



FORUM DI AGENDA 21: PROGRAMMA INTEGRATO DI SVILUPPO LOCALE (P.I.S.L.) DELLA CITTA' DI COLLEGNO

Tavolo tematico: Mobilità sostenibile

4 aprile 2006

Sala Matrimoni del Comune di Collegno
P.zza Del Municipio,1, Collegno

Verbale dell'incontro

Partecipanti:

- Balotti Mariano - Nova Coop;
- Bonifacio Elena;
- Callegari Andrea - Cannon;
- Cappellazzo Paola - Comune di Collegno- Animazione Territorio;
- Chiola Enzo - Alpini;
- Conti Renata - Circolo Marconi;
- Curti Vincenzo - Nus S.r.l.;
- De Siebert Oddone - De Siebert;
- Errichiello Armando - Per Collegno Pulita;
- Foti Sebastiano - Novacoop;
- Gallo Giorgio - OMGG S.r.l.;
- Giordanino Carlo - OMGG S.r.l.;
- Graziano Giuseppe - F.I.T.E.S. S.n.c.;
- Grosso Giovanni - Soc. Adelfi;
- Lippolis Giovanni - LL Engineering;
- Lugaresi Pier Giorgio - Nus S.r.l.;
- Malizia Giuseppe;
- Mangino Michele - Comitato di Quartiere Villaggio Dora;
- Manuetti Dario - Assoc. La Città Possibile;
- Miglietti Franco - Asd Borgonuovo (Atletica);
- Morizio Valter - Ingegnere;
- Musso Alberto - Coop. Sociale I.so.la-Casa Wiwa;
- Padovano: Comune di Collegno;
- Pelligra Giuseppe - Pelligra S.r.l.;
- Pochettino Teresa: Comune di Collegno- Caposezione Progettazione;
- Sacilotto Silvestro - Associazione La Scintilla;
- Surace Gabriella - GTT.

Comune di Collegno:

- Pesce Giovanni: Assessore all'Ambiente e Sviluppo Sostenibile;
- Plantamura Romano: Assessore alle Politiche Territoriali;
- De Cristofaro Lorenzo: Dirigente Settore Pianificazione Territoriale – Ambiente – Edilità;
- Michelacci Chiara: Settore Pianificazione Territoriale – Ambiente – Edilità;
- Zerbin Andrea: Segreteria Organizzativa P.I.S.L. della città di Collegno.

Avventura Urbana:

- Alessandra De Matteis.

Supporto metodologico - Studio Sferalab:

- Cinzia Zugolaro: Responsabile Studio Sferalab;
- Paolo Cotignoli, Elena Ferrari: facilitatori.

Inizio dei lavori: ore 17.45

Sessione introduttiva

L. De Cristofaro, Dirigente Settore Pianificazione Territoriale – Ambiente – Edilità della città di Collegno: apre i lavori dell'incontro, specificando come il punto cardine del progetto relativo alla mobilità sostenibile sia il nodo di interscambio previsto presso la fermata Fermi della metropolitana. In particolare tale intervento prevede una serie di azioni correlate ad intereventi volti a delineare un nuovo assetto delle mobilità locale. Infatti, attualmente il parcheggio previsto per il nodo di interscambio conta 350 posti, ma attraverso il P.I.S.L. si definiranno nuovi percorsi del trasporto pubblico locale per servire tale area e nuovi percorsi ciclopedonali di connessione con le altre zone della città. Specifica, poi, che l'area di Via De Amicis, caratterizzata da una forte vocazione industriale, rappresenta un'area di Collegno percepita come un "non luogo", senza una fisionomia particolare sia in termini di paesaggio sia di valore simbolico per i cittadini. A tal proposito, evidenzia come in un'ottica futura, il ruolo di quest'area, non sarà più solo quello di una zona a connotazione industriale ma diventerà un vera e propria "porta" per l'area metropolitana. Infatti, l'area di Via De Amicis sarà caratterizzata anche da nuovi punti di accesso, quali il nuovo Viale Certosa ed il nuovo accesso alla tangenziale. Si renderà, quindi, necessario individuare gli opportuni interventi per una riqualificazione e valorizzazione dell'area in termini di qualità e fruizione urbana. Tutte queste azioni e obiettivi saranno formalizzati nello Studio di fattibilità relativo a questo ambito di intervento. Sottolinea sinteticamente che il P.I.S.L. di Collegno prevede l'elaborazione di altri due Studi di fattibilità, rispettivamente relativi alla riqualificazione del Corso Francia e alla valorizzazione dell'area della Certosa reale di Collegno.

Ricorda, poi, come anticipato in occasione dell'incontro di presentazione del P.I.S.L., svoltosi lo scorso 28 marzo 2006, che qualora la proposta P.I.S.L. del Comune di Collegno fosse accolta, si potrà beneficiare di un cofinanziamento del 50%, nello specifico per il 25% da fonti regionali e per l'altro 25% da risorse da intesa istituzionale di programma. Il restante 50% dovrà essere coperto per il 25% da risorse comunali e il rimanente 25% da risorse private. A tal proposito sottolinea come l'individuazione di un cofinanziamento del 25% da parte di soggetti privati è un requisito imprescindibile per l'approvazione del Programma da parte della Regione.

Relativamente alle modalità per promuovere una mobilità sostenibile nell'area invita poi il tecnico V. Curti dello Studio Nus di Milano ad illustrare alcune tipologie di intervento volti a modificare e a ridurre l'impatto del traffico urbano, in particolare con riferimento alle caratteristiche della viabilità che interessa la zona di Via De Amicis.

V. Curti, Studio Nus: spiega che Via De Amicis è caratterizzata da un primo tratto a connotazione residenziale, in cui insistono numerosi palazzi di altezza medio-alta e un secondo tratto, in cui prevale in maniera incisiva la presenza di industrie e capannoni industriali. In base a misurazioni effettuate dallo Studio Nus, emerge come il traffico veicolare rappresenti un forte impatto per i residenti della zona, dal momento che si può calcolare mediamente il passaggio di un'auto ogni 6 secondi. In tale contesto, è necessario rendere il traffico più fluido e snello, per garantire un migliore accesso alla fermata della metropolitana e soprattutto in riferimento alla futura evoluzione che interesserà l'area. Ricorda infatti, che in base alle indicazioni previste dalla Variante al P.R.G.C., la parte di Via De Amicis, attualmente caratterizzata dalla presenza di aziende, sarà trasformata in area residenziale e molte imprese si trasferiranno nell'area P.I.P. di Collegno.

A tal proposito, illustra alcune tipologie di interventi, realizzati in strade dalla struttura simile a Via De Amicis, finalizzati a ridurre la velocità autoveicolare e a rendere maggiormente fluida la mobilità. Fra i vari metodi di moderazione del traffico presenta alcuni esempi di rotonde sormontabili e di restringimenti ottici della carreggiata. In particolare, evidenzia come l'efficacia di tali interventi sia correlata alla diffusione massiva di simili strumenti nell'area interessata dall'intervento di moderazione del traffico.

C.Zugolaro, Studio Sferalab: illustra la metodologia di lavoro il cui scopo è condividere azioni e proposte progettuali per l'implementazione degli interventi previsti dal P.I.S.L.. Per ciascuna azione si lavorerà al fine di individuare le possibili modalità di svolgimento e si valuteranno le condizioni per incentivare l'avvio di partenariati sul territorio. Propone, poi, ai partecipanti di organizzare i lavori in un unico gruppo, al fine di garantire una rappresentatività completa di tutti gli interessi presenti.

Sessione tematica

Facilitatore: Paolo Cotignoli, *Studio Sferalab*.

Inizialmente i partecipanti focalizzano l'attenzione sulle dimensioni del **parcheggio di interscambio** di Via De Amicis sottolineando come l'attuale capienza di 350 posti sia insufficiente rispetto alle esigenze che emergeranno nel momento in cui la metropolitana sarà in funzione a pieno regime. A tal proposito, l'Arch. Curti, dello Studio Nus specifica che, in riferimento alle previsioni di utilizzo della metropolitana, la capienza ottima sarebbe di almeno 1200 posti auto. A tal proposito, si propone di **ampliare** il presente **parcheggio** anche se si sottolinea come le future trasformazioni commerciali e residenziali che interesseranno l'area comporteranno la realizzazione di nuovi parcheggi. Si evidenzia inoltre, come tale necessità sia anche correlata al futuro prolungamento della linea metropolitana fino a Rivoli e all'apertura del nuovo Viale Certosa, fattori questi che comporteranno un aumento del bacino di utenza.

In particolare, si propone di valutare successivamente la migliore modalità di ampliamento prendendo in esame un ampliamento sotterraneo piuttosto che sopraelevato. Relativamente alle dimensioni del parcheggio, si sottolinea anche come l'area di Via De Amicis sia interessata da interventi di ammodernamento e razionalizzazione dei percorsi del trasporto pubblico locale che dovrebbero fornire un servizio di trasporti in grado di servire in modo più incisivo l'area dell'interscambio.

In riferimento alla gestione del parcheggio, il personale del GTT, presente all'incontro, specifica come non si sia ancora definito se la fruizione sarà gratuita o a pagamento. Il rischio di un parcheggio a pagamento è infatti quello di disincentivarne l'utilizzo con la conseguenza di creare disagi nelle zone limitrofe che diventerebbero l'alternativa per il parcheggio delle auto.

Nel caso si decidesse di definire una tariffazione per l'utilizzo, si accoglie la proposta di partenariato finalizzata a definire la modalità di gestione attraverso lo strumento del **project financing**. In particolare, tale metodologia consente di finanziare progetti che ripagano il servizio del debito attraverso flussi finanziari propri. L'amministrazione comunale dovrebbe solo fornire lo studio di fattibilità o introdurre un'eventuale tariffa, mentre resterebbe a carico del privato anche l'eventuale elaborazione del progetto preliminare. L'individuazione dell'azienda responsabile della gestione potrebbe avvenire tramite un bando per appalto pubblico.

Successivamente, si sottolinea come per parlare in modo completo di mobilità sostenibile, si debba prendere in considerazione anche la qualità urbana dell'area e soprattutto, prestare particolare attenzione alla sicurezza della viabilità. Si evidenzia, quindi, la necessità di curare in modo particolare l'**arredo urbano** della zona, al fine di renderla gradevole e fruibile anche nei momenti di minor utilizzo della metropolitana. A tal proposito, si propone anche di pianificare una **campagna di sensibilizzazione** e informazione sui principi della **mobilità sostenibile**, al fine di contribuire a promuovere una nuova immagine di quest'area da tempo caratterizzata da una forte connotazione industriale. Inoltre, si sottolinea l'importanza delle **percezione della sicurezza** da parte dei cittadini, proponendo di intervenire con azioni di moderazione della velocità quali rialzi o rotonde. A tal proposito, si evidenzia l'opportunità di individuare degli specifici **indicatori** per il monitoraggio della sicurezza e della sostenibilità del traffico. Relativamente alla qualità della mobilità si propone anche di realizzare le strade con asfalto permeabile, fonoassorbente e costituito da materiali in grado di assorbire la CO₂.

Si prende, poi, in considerazione la mobilità pedonale evidenziando come, attualmente, non sia agevole il raggiungimento della fermata della metropolitana dal Corso Francia. A tal proposito, si propone di **aprire ai pedoni una parte della zona compresa fra Via Magenta e Via De Amicis**. La richiesta sarà analizzata in

modo sistematico durante l'analisi della Variante in Via De Amicis, in quanto si dovrà valutare l'eventuale presenza di proprietà private.

Relativamente al **trasporto pubblico**, si specifica che si realizzerà una linea di adduzione che dal centro di Grugliasco passerà dall'Università e un'altra linea che potrebbe collegare Alpignano o Pianezza alla stazione Fermi della metropolitana.

L'amministrazione comunale inoltre, evidenzia come anche il sistema ciclopedonale assumerà un ruolo rilevante nel piano di mobilità sostenibile dell'area e si realizzerà un potenziamento dell'interscambio con la stazione ferroviaria di Collegno.

Relativamente alla **mobilità ciclopedonale** si propone di pianificare un **sistema ciclabile perimetrale all'area del Parco della Dora di Collegno**, tenendo conto della pianificazione già in atto sia da parte dell'amministrazione comunale sia da parte del Patto Territoriale della Zona Ovest di Torino. Si propone, inoltre, di potenziare il sistema di parcheggi per le biciclette e individuare modalità di noleggio, al fine di favorirne l'utilizzo.

Infine, si accoglie un'ulteriore proposta di partenariato, avanzata dalla società La Rete s.p.a., relativa al **trasferimento del distributore di benzina** attualmente sito in Via Martiri XXX aprile nei pressi della zona del nodo dell'interscambio.

Nella seguente tabella 1 si riportano, in modo sintetico, i risultati del gruppo di lavoro.

Tabella 1: I risultati del gruppo di lavoro Mobilità sostenibile

AZIONE	COME	CHI / PARTENARIATO
Valutare la sostenibilità della mobilità in termini di sicurezza e verde pubblico	- Individuare specifici Indicatori di mobilità sostenibile; - realizzare un arredo urbano di qualità	Bici e dintorni
Definire un piano di comunicazione sulla mobilità sostenibile		
Aprire ai pedoni l'area all'angolo fra via Magenta e via De Amicis	Valutare la possibilità nell'ambito dello studio della variante di Via De Amicis	
Individuare la gestione del parcheggio del nodo di interscambio	Applicare lo strumento del Project financing	Bando per appalto
Potenziamento parcheggio	Valutare le opzioni di un parcheggio sotterraneo o sopraelevato	
Anello ciclopedonale al Parco Dora	Integrazione con sistema ciclabile esistente prevista	
Trasferire il distributore di via XXX Aprile		La Rete S.p.a.

I lavori si concludono alle ore 20.00.