – INTERVENTO IN PROGETTO**

L'area di PEC ha una superficie territoriale (ST) misurata di mq 43.853,78, mentre quella riportata nella scheda normativa dell'area è quantificata in mq 44.296,00.

L'indice fondiario relativo all'area normativa Fac5 è di 0,16 mq/mq.

La capacità edificatoria dell'area è così calcolata:

$ST \times IF = mq\ 43.853,78 \times 0,16\ mq/mq = mq\ 7.016,61.$

La scheda di piano specifica che, per destinazioni socio assistenziali, i nuovi volumi realizzabili sono definiti da una conferenza di servizi tra ASL e Comune, il cui valore è determinato dalle quantità necessarie al soddisfacimento degli standard regionali per il funzionamento di tali strutture. Nel caso specifico la Regione Piemonte ha autorizzato con D.D. 784/A141B del 28/11/2018 e D.D. A14 542 del 05/06/2020, ai sensi dell'art. 8 ter del Dlgs 502/92, due RSA di SUL pari a circa 10.000 mq.

La superficie Lorda di Pavimento (SUL) complessiva prevista nel P.E.C. è di mq 13.817,29 suddivisa in due lotti funzionali distinti (UMI 1 e UMI 2) con Superficie Lorda di Pavimento rispettivamente di mq 4.214,81 per U.M.I. II e mq 9.602,48 UMI I (Lotti 2A e 2B del PEC).

I dettagli dei computi planimetrici sono rilevabili dalla specifica tavola di progetto che riporta le dimostrazioni quantitative delle diverse superfici ed i conteggi (Tav. 3).

Le aree oggetto di futura dismissione, destinate ad opere di urbanizzazione primaria e secondaria, circostanti le aree di pertinenza degli edifici, avranno una superficie complessiva di mq 3.459,62 di cui 129,98 sono identificate come sedime stradale in proprietà, esterne al perimetro del PEC.

L'esecuzione del piano, come anticipato, prevede la divisione dell'intervento in 2 (due) Unità Minime di Intervento, UMI.

#### U.M.I. I:

La U.M.I I prevede la demolizione di fabbricati fatiscenti esistenti e la realizzazione di un complesso in cui insistono 2 fabbricati:

- Fabbricato RSA 1 – posizionato nella porzione indicata come UMI I (Lotto 2a), avente tipologia a L di 4 piani fuori terra (H MAX = 15,50 m) a destinazione socio-assistenziali tipo RSA con 120 posti letto.
- Fabbricato RSA 2 – posizionato nella porzione indicata come UMI I (Lotto 2b), avente tipologia a L di 3 piani fuori terra (H MAX = 11,50 m) a destinazione socio-assistenziali tipo RSA con 80 posti letto e Centro Diurno Integrato da 10 posti utente.

Le caratteristiche tipologico dimensionali sono illustrate nella Tav. 4.

Gli edifici a destinazione socio-assistenziali fruiscono di ampi spazi esterni ad uso comune dotati di aree verdi e parcheggi.

Il fabbricato RSA 1 e RSA 2 sono individuati come servizi pubblici ai sensi dell'art. 22 della L.R. 56/77.

Per soddisfare i requisiti di parcheggio a servizio delle RSA, è prevista la realizzazione in superficie di un'area destinata a parcheggi a cielo aperto per ospiti su area privata, accessibili da Via Artigianelli. Tale area di parcheggio sarà realizzata in autobloccanti del tipo forato per vegetazione.

In accoglimento alle richieste riportate nella nota del Servizio Urbanistica del 5/11/2020, la dotazione di parcheggi delle RSA è stata aumentata, ampliando la superficie ad essi dedicata.

Il numero degli stalli, inizialmente pari a 170, è ora, nella conformazione rivista, pari a 213, in grado di soddisfare l'esigenza connessa alle visite parentali ed al personale.

Relativamente alla prima si è valutata una richiesta di stalli pari all'80% dei posti letto previsti ( $200 \text{ p.l.} \times 80\% = 160 \text{ stalli}$ ), per quanto attiene il personale, invece, si è valutata una richiesta di 50 stalli a turno, su una ipotesi di 150 dipendenti distribuiti su tre turni. In considerazione del fatto che gli orari di cambio turno non coincidono con gli orari di visita parentale, si ritiene ampiamente sufficiente la dotazione di parcheggi proposta.

Le aree a parcheggio soddisfano i requisiti di cui all'art. 6.4.1 delle N.T.A. del P.R.G.; nello specifico il parametro garantito è di 1 mq di superficie a parcheggio ogni 1,86 mq di SLP

Le due strutture socio-assistenziali previste nella UMI I hanno ottenuto parere favorevole da parte della Regione Piemonte – Direzione Sanità – Settore Regole del SSR nei rapporti con i soggetti erogatori in merito alla verifica di compatibilità di cui all'art. 8-ter comma 3 del D.Lgs 502/92, con determinazioni dirigenziali n. 784/A1414B del 28/11/2018 per la RSA da 120 p.l. e n. A14 542 del 05/06/2020 per la RSA da 80 p.l. ed il Centro Diurno da 10 posti utente. La struttura da 120 p.l. è anche accreditata ai sensi dell'art. 8 quater del D.Lgs 502/92, avendo parere rilasciato antecedentemente all'entrata in vigore della D.G.R. 31/8596 del 22 marzo 2019

Il progetto della UMI I risponde alla D.G.R. 45-4248 del 30 luglio 2012 relativamente alle quantità del servizio offerto (RSA) e s.m.i. e alla D.G.R. 31-8596 del 22 marzo 2019. Gli elaborati oggetto di parere regionale saranno aggiornati a seguito delle puntualizzazioni conseguenti alla stesura dei progetti definitivi ed esecutivi dei fabbricati.

Come anticipato la SUL in progetto all'interno della U.M.I. I è pari a mq 9.134,90.

### U.M.I. II

La U.M.I. II prevede la demolizione di un fabbricato esistente posto a nord del lotto, per mq. 77,90 e il mantenimento in essere degli altri fabbricati presenti, che vengono confermati nella loro attuale consistenza, pari a mq 4.214,81 al lordo delle demolizioni, e destinazione d'uso. Tale demolizione è necessaria per consentire la realizzazione delle opere di urbanizzazione fronte lotto, coerentemente con quanto previsto nell'UMI I. Non è ipotizzabile al momento attuale una anticipazione di dotazione di standard e di aree in assoggettamento/cessione alla città, oltre a quelle già previste per l'allargamento del sedime della via Artigianelli e della pista ciclabile, come riportato nelle tavole depositate, poiché non vi sono ancora proposte progettuali concrete da parte degli operatori, tali da costituire la base per i dovuti conteggi urbanistici.

Ciononostante, in accoglimento alle richieste riportate nella nota del Servizio Urbanistica del 5/11/2020, poiché la previsione di P.R.G. richiede comunque la stesura di un progetto, anche di massima, esteso a tutta l'area normativa, si precisa che i fabbricati esistenti, ove non previsti in demolizione, saranno confermati nella loro attuale consistenza, **mantenuti in sicurezza ed efficienza**, salvaguardando gli aspetti architettonici oggetto di tutela. Ai fini della individuazione di possibili aree oggetto di assoggettamento/cessione, si suppone, cautelativamente, che tutta la SLP possa avere destinazione commerciale, individuando negli elaborati progettuali una superficie a parcheggio pari al 100% della SLP esistente, ai sensi della L.R. 56/77, art. 21, comma 3.

### MODALITA' D'INTERVENTO

Il Piano esecutivo convenzionato verrà attuato a seguito del rilascio di singoli titoli abilitativi ai sensi del D.P.R. 380/01. Relativamente alla U.M.I. I, visto l'elevato grado di dettaglio degli elaborati progettuali, il proponente potrà andare in attuazione a seguito di istanza di SCIA in alternativa al Permesso di Costruire, ai sensi dell'art. 23, comma 1, del D.P.R. 380/01.

### RIFERIMENTI NORMATIVI URBANISTICI

Il P.E.C. fa riferimento alle seguenti normative:

- le Norme di Attuazione del P.R.G.C. vigente del Comune di Rivoli;
- la L.R. 56/77 e s.m.i.
- Il D.P.R. 380/2001 e s.m.i.

## **D – AREE DA CEDERE PER DESTINAZIONI PUBBLICHE**

Si prevede la dismissione alla pubblica amministrazione delle seguenti aree:

- porzione in allargamento dell'attuale sedime stradale, per una superficie complessiva di circa mq 438,98 (U.M.I. I + U.M.I. II);
- porzione di area per la realizzazione di un marciapiede e una pista ciclabile per una superficie di circa mq 1.405,14 (U.M.I. I + U.M.I. II);
- sedime stradale via Artigianelli per una superficie di circa mq 1.256,56.

La superficie totale delle aree in dismissione è di complessivi mq 3.459,62 di cui 129,98 sono identificate come sedime stradale in proprietà, esterne al perimetro del PEC.

Nelle tavole 2 e 3 di P.E.C. sono riportati i conteggi di dettaglio, suddivisi tra U.M.I. I e U.M.I. II.

## **E – OPERE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA E SECONDARIA**

Le opere di urbanizzazione sono state concordate con l'Amministrazione Comunale e con i vari enti gestori delle reti di sottoservizi.

Si prevede la realizzazione di adeguate infrastrutture sulle aree in dismissione (percorsi pedonali e ciclabili, illuminazione pubblica), come specificato anche in Convenzione attuativa.

Si rimanda agli elaborati specifici per la precisa individuazione delle opere di urbanizzazione.

1) *Viabilità, marciapiedi, pista ciclabile, demolizioni di fabbricato, nuove recinzioni.*

Come detto è prevista la dismissione di un'area di mq 1.695,54 corrispondente all'attuale sedime della via Artigianelli, di cui mq 438,98 ceduti per la realizzazione dell'ampliamento, mq 1.634,10 di percorsi marciapiede e pista ciclabile.

Nell'area identificata come UMI I, al fine di permettere la realizzazione delle opere di cui al comma precedente, è prevista la demolizione del fabbricato esistente lato Via Artigianelli e la realizzazione di una recinzione il cui tipo sarà di "tipo 2" realizzata mediante la costruzione di un muretto in cls con sovrastante rete metallica plastificata sostenuta da pali in profilato di ferro. Il tutto è evidenziato nelle Tavole 1 e 2 dello Studio di Fattibilità Tecnico Economica.

2) *Illuminazione pubblica*

La viabilità esistente, sarà dotata di impianto di illuminazione di cui fruiranno anche il marciapiede e la pista ciclabile. La tipologia dello stesso è coerente con quella adottata dal Comune per le aree a servizi ed è stata determinata in sede di stesura del progetto definitivo/esecutivo delle opere di urbanizzazione. L'impianto stradale è previsto con pali troncoconici in acciaio zincato infissi in blocchi di fondazione in cls, con apparecchi illuminanti testa palo e/o a sbraccio in presso fusione e lampade a led.

Le tipologie di pali/corpi illuminanti verranno scelte in base alla posizione ed alla superficie da illuminare.

L'alimentazione sarà realizzata mediante linea interrata entro apposito cavidotto. In ogni caso l'intervento sarà definito in sede di progetto definitivo/esecutivo, anche per quanto attiene gli aspetti costruttivi che dovranno integrarsi con le prescrizioni tipologiche impartite dal Comune e dall'ente erogatore.

3) *Impianto semaforico*

In prossimità dell'incrocio viario di Via Artigianelli con Via Bruere è prevista l'installazione di un impianto semaforico per regolamentare il flusso del traffico. Sul tema si fa riferimento alla specifica relazione sulla mobilità locale.

## **F – SOTTOSERVIZI PRIVATI**

1) *Fognature bianca e nera*

In fase progettuale si è stabilito l'allacciamento delle reti interne interessate dal PEC alla rete esistente della fognatura mista posta su Via Artigianelli. Le caratteristiche tipologico/dimensionali dei manufatti in progetto sono riportate nelle allegate tavole specifiche.

E' prevista la realizzazione di tubazioni in P.V.C. con diametri variabili e, comunque, secondo le prescrizioni che potranno essere impartite in sede di rilascio del Permesso di Costruire.

Ad intervalli regolari verranno posizionati pozzetti prefabbricati sifonati per la raccolta delle acque stradali completi di griglie in ghisa carrabili.



La rete fognaria sarà dotata di pozzi adeguatamente dimensionati, in cui saranno previsti degli sfiori di troppo pieno conformemente a quanto sopra precisato.

2) *Allacciamento alla Rete idrica*

La rete di distribuzione, da sottoporre all'esame del gestore si collegherà alla dorsale esistente posta su Via Artigianelli, è prevista in tubazioni ad alta densità provvista di pozzetti di ispezione dotati di saracinesche sezionatrici in corrispondenza di nodi, sfiati e fine linea.

3) *Allacciamento alle Reti di distribuzione energia elettrica, telefonica e gas*

Tutti gli interventi relativi alle linee elettriche e telefoniche verranno eseguite in conformità alle prescrizioni degli enti erogatori ai quali è demandata la verifica di congruità delle opere in sede di esecuzione. In specifico per la rete del gas metano sarà l'ente erogatore a presentare progetto esecutivo in sede di richiesta di titolo/i abilitativi.

4) *Parcheggi privati*

Il progetto prevede la realizzazione di parcheggi privati in un'area posta nella zona a nord, est e ovest dell'ambito di PEC, come meglio descritto nella tavola grafica n° 5.

Tutti i parcheggi di cui sopra saranno dotati di rete per la raccolta delle acque meteoriche in analogia alle opere di urbanizzazione primaria.

Il resto dell'area sarà trattato con percorsi pedonali e aree verdi.

5) *Recinzioni private*

Il progetto prevede la realizzazione di recinzioni: a delimitazione delle aree oggetto di edificazione il cui tipo sarà di "tipo 2" realizzate mediante la costruzione di un muretto in cls con sovrastante rete metallica plastificata sostenuta da pali in profilato di ferro; sui lati verso le aree agricole sarà di "tipo 1" realizzate mediante la rete metallica plastificata sostenuta da pali in profilato di ferro conficcati nel terreno. Il tutto è evidenziato nella Tavola 2 del PEC.

6) *Aree verdi*

Al fine di garantire il rispetto dell'art. 91 comma 11 del regolamento edilizio, verranno piantumate circa 90 nuove piante in luogo delle circa 30

piante che si renderà necessario rimuovere per permettere la costruzione delle opere previste in progetto. 45 delle nuove piante verranno posizionate lungo la Via Artigianelli a formare una barriera al rumore. Il tutto è evidenziato nella Tavola 5 del PEC.

## **G – TEMPI DI ATTUAZIONE**

Durante la progettazione si è determinato di suddividere l'intervento in due fasi di realizzazione, ovvero in unità minime di intervento (UMI), per garantire la miglior gestione del piano a livello esecutivo; le UMI saranno caratterizzate nel seguente modo:

UMI 1: realizzazione del Fabbricato RSA 1 (Lotto 1) e RSA 2 (Lotto 2).

### Fase 1:

Demolizione fabbricati e manufatti esistenti sull'area che insistono sul mappale catastale n. 87 e 24, foglio 16.

### Fase 2:

Realizzazione fabbricato RSA 1, di tutti i servizi e sottoservizi di pertinenza (parcheggi, fognatura bianca e nera, allacciamento alla rete acquedotto, illuminazione).

### Fase 3:

Realizzazione delle Opere di Urbanizzazione sulle aree in dismissione (Viabilità, marciapiede, pista ciclabile, illuminazione pubblica, manutenzione sottopasso, impianto semaforico all'incrocio tra Via Artigianelli e Via Bruere).

### Fase 4:

Completamento dell'intervento con la realizzazione del fabbricato RSA 2, e di tutti i servizi e sottoservizi di pertinenza (parcheggi, fognatura bianca e nera, allacciamento alla rete acquedotto, illuminazione).

Si rimanda comunque ai disposti della Convenzione sia per quanto concerne la realizzazione degli interventi costruttivi sia per le opere di urbanizzazione proposte.

UMI II: Attualmente non oggetto di intervento, i fabbricati esistenti, non oggetto di demolizione, saranno mantenuti in sicurezza ed efficienza, salvaguardando gli aspetti architettonici oggetto di tutela; il mantenimento in sicurezza ed efficienza

varrà per tutto l'arco temporale di durata del PEC. Il Proponente o suoi futuri aventi causa, assumono la custodia del complesso edilizio ex Artigianelli (edificio oggetto di particolare tutela da parte del PRGC, elencato al titolo 8 delle N.d.A al n° 24) con l'obbligo di effettuare la manutenzione ordinaria e straordinaria e tutte le opere necessarie a garantirne la conservazione e scongiurare l'ulteriore degrado, fino al momento in cui verranno definiti ed eseguiti interventi sull'edificio, finalizzati al suo riutilizzo.

## **H – NORME DI ATTUAZIONE**

Si rimanda al documento specifico.

## **I - ELABORATI DI PROGETTO E DOCUMENTAZIONE IN ALLEGATO:**

Tavole del PEC

- Tavola 1 - 7: Planimetria di Rilievo stato attuale - urbanizzazioni esistenti;
- Tavola 2 - 7: Estratti di Mappa PRGC e Catastale - sovrapposizioni con progetto PEC – Tabella verifiche urbanistiche - Planimetria generale progetto di PEC – Sezioni – Particolare costruttivo;
- Tavola 3 - 7: Conteggi urbanistici;
- Tavola 4a e 4b - 7: Tipologie Edilizie – Piante - Sezioni e prospetti;
- Tavola 5 - 7: Planimetria di Rilievo stato attuale con indicazione delle alberature esistenti;
- Tavola 6a – 7: Stato di fatto Edificio Ex Artigianelli - Piante, Sezioni, Prospetti;
- Tavola 6b – 7: Stato di fatto Edificio Ex Artigianelli - Piante, Sezioni Chiesa;
- Tavola 6c – 7: Stato di fatto Edificio Ex Artigianelli - Piante, Sezioni Cortile;
- Tavola 7 – 7: Stato di fatto Edifici in demolizione UMI I;
- Fascicolo 01-10: Relazione Illustrativa
- Fascicolo 02-10: Fascicolo norme specifiche di attuazione
- Fascicolo 03-10: Relazione Finanziaria
- Fascicolo 04-10: Scheda quantitativa PEC
- Fascicolo 05-10: Schema di convenzione

- Fascicolo 06-10: Cronoprogramma fasi operative
- Fascicolo 07-10: Relazione invarianza idraulica
- Fascicolo 08-10: Richiesta pareri Enti per allacciamenti ai sottoservizi
- Fascicolo 09-10: Render impatto ambientale
- Fascicolo 10-10: Documentazione fotografica Fabbricato Ex Artigianelli

Tavole dello Studio di Fattibilità Tecnico Economico

- Tavola 1 – 2: Planimetria delle Opere di Urbanizzazione.
- Tavola 2 – 2: Particolari costruttivi delle Opere di Urbanizzazione.
- Fascicolo 1 – 3: Relazione Tecnica.
- Fascicolo 2 – 3: Computo Metrico
- Fascicolo 3 – 3: Elenco Prezzi

Con osservanza

Caselle Torinese, 25 marzo 2021

## Introduzione sul sistema di mobilità locale

La nuova struttura interessa la via Artigianelli, strada locale extraurbana che si divide da via Bruere, strada di interesse locale che connette Rivoli con la frazione di Bruere.



Via Artigianelli serve le aziende agricole locali e arriva ad Alpiignano con un percorso secondario. La via ha delle sezioni molto contenute proprio nel tratto in cui costeggia il rilevato ferroviario e il lotto oggetto di intervento.



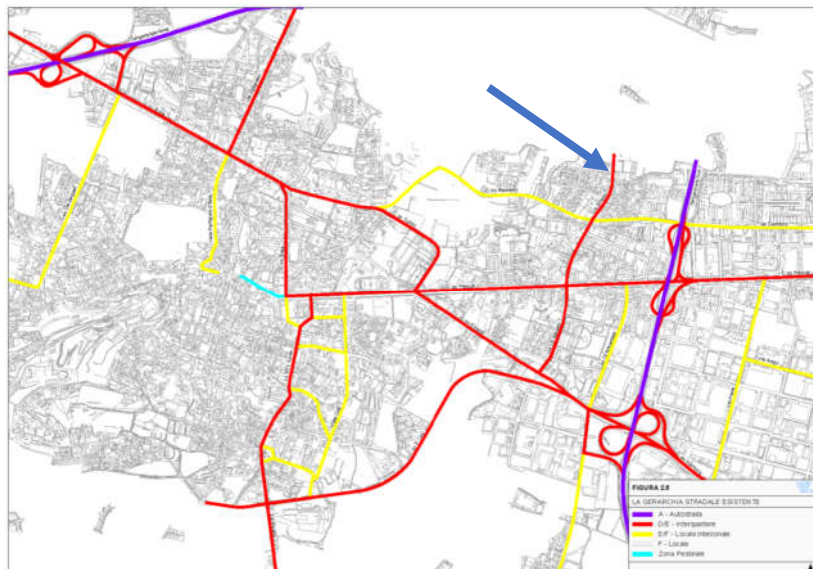
Poco dopo aver superato il nucleo degli Artigianelli la strada ha un'ulteriore strettoia costituita dal sottopasso ferroviario che ha

una sezione con dimensioni modeste sia verticali, sia orizzontali.



Le sezioni geometriche di tali manufatti, oltre che la funzione residuale di collegamento tra Rivoli e Alpignano portano ad avere un traffico di bassa intensità.

Il Piano Urbano del Traffico del comune di Rivoli, aggiornato al 2014, non individua via Artigianelli nella gerarchia stradale, ma indica via Bruere quale strada interquartiere nella parte urbana, nel tratto precedente a quello interessato dall'intervento.



Nel semplice schema di gerarchia delle strade secondarie che prende la gerarchia del PUT di Rivoli e distribuisce il traffico destinato e originato dal territorio posto a nord, si intuisce come



la funzione del tracciato di via Artigianelli si essenzialmente locale.



Si rilevano comunque due criticità: la sezione ridotta per una strada a doppio senso di marcia nel tratto lungo il sedime ferroviario e in corrispondenza del sottopasso e l'incrocio dove via Artigianelli si biforca da via Bruere.



La problematicità di tale incrocio deriva dal fatto che la strada principale e con precedenza, via Bruere, presenta un tratto in curva e in pendenza, in corrispondenza dell'immissione di via Artigianelli. Tale situazione determina una scarsa visibilità sia per chi proveniente da Rivoli deve girare su via Artigianelli, sia

per chi da via Artigianelli si deve immettere su via Bruere. La svolta a sinistra per chi arriva da via Artigianelli risulta problematica.



Nonostante ciò il Piano Urbano del traffico non rileva incidenti in corrispondenza di questo incrocio nel periodo dal 2007 al 2010.

TABELLA 2.3 - INCIDENTALITA' PER VIA - PERIODO 2007-2010

Luogo	incidenti alle intersezioni	incidenti lungo le strade	Totale incidenti	lunghezza metri	inc./Km
TAGLIAMENTO	12	1	13	273	47.6
FRANCIA	74	49	123	2890	42.6
ALLAMANO	40	21	61	1890	32.3
PAVIA	30	5	35	1140	30.7
STURA	10	0	10	330	30.3
SUSA	20	37	57	2430	23.5
EINAUDI	17	2	19	1010	18.8
ACQUI	17	1	18	1220	14.8
F.LLI MACARIO	5	2	7	480	14.3
XXV APRILE	6	4	10	720	13.9
SP 175	8	4	12	895	13.4
LEVI	12	19	31	2320	13.4
RIVALTA	8	5	13	1030	12.6
ISONZO	7	0	7	566	12.4
TORINO	6	7	13	1150	11.3
ALESSANDRIA	8	0	8	749	10.7
IVREA	8	1	9	883	10.2
IV NOVEMBRE	16	2	18	2000	9.0
KENNEDY	0	9	9	1320	6.8
SESTRIERE	4	5	9	1320	6.8
DE GASPERI	6	1	7	1130	6.2

fino 14/06/2010





## Analisi del carico di traffico indotto dalla nuova struttura

Per quanto riguarda il carico aggiuntivo al traffico locale originato dalla nuova struttura RSA, esso è determinato da due utenze distinte:

- gli operatori della struttura,
- i parenti degli ospiti.

Si ritiene che i fornitori non costituiscano un utenza che determini un carico percepibile. Infatti tale volume di traffico, caratterizzato per lo più da veicoli commerciali leggeri (a parte per la fornitura dell'ossigeno), è dell'ordine di poche unità distribuite nell'arco della settimana. Per i fornitori abituali si prevedono i seguenti passaggi:

- Lavanderia 3 passaggi/settimana: veicolo max 75 q
- Derrate alimentari (2 passaggi/settimana): veicolo max 45 q
- Ossigeno liquido (1 passaggio/3 settimane circa): cisterna con motrice 2 assi circa 8 m (L) per max 260 q.

Il personale sanitario della struttura è organizzato con tre turni: 7,00 – 14,00; 14,00 – 21,00; 21,00 – 7,00. Inoltre al mattino e al pomeriggio si alternerà il personale amministrativo e le educatrici. Al mattino si arriva alla massima compresenza di operatori con circa 48 persone.

Gli orari dei cambi turni del personale sanitario corrispondono al momento di massima carico concentrato sul sistema della viabilità locale, in particolare per quanto riguarda il turno del mattino. Si prevede tra le 6,30 e le 6,50 un traffico destinato alla struttura RSA di circa 30 – 35 vetture e tra le 14,10 e le 14,30 un traffico originato della medesima consistenza. Tali orari non corrispondono agli orari di punta del traffico cittadino e sono comunque di modesta entità (inferiore a 2 veicoli/minuto) e tali da essere facilmente assorbibili anche dalla viabilità esistente.

Per quanto riguarda gli arrivi e le partenze dei visitatori esse sono distribuite nell'arco della settimana e in orari di visita distribuiti durante la giornata. I maggiori accessi si avranno nei giorni di sabato e domenica al di fuori di orari di punta del traffico cittadino. In uno scenario cautelativo in cui vi sia una visita per

ospite nei giorni feriali della settimana e che questo avvenga nella fascia oraria di punta (17,00 – 19,30), considerando tutti gli arrivi concentrati in un ora avremmo comunque un carico inferiore a 1 veicoli/minuto. Anche in situazioni non prevedibili in cui gli arrivi fossero concentrati e raddoppiati, saremmo in una situazione assorbibile dal sistema della viabilità locale.

#### Interventi di miglioramento proposti.

Il tratto di via Artigianelli che costeggia la Ferrovia e il lotto oggetto di intervento viene allargato di metri 2,50, sufficienti a raggiungere una sezione di metri 6,50. Inoltre viene prevista una pista ciclopedonale di metri 2,50, posta sul lato del lotto oggetto di intervento. Tale tratto di percorso ciclopedonale ha lo scopo avvicinare la nuova struttura alla rete intercomunale dei percorsi ciclabili (che passa proprio in prossimità del sotto passo ferroviario) e al centro urbano di Rivoli attraverso via Bruere (anche in considerazione dei lavori di miglioramento del sovrappasso autostradale da parte di SITAF dove sarà previsto uno spazio laterale per la mobilità non veicolare).

#### Analisi del traffico attuale

Come accennato il Piano Urbano del traffico non considera via Bruere una direttrice di ingresso uscita dal territorio comunale. I sopralluoghi e le prime indagini speditive fatte a fine 2019 confermano un volume di traffico modesto anche nelle ore di punta.

Attualmente, in fase di lockdown a causa della situazione nazionale sanitaria, risulta poco utile realizzare analisi di traffico i cui risultati potrebbero condurre a scelte non corrette.

In ogni caso l'aspetto di criticità dell'incrocio non dipende dal carico di traffico e non è aggravato dai nuovi flussi previsti, ma è determinato dalla morfologie e tracciati stradali. A tal fine si ritiene opportuno confermare le proposte avanzate di inserimento di un impianto semaforico con possibilità di rilevamento veicolare.

## Proposte di intervento

Per quanto riguarda l'incrocio di via Bruere, da dove parte via Artigianelli, si propone una gestione attraverso un impianto semaforico con possibilità di rilevamento veicolare, funzionale a interrompere il flusso di via Bruere in direzione Rivoli, quando c'è una situazione di accumulo di vetture in direzione opposta che devono svoltare a sinistra su via Artigianelli. In pratica si tratta di un impianto semaforico a controllo semi-attuato. Nel controllo semi-attuato la successione delle fasi è prefissata ma può essere variata per effetto di segnali prodotti da dispositivi attivati da veicoli o pedoni (pulsanti pedonali, rivelatori di traffico, contatti tranviari, ecc.).

La progettazione del ciclo semaforico si deve basare sulla reale quantificazione dei flussi veicolari e delle singole correnti di traffico, dati che devono essere monitorati anche in fase di esercizio al fine di adeguare i tempi in base al modificarsi delle situazioni. Tale operazione è necessaria in fase di progetto esecutivo. In questa fase è possibile schematizzare quelle che possono essere le diverse fasi e le diverse possibilità date da un impianto a controllo semi-attuato. In tutte le soluzioni le fasi dovrebbero essere tre:

- Fase uno (principale) - correnti compatibili: le due corsie di marcia di via Bruere, la svolta a destra su via Artigianelli da via Bruere (corsia in direzione Rivoli); correnti incompatibili l'immissione da via Artigianelli



con svolta a destra su via Bruere, l'immissione da via artigianelli con svolta a sinistra su via Bruere, svolta a sinistra su via Artigianelli da via Bruere (corsia in direzione Bruere).

- Fase due - correnti compatibili: l'immissione da via Artigianelli con svolta a destra su via Bruere, corsia di marcia di via Bruere

verso Bruere, svolta a sinistra su via Artigianelli da via Bruere (corsia in direzione Bruere); correnti incompatibili: l'immissione da via artigianelli con svolta a sinistra su via Bruere, corsia di marcia di via Bruere verso Rivoli.



- Fase tre - correnti compatibili: l'immissione da via Artigianelli con svolta a destra su via Bruere, l'immissione da via artigianelli con svolta a sinistra su via Bruere, la svolta a destra su via Artigianelli da via Bruere (corsia in direzione Rivoli); correnti incompatibili: le due corsie di marcia di via Bruere, svolta a sinistra su via Artigianelli da via Bruere (corsia in direzione Bruere)



Tale strumento permette una gestione variabile nel corso della giornata e adattabile all'effettivo carico istantaneo.

#### Mobilità ciclopedonale

La zona risulta essere totalmente sprovvista di spazi e percorsi dedicati alla mobilità ciclabile e pedonale.

Il progetto di PEC prevede di intervenire in tale senso attrezzando il perimetro del lotto prospiciente alle strade pubbliche con un percorso ciclopedonale che segue tutta via Artigianelli nella parte prospiciente al perimetro del PEC. In questo modo tale percorso è propedeutico al collegamento con la zona urbana di Rivoli e all'intervento di miglioramento del

medesimo cavalcavia (in fase di progettazione da parte di Sitaf)  
che prevede un nuovo spazio per la mobilità non veicolare che  
permette di superare l'infrastruttura autostradale.