



CITTA' DI TORINO

PIANO URBANO DEL TRAFFICO E DELLA MOBILITA' DELLE PERSONE

(P.U.T. 2001)

*Testo approvato con deliberazione del Consiglio Comunale
in data 19 giugno 2002 (mecc. 0155/006)*

e

*aggiornato con redistribuzione dei contributi
(deliberazione del C.C. del 07 luglio 2003 mecc. 03816/033)*

PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI (P.U.P. 2001)

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

*giugno 2002
luglio 2003*

CITTA' DI TORINO

DIVISIONE AMBIENTE E MOBILITA'
- Settore Pianificazione e Trasporti
- Settore Viabilità e Traffico
- Settore Parcheggi

atm s.p.a.

Direzione Pianificazione e Mobility Management

CAPITOLO 1° - LINEE GUIDA P.U.P.2001	<i>pag.</i> 1
CAPITOLO 2° - LE FASI DI INDAGINE, ANALISI E VALUTAZIONE PER LA REDAZIONE DEL P.U.P.2001	<i>pag.</i> 3
CAPITOLO 3° - LO STATO DI ATTUAZIONE DEL P.U.P. 1990	
3.1 - <i>L'esperienza della Città di Torino</i>	<i>pag.</i> 5
3.2 - <i>Programma P.U.P. 1990 – Sintesi dello stato di attuazione</i>	<i>pag.</i> 12
CAPITOLO 4° - IL SISTEMA DEI PARCHEGGI PUBBLICI	
4.1 - <i>La classificazione funzionale dei parcheggi pubblici</i>	<i>pag.</i> 17
4.2 - <i>Parcheggi pubblici esistenti</i>	<i>pag.</i> 18
4.3 - <i>Parcheggi pubblici in struttura in costruzione</i>	<i>pag.</i> 21
4.4 - <i>Autorimesse private ad uso pubblico</i>	<i>pag.</i> 23
CAPITOLO 5° - LE PROPOSTE DEL NUOVO PROGRAMMA DEI PARCHEGGI 2001	
5.1 - <i>Le nuove localizzazioni</i>	<i>pag.</i> 24
5.2 - <i>Descrizione parcheggi d'interscambio - Tipo "A"</i>	<i>pag.</i> 29
5.3 - <i>Descrizione parcheggi d'attestamento – interscambio interno - Tipo "B"</i>	<i>pag.</i> 32
5.4 - <i>Descrizione parcheggi per funzione prevalente - Tipo "C"</i>	<i>pag.</i> 34
5.5 - <i>Quadro di sintesi</i>	<i>pag.</i> 38
CAPITOLO 6° - PROPOSTA PROGRAMMA DI INTERVENTO 2001-2003	<i>pag.</i> 39
CAPITOLO 7° - PARCHEGGI PERTINENZIALI	<i>pag.</i> 41
CAPITOLO 8° - VERIFICA NORMATIVO - URBANISTICA PER LA REALIZZAZIONE DI PARCHEGGI	<i>pag.</i> 44

Di seguito sono sinteticamente descritti i principali obiettivi che l'Amministrazione Comunale intende perseguire con la formazione del Nuovo Programma Urbano dei Parcheggi che considera un arco temporale di riferimento di circa dieci anni e che si propone dopo circa dieci anni dal primo P.U.P., approvato dal C.C. il 21/03/90.

Un eccessivo tempo utilizzato per cercare un posto libero ove parcheggiare l'auto rappresenta un costo economico e sociale per la cittadinanza, in quanto incide negativamente sulla circolazione, comporta un maggiore consumo di carburante ed un maggior inquinamento ambientale (traffico parassita).

I rimedi consistono nel localizzare le aree per il parcheggio pubblico in modo che siano accessibili da strade che abbiano possibilmente una diretta connessione con la viabilità principale urbana.

E' quindi opportuno valutare quali siano gli effetti indotti sulla rete viaria dalla realizzazione di infrastrutture per parcheggi, prevedendo eventuali risistemazioni stradali per migliorare l'accessibilità ai parcheggi: occorrerà inoltre predisporre sistemi innovativi di informazione in tempo reale, lungo gli stessi assi per agevolare l'accesso all'utenza.

Al fine di perseguire le strategie e gli obiettivi si sono predisposte alcune indagini e analisi sulla pianificazione urbanistica generale ed esecutiva interrelate con gli indirizzi e le scelte di potenziamento del trasporto pubblico/collettivo e del trasporto privato/individuale.

Un altro obiettivo che si intende perseguire è quello di diversificare le funzioni e l'uso dei parcheggi variamente ubicati e dimensionati sul territorio, secondo il tipo di utenza.

E' opportuno analizzare le esistenti caratteristiche insediative delle zone considerate, e delle eventuali trasformazioni urbanistiche previste, valutando, seppur di massima, l'offerta di parcheggio (su suolo pubblico, su suolo privato) e la domanda di parcheggio. Vi è l'esigenza di rispondere a fabbisogni di parcheggio specializzato, quali:

- **parcheggi di interscambio** per addetti ed utenti provenienti dal bacino metropolitano, da ubicare principalmente all'esterno della città, localizzati in corrispondenza delle stazioni ferroviarie (F.S. e Satti) e delle stazioni di testata della metropolitana, con valenza di grandi nodi d'interscambio, e nelle aree periferiche in "nodi" particolarmente serviti da mezzi di trasporto pubblico/collettivo ad alta qualità di servizio, attrezzati con infrastrutture che favoriscano lo scambio tra mezzo privato e mezzo pubblico (locali di ristorazione, commercio, sportelli di servizi pubblici, servizi manutenzione dell'auto) quali ad esempio: "Caio Mario" e "Stura" sulla linea 4, " Sofia" e "Drosso" sulla linea 18, "Sassi-Modena" sulla linea 15, "Marche - Francia" sulla linea 1 di metropolitana, "Stadio Alpi" sulla linea 3, "Pellerina", ecc.; da localizzare in aree di dimensioni più ridotte in prossimità delle principali fermate dei mezzi pubblici, o lungo i percorsi anulari o semianulari di linee di forza con altre direttrici tranviarie (ad esempio lungo la linea tram 16 e la linea bus 2 alla confluenza delle linee di forza tranviarie dirette verso il centro);
- **parcheggi di attestamento** alle porte del centro storico ubicati nelle vicinanze di aree ad alta concentrazione terziaria commerciale sia nel centro storico che in altri "poli urbani";
- **parcheggi per soddisfare prevalentemente i "residenti"** delle zone con alta densità abitativa e bassa offerta di aree ed infrastrutture per lo stazionamento dei veicoli (parcheggi "pertinenziali" su suolo pubblico, autorimesse private di uso pubblico).

Sovente però accade che vi siano zone della città ove la necessità di stazionare si manifesta per un "mix" di categorie di utenti in ore diverse della giornata.

In questi casi può essere utile "banalizzare" le aree e le infrastrutture di stazionamento. Occorre cioè attenuare l'eccessiva specializzazione e quindi progettare e gestire le infrastrutture di parcheggio perché servano a diversi utenti nelle varie ore della giornata.

Principali obiettivi

Ridurre al minimo il tempo di ricerca dei posti di sosta liberi

Articolare sul territorio le infrastrutture dei parcheggi per le diverse categorie di utenti

Parcheggi d'interscambio

Parcheggi d'attestamento

Parcheggi per i residenti

Nella scelta della localizzazione di aree e della tipologia di infrastrutture dei parcheggi è opportuno considerare “l’intorno” di tali aree con la dovuta attenzione, sapendo che gli orientamenti prevalenti prevedono, per i parcheggi, strutture in sotterraneo, in elevazione, e in aree attrezzate superficiali.

La redazione del nuovo Programma Urbano dei Parcheggi ha considerato la realizzazione di interventi riferiti ad un arco temporale di circa 10 anni, pur valutando e tenendo presente i fabbisogni di parcheggio per periodi triennali, iniziando dal “Programma triennale OO.PP. 2001-2002-2003.

Per quanto riguarda i parcheggi d’interscambio la loro attuazione dovrà essere avviata contemporaneamente al potenziamento della rete del trasporto pubblico (lavori in corso del passante ferroviario, prevista e prossima realizzazione della linea 1 di metropolitana, lavori per la riorganizzazione, prolungamento e miglioramento della rete delle linee tranviarie (come la linea tra 4 in fase di riorganizzazione e prolungamento) ed automobilistiche, nonché lavori per la realizzazione di aree pedonali.

Le previsioni e gli interventi del nuovo Programma Urbano dei Parcheggi saranno più efficaci quanto più saranno supportate da un programma di sviluppo del trasporto pubblico/collettivo, con la possibilità di collegamenti più veloci e regolari tra le periferie e il centro urbano, con un parco tranviario ed automobilistico rinnovato.

L’analisi dei costi monetari per costruire e gestire le diverse strutture di parcheggio ed il conseguente sistema di tariffazione da adottare, sono gli altri elementi che, opportunamente adottati sia dalla Amministrazione Comunale, sia dai gestori pubblici e privati delle varie installazioni, possono concretamente concorrere ad elevare il “tasso di occupazione” verso la soglia che va dal 60% all’80% nelle ore lavorative e che costituisce, secondo molte esperienze anche in altre città europee, un buon compromesso fra le esigenze del traffico e la redditività economica delle strutture di parcheggio.

Sotto questo profilo occorre ulteriormente sottolineare che il problema dello stazionamento, sia esso in aree a raso custodite, in strutture, od in zone di sosta lungo le vie con parcometri, deve essere regolamentato a pagamento con tariffe differenziate (a seconda della centralità del parcheggio stesso), come previsto dal nuovo Codice della Strada, con opportune riserve ed agevolazioni tariffarie per i residenti, come già avviene da vari anni a Torino.

E’ anche indispensabile che nelle vie, piazze ed aree ubicate nelle “immediate vicinanze” di infrastrutture destinate a parcheggio a pagamento, sia attuato un attento controllo per fare rispettare la sosta a raso a pagamento e i divieti di sosta in vigore, al fine di evitare il crearsi di situazioni in cui i posti auto attrezzati e custoditi restano in parte liberi, mentre le strade nell’intorno risultano occupate da veicoli in sosta irregolare e/o in doppia fila, con tutti gli inconvenienti che ne conseguono.

Le diversificazioni tariffarie sono dunque necessarie per rendere economicamente conveniente l’installazione di aree e la costruzione di infrastrutture per parcheggi, e per agevolare la rotazione dei veicoli nei posti auto stessi.

È necessario ridurre al minimo l’eventuale rimozione di essenze arboree presenti nei siti interessati, prevedendo comunque sempre interventi mirati di riqualificazione ambientale e di arredo dello spazio pubblico nell’intorno delle aree oggetto di interventi (nuove alberate, verde attrezzato, migliore arredo e illuminazione pubblica, ecc.). In tal senso è necessario attivare preventivamente momenti specifici di comunicazione e concertazione con i cittadini, le Circoscrizioni Amministrative, le associazioni ambientaliste, ecc.

***Programmare
l’attuazione degli
interventi***

***Definire gli indirizzi
per il sistema di
tariffazione e gestione***

***Riqualificare
l’ambiente e lo spazio
pubblico delle aree
oggetto di interventi di
parcheggi multipiano***

Le fasi di indagini, analisi e valutazioni attuate per la redazione del nuovo Programma Urbano dei Parcheggi hanno riguardato sia gli aspetti e le trasformazioni urbanistico - edilizie, previste e già programmate, sia le previsioni di interventi inerenti la mobilità pubblica e privata da parte della Città di Torino, F.S., ATM, SATTI, e altri Enti.

Quantificazione dell'offerta di parcheggio

La quantificazione dell'offerta di parcheggio è stata così articolata:

- posti auto su suolo pubblico;
- aree a parcheggio esterne al suolo pubblico;
- strutture a parcheggio esistenti, in costruzione e già programmate;
- aree e strutture a parcheggio previste nei P.E.C., P.R.U., P.R.I.U., P.P.;
- parcheggi pertinenziali in costruzione e già programmati;
- autorimesse private di uso pubblico.

Quantificazione di larga massima della domanda di parcheggio

- domanda relativa ai residenti sulla base della popolazione residente e del tasso di motorizzazione;
- domanda relativa agli utenti.

Valutazione sulla circolazione, e sulla sosta a raso a pagamento

- sulla rete stradale urbana;
- sul trasporto pubblico collettivo urbano e metropolitano;
- sulla sosta a raso diurna libera e a pagamento;
- sulla sosta a raso notturna.

Valutazione della disponibilità di aree e contenitori liberi e/o trasformabili, della presenza di vincoli ambientali urbanistici

Sono risultate utili le analisi e le valutazioni delle disponibilità di aree/contenitori liberi o trasformabili da destinare a parcheggi, a raso o multipiano, localizzati in aree di trasformazione per servizi di PRGC (ATS) o in zone urbane di trasformazione (ZUT) in ambiti urbani particolarmente densi e carenti di spazi per la sosta.

Valutazione dello stato di attuazione del vigente Programma Urbano dei Parcheggi

È stato sintetizzato lo stato di attuazione del vigente P.U.P. (approvato nel 1990 e delle successive varianti di modificazione e integrazione) e le relative fasi d'intervento.

Valutazione sullo stato di attuazione del 1° bando dei parcheggi pertinenziali

È stato anche valutato lo stato di attuazione del 1° bando dei parcheggi pertinenziali.

Tipologia dei parcheggi

Si sono definiti prioritariamente i parcheggi rispetto alla tipologia (a raso, multipiano tradizionali, multipiano automatizzati), e rispetto all'utenza prevalente (residenti, addetti, utenti) e quindi:

- parcheggi di interscambio tra trasporto individuale e trasporto collettivo periferici e di grande dimensione;
- parcheggi di interscambio tra trasporto individuale e trasporto collettivo lungo le principali linee di forza del trasporto pubblico di piccola dimensione;
- parcheggi di attestamento afferenti ad attività commerciali, terziarie e produttive;
- parcheggi alle porte del centro storico (di attestamento al centro storico)
- parcheggi di attestamento afferenti poli di servizio (ospedali, università, musei, ecc.);
- parcheggi di attestamento afferenti le residenze e quindi più diffusi sul territorio.

Individuazione delle ubicazioni e delle quantificazioni dei posti auto in struttura

L'individuazione delle ubicazioni dei parcheggi è stata fatta tramite le valutazioni generali sulle esigenze del bacino di utenza (residenze, attività terziarie e attività produttive), nonché sulle caratteristiche architettoniche-ambientali dei vari siti.

Occorrerà valutare a livello progettuale per ogni singolo parcheggio il livello di accessibilità, la necessità o meno di intervenire sul sedime stradale, l'eventuale adeguamento dei tragitti e delle fermate delle linee di trasporto collettivo, ecc.

*Le fasi di indagine,
analisi e valutazione*

Sistema informativo automatizzato per l'utenza.

Il nuovo Programma Urbano dei Parcheggi prevede l'ulteriore sviluppo delle applicazioni telematiche del Consorzio "5T" inerenti il "sottosistema parcheggi", al fine di soddisfare l'informazione e servizi all'utenza sull'avvio ai vari parcheggi in struttura od a raso (teleprenotazione, ecc.).

Programmazione triennale degli interventi.

Il nuovo Programma Urbano dei Parcheggi è opportuno contenga la programmazione triennale degli interventi, evidenziando le relative priorità, coinvolgendo le Circoscrizioni amministrative gli Enti, le Aziende e le Società pubbliche e private interessate, iniziando dal programma Triennale OO.PP. degli anni 2001 - 2002 - 2003

3.1 - L'esperienza della Città' di Torino

La Città di Torino in ottemperanza alle disposizioni della legge 122/89 ha predisposto il Programma Urbano dei Parcheggi che è stato approvato dal C.C. il 21/03/1990.

Il P.U.P. è stato poi nel tempo variato modificato ed integrato secondo le esigenze che sono emerse nel corso degli anni.

Le localizzazioni per la realizzazione dei parcheggi sono state individuate coerentemente con quanto disposto dal D.M. n. 41, privilegiando i parcheggi alle porte del centro storico e i parcheggi per le attività di servizi (ospedali, etc) e per le attività mercatali.

Per la realizzazione degli interventi sono state individuate alcune modalità che vengono di seguito sinteticamente descritte:

- realizzazione da parte della Città o tramite l'Azienda Torinese Mobilità;
- realizzazione da parte dei privati concessionari.
-

In ambedue i casi si è potuto utilizzare, per la realizzazione delle strutture, i contributi assegnati alla Città dalla Legge 122/89.

La Città attraverso bandi internazionali ha inizialmente appaltato in regime di concessione alcuni parcheggi.

Si è potuto verificare che, la difficoltà nel poter acquisire i contributi, a suo tempo gestiti direttamente da Ministero delle Aree Urbane, ha condizionato la partecipazione alle gare. A questo va aggiunto la difficoltà a convincere l'utenza a utilizzare strutture, seppure sicure, a parcheggio, soprattutto se la sosta in superficie non è sufficientemente regolamentata e controllata.

Nel '96 la Regione Piemonte ha approvato la legge n.52 che permette di poter utilizzare i fondi della legge 122 secondo la modalità della Legge Regionale n. 18 in tema di lavori pubblici.

Tale Legge dispone che i contributi possano essere erogati a stato avanzamento lavori (30% all'inizio lavori, 30% al raggiungimento del 30% dei lavori, 30% a fine lavori, 10% a collaudo approvato). Questa nuova normativa, abbinata al fatto che la Città di Torino ha deciso nel 1994 di istituire la sosta a pagamento per tutto il centro storico e per altre aree semicentrali, ha favorito la partecipazione di un certo numero di concorrenti alle gare bandite.

La Città ha sempre fornito ai partecipanti alla gara un progetto di fattibilità dell'opera che viene posto come base per poter permettere ai partecipanti alla gara di predisporre il proprio progetto definitivo.

La situazione attuale pertanto vede, attraverso l'utilizzo del contributo e l'integrazione con l'autofinanziamento da parte dei concessionari, la realizzazione e l'apertura del parcheggio "Palazzo" per circa 900 posti e l'apertura del parcheggio "Bolzano" per circa 850 posti e la prossima apertura del parcheggio "Stati Uniti 2" per circa 500 posti.

Contemporaneamente alla realizzazione di strutture a parcheggio attraverso i concessionari che in regime di diritto di superficie devono progettare, costruire e gestire il parcheggio, la Città ha individuato l'ATM quale Azienda speciale del Comune, per poter costruire altri manufatti (utilizzo utili della sosta in superficie e di altri parcheggi in struttura).

Si tenga presente che l'ATM è gestore, per conto del Comune, di tutta la sosta a pagamento a raso di cui se ne illustrerà più avanti l'impostazione.

A tal proposito si ricorda che nel settembre '99 è stato approvato un nuovo "contratto di servizio" tra la Città e l'ATM regolante i rapporti tra i due Enti in merito alla realizzazione e gestione di parcheggi sia a raso sia in struttura. L'ATM pertanto è stata individuata quale soggetto cui prioritariamente affidare la realizzazione di parcheggi pubblici.

Anche per questo tipo di iniziativa sono stati recentemente aperti al pubblico i parcheggi: "D'Azeglio - Galilei" (229 posti) e "Nizza - Carducci" (375 posti), mentre sono in fase di realizzazione e/o di prossimo avvio dei lavori i parcheggi Fontanesi (365 posti), Stati Uniti 1, Molinette per un totale di 1865 posti auto.

***PUP' 90 e successive
modificazioni e
integrazioni***

***Attuatori – gestori
parcheggi: ATM e
Concessionari privati***

Legge regionale 52/96

***Parcheggi in struttura
realizzati da
concessionari***

***Contratto di servizio
tra Città e ATM
Parcheggi in struttura
realizzati da ATM***

L'erogazione del contributo da parte della Regione, secondo le modalità della citata legge n. 18, si è dimostrata efficace ed ha permesso al concessionario (sia esso privato, sia pubblico ATM) di poter introitare la somma in un arco temporale decisamente breve. Si precisa che il contributo viene erogato al Comune, che poi lo destina al concessionario, esercitando il Comune stesso attività di alta sorveglianza sui lavori di realizzazione dei parcheggi.

Tra l'altro la possibilità di utilizzare in modo rapido i contributi ha fatto sì che i partecipanti alle gare abbiano ricalibrato nell'ambito dell'offerta, il numero previsto di posti auto pubblici a rotazione rispetto a quelli previsti per la possibile alienazione.

Anche in questo caso la legge Regionale n. 52/96 ha modificato la disposizione del D.M. n. 41, aumentando la percentuale massima possibile dei posti auto che possono essere venduti (40%) rispetto a quelli pubblici a rotazione (60%).

La situazione circa l'utilizzo dei contributi (156,4 miliardi) ex legge 122/89 assegnati alla Città di Torino è sintetizzata nella successiva tabella A.:

PROGRAMMA URBANO DEI PARCHEGGI 2001						
	PARCHEGGI INSERITI NEL PUP 2001 CON ASSEGNAZIONE DI CONTRIBUTI	POSTI AUTO	B) CONTRIBUTI STANZIATI IN BASE AL N° EFFETTIVO DI POSTI		STATO DELL'ARTE al 7/7/2003	STATO DELL'ARTE al 15/4/2004
			IN LIRE	IN EURO		
INTERVENTI CHE NON SUBISCONO VARIAZIONI	PALAZZO	853	L. 12.146.350.000	€ 6.273.066,26	realizzato	realizzato
	D'AZEGLIO/GALILEI	229	L. 4.580.000.000	€ 2.365.372,60	realizzato	realizzato
	BOLZANO	858	L. 17.167.950.000	€ 8.866.506,22	realizzato	realizzato
	CARDUCCI	375	L. 5.437.500.000	€ 2.808.234,39	realizzato	realizzato
	MADAMA CRISTINA	300	L. 5.180.000.000	€ 2.675.246,74	realizzato	realizzato
	STATI UNITI 2 (Ferraris/Duca Abruzzi)	500	L. 9.081.200.000	€ 4.690.048,39	realizzato	realizzato
	FONTANESI	365	L. 6.200.000.000	€ 3.202.032,77	realizzato	realizzato
	VALDO FUSI	675	L. 9.980.000.000	€ 5.154.239,85	in corso	in corso
	EX CIR	235	L. 2.550.000.000	€ 1.316.965,09	in corso	in corso
	MOLINETTE	954	L. 10.417.000.000	€ 5.379.931,52	in corso	in corso
	SAN LIBORIO	44	L. 880.000.000	€ 454.482,07	in corso	in corso
	CAIO MARIO	730	L. 1.747.500.000	€ 902.508,43	redatto progetto definitivo	progetto esecutivo approvato
	SOFIA	320	L. 4.654.500.000	€ 2.403.848,64	redatto progetto definitivo	redatto progetto definitivo
	VITTORIO	598	L. 10.000.000.000	€ 5.164.568,99	progetto preliminare approvato	Aggiudicata gara di concessione
	CAPUANA	217	L. 2.000.000.000	€ 1.032.913,80	progetto preliminare approvato	progetto preliminare approvato
	PORTA NUOVA	500	L. 8.000.000.000	€ 4.131.655,19	redatto progetto preliminare	redatto progetto preliminare
	VENCHI UNICA	471	L. 7.638.000.000	€ 3.944.697,80	redatto progetto preliminare	redatto progetto preliminare
	ALDO MORO	700	L. 6.000.000.000	€ 3.098.741,39	redatto progetto di fattibilità	redatto progetto di fattibilità
SANTA RITA	400	L. 8.000.000.000	€ 4.131.655,19	redatto studio di fattibilità	redatto studio di fattibilità	
	totale		L. 131.660.000.000	€ 67.996.715,33		
CUI TOGLIERE IL CONTRIBUTO	STATI UNITI 1 (Umberto/Ferraris)	287	L. 5.740.000.000	€ 2.964.462,60	redatto progetto definitivo	redatto progetto definitivo
	POVERI VECCHI UNIVERSITA' EX IRV	900	L. 8.000.000.000	€ 4.131.655,19		
	CAIROLI	440	L. 3.000.000.000	€ 1.549.370,70	redatto progetto di fattibilità	redatto progetto di fattibilità
	ROSSINI SAN MAURIZIO	400	L. 8.000.000.000	€ 4.131.655,19	redatto progetto di fattibilità	redatto progetto di fattibilità
	totale	11.351		L. 24.740.000.000	€ 12.777.143,68	
	TOTALE COMPLESSIVO CONTRIBUTI EX L. 122/89		L. 156.400.000.000	€ 80.773.859,02		
	PARCHEGGI GIA' INSERITI NEL PUP CUI ASSEGNARE I CONTRIBUTI	POSTI AUTO	B) CONTRIBUTI STANZIATI IN BASE AL N° EFFETTIVO DI POSTI		STATO DELL'ARTE al 7/7/2003	STATO DELL'ARTE al 15/4/2004
			IN LIRE	IN EURO		
INTERVENTI CUI ASSEGNARE IL CONTRIBUTO	S. CARLO	350	L. 6.000.000.000	€ 3.098.741,39	progetto preliminare approvato	progetto esecutivo approvato
	CAPUANA	217	L. 660.000.000	€ 340.861,55	progetto preliminare approvato	progetto preliminare approvato
	VENCHI UNICA	471	L. 1.782.000.000	€ 920.326,19	redatto progetto preliminare	redatto progetto preliminare
	C.T.O.	750	L. 2.000.000.000	€ 1.032.913,80	redatto progetto di fattibilità	redatto progetto di fattibilità
	PORPORA	250	L. 4.958.000.000	€ 2.560.593,31	redatto progetto di fattibilità	progetto preliminare approvato
	LINGOTTO	748	L. 6.000.000.000	€ 3.098.741,39	redatto progetto di fattibilità	redatto progetto di fattibilità
	BARCELLONA	350	L. 3.340.000.000	€ 1.724.966,04		progetto preliminare approvato
	TOTALE	2.786	L. 24.740.000.000	€ 12.777.143,68		
	TOTALE COMPLESSIVO CONTRIBUTI EX L. 122/89		L. 156.400.000	€ 80.773.859,02		

Per quanto riguarda **la sosta a pagamento su suolo pubblico**, Torino è stata una delle prime città in Italia ad aver adottato il criterio di regolamentare l'accesso dei veicoli privati nel centro storico e nelle zone a più alta domanda di spazi di sosta, introducendo la sosta a pagamento su suolo pubblico nell'ambito degli interventi previsti dal Piano Urbano del Traffico '95 adottato dalla Città, e nelle relative "Anticipazioni" del 1994.

L'esempio di Torino è stato poi ripreso da diverse altre città italiane ed è diventato un modello di regolazione dei flussi di traffico ed uno strumento per selezionare la mobilità privata.

L'attività di gestione della sosta a pagamento è stata affidata all'ATM da parte dell'Amministrazione Comunale sin dal 1985, relativamente ad alcune aree automatizzate delimitate con barriere, situate in alcuni punti dell'area centrale della città, per un totale di 1398 posti; si sono conseguentemente aggiunti 1968 posti in aree aperte lungo le vie del centro città, per un totale complessivo di stalli a pagamento di 3366, (situazione precedente alle "Anticipazioni" al Piano Urbano del Traffico del 1994).

La scelta dell'Amministrazione Comunale è stata altresì quella di sviluppare questo progetto affidandone la realizzazione e la gestione all'ATM, coordinando ed integrando quindi la mobilità pubblica e privata in un sistema integrato finalizzato anche ad indirizzare l'utenza sui mezzi di trasporto ritenuti più idonei.

La gestione della sosta a pagamento, che contrariamente a quella del trasporto pubblico permette di avere utili di gestione anche consistenti, dà la possibilità alla Città, in ottemperanza al Codice della Strada vigente, di utilizzare tali utili investendoli per realizzare parcheggi in struttura, sotterranei o sopraelevati, al fine di ridurre la domanda di posti auto esistente nelle zone più congestionate della città e realizzare un piano che consenta di ridurre in prospettiva gli spazi destinati alla sosta in superficie per restituirli agli spostamenti pedonali, alle piste ciclabili ed al verde.

La zona interessata dalla sosta a pagamento riguarda tutto il centro storico di Torino ed alcune zone limitrofe ad esso con un'elevata vocazione commerciale o terziaria.

Le ulteriori riguardano zone semi centrali caratterizzate da una domanda di sosta, superiore agli spazi disponibili su suolo pubblico, caratterizzata da spostamenti scopo lavoro od attività commerciali.

Con l'attuazione delle "anticipazioni del P.U.T." dell'anno 1994, si è incrementata l'offerta di posti su un'area estesa del centro storico per un totale di 9752 posti, comprensivi di alcune aree precedenti. Con l'approvazione del primo P.U.T.1995, è stata programmata una attuazione progressiva della sosta a pagamento, con priorità al centro storico ed alle aree limitrofe, San Salvario, San Secondo, la Crocetta, Ospedali, Cit Turin, Vanchiglia, Gran Madre, San Donato/Cibrario per un totale di circa 49.349 posti auto e 1020 posti a barriera.

Istituzione della sosta a pagamento sul suolo pubblico

***Dicembre 2000:
49.349 posti auto a
pagamento su strada e
1020 posti a barriera***

Con l'avvio dell'istituzione della sosta a pagamento nella prima parte del centro storico della Città, il Comune di Torino con l'aiuto dell'Azienda in qualità di gestore, ha stabilito un'organizzazione, per far fronte alle esigenze che questa comportava, ponendo così delle regolamentazioni e attivando le seguenti procedure:

- orario di sosta;
- regolamentazione delle tariffe;
- documenti di sosta;
- individuazione delle varie forme di pagamento della sosta con forniture di buoni prepagati (voucher), di abbonamenti e di tessere magnetiche;
- forme di abbonamento per residenti, domiciliati e dimoranti;
- forme di abbonamento categorie speciali;
- aree di sosta per i residenti - Sottozone.

Una delle finalità prioritarie nell'attuazione della sosta a pagamento è stata quella di mettere in condizione l'automobilista di poter pagare la sosta nel modo più agevole e più vario possibile.

Sono state quindi introdotte varie possibilità di pagamento.

Infatti il pagamento della sosta è possibile mediante parcometri (con monete, con tessere magnetiche ed in alcuni casi con banconote), mediante biglietti prepagati (voucher) acquistabili presso 1200 rivendite nella città (tabaccherie, giornali, bar, ecc), abbonamenti mensili o settimanali e tessere magnetiche di vario tipo a scalare o aventi validità limitata (settimanale o per un numero limitato di ore nella settimana). E' stato introdotto, in fase sperimentale, l'uso di un nuovo sistema di pagamento della sosta su sedime stradale, l'autoparchimetro. E' una scheda elettronica prepagata da esporre all'interno dell'autovettura e consente di pagare il tempo di sosta.

Con le tessere magnetiche si può provvedere al pagamento della sosta sia ai parcometri, dislocati sul territorio in numero di circa 520, sia presso le casse automatiche di tutti i parcheggi in struttura e automatizzati.

E' prevista altresì l'utilizzazione delle suddette tessere anche per l'acquisto dei documenti di viaggio del trasporto pubblico presso le emittitrici di biglietti posti alle principali fermate del trasporto pubblico stesso.

Sempre gestiti dall'ATM di Torino, situati sia in punti nevralgici della zona centrale che nel resto dell'area urbana, sono presenti parcheggi automatizzati a barriera e in struttura, questi ultimi, già attivi, sono posizionati uno in zone prospicienti agli ospedali, denominato "Parcheggio Ventimiglia", uno nei pressi del nuovo Palazzo di Giustizia, denominato "Parcheggio Palagiustizia", uno situato in zona centro, denominato "Giardino della Cittadella", uno all'interno del Parco del Valentino situato nelle immediate vicinanze del padiglione espositivo Torino Esposizioni, denominato "V Padiglione" e a breve distanza da quest'ultimo, solo per abbonati, il parcheggio denominato "Marocchetti".

- L'orario di sosta nei parcheggi su sedime stradale è compreso nella fascia tra le 8,00 e le 19,30 dal lunedì al sabato, fatta eccezione per le zone in prossimità degli ospedali in cui vige l'orario di sosta dalle 8,00 alle 18,30 dal lunedì al sabato e nelle zone mercatali in cui vige l'orario di sosta dalle 15,30 alle 19,30 o dalle 16,00 alle 19,30 escluso il sabato.
- Nelle piazze centrali con un'alta concentrazione di locali di interesse pubblico (cinema, musei, teatri, ecc.) l'orario di sosta è dalle 8,00 alle 24,00 dal lunedì al sabato.
- In un'area con forte concentrazione di uffici pubblici situata in una zona periferica rispetto al centro storico l'orario di sosta è dalle 8,00 alle 19,30 dal lunedì al venerdì.
- I parcheggi sono attivi tutto l'anno, escluse le due settimane centrali nel mese di agosto, dal lunedì al sabato esclusi i festivi, fatta eccezione per le domeniche antecedenti il natale.
- Le tariffe di sosta per i posti su sedime stradale, sono state disposte in maniera differente in base alla località del parcheggio.
- Nelle piazze, quelle centrali e più prestigiose come Piazza San Carlo, Piazza C.L.N., Piazza Carlo Felice, Piazza Bodoni, Piazza Lagrange e Piazza Paleocapa, ad alto concentrazione di traffico, la tariffa è stata determinata, per limitare un così forte concentrazione di automobili, in L. 3200/h, in tutte le altre zone, nonché la maggior parte dell'area a pagamento la tariffa di sosta è stata determinata in L. 1600/h mentre nelle aree di confine cioè quelle periferiche la tariffa di sosta è stata determinata in L. 800/h.

NUMERO POSTI AUTO RIPARTITI PER TARIFFE DI SOSTA			
ANNO	L. 800/ora	L. 1.600/ora	L. 3.200/ora
Dicembre '95	1.213	10.963	514
Dicembre '96	3.758	16.987	514
Dicembre '97	5.547	18.568	514
Dicembre '98	6.223	19.766	576
Dicembre '99	14.484	26.379	576
Dicembre '00	22.394		
TOTALE POSTI: 49.349			

Anche le tariffe di sosta dei parcheggi a barriera e in struttura sono state disposte in modo differente alla loro collocazione, quelli posti nell'area centrale "Re Umberto e "Giardino della Cittadella" riportano una tariffa di sosta di L. 2000/h, il parcheggio in struttura sito nella zona ospedali "Ventimiglia" dispone di una tariffa oraria di L. 1000, il parcheggio sito in prossimità del nuovo Palazzo di Giustizia, denominato "Palagiustizia", dispone di una tariffa oraria di L.1000, mentre il parcheggio in struttura "V Padiglione" sito nel Parco del Valentino" prospiciente ad aree destinate ad intrattenimenti (teatro, cinema, esposizioni) dispone di tariffa oraria di L. 750.

TARIFFE PARCHEGGI A BARRIERA E IN STRUTTURA					
Presenziati L. 750/h	Presenziati L. 1.000/h		Presenziati L. 2.000/ora		Per abbonati
	non custoditi	non custoditi	non custoditi	non custoditi	non custoditi
V Padiglione e posti n° 327	Pala giustizia posti n° 989	Ventimiglia a posti n° 336	Re Umberto posti n° 136	Giardino della Cittadella posti n° 269	Marocchetti posti n° 63
327	989	336	136	245	63

Nel settembre 99 è stato stipulato contratto di servizio per l'erogazione dei servizi attinenti alla sosta a pagamento sul suolo pubblico ed in strutture dedicate, tra la Città di Torino e l'ATM Azienda Torinese Mobilità.

Nell'ambito del contratto il Comune concede all'ATM in via esclusiva la gestione della sosta su suolo pubblico e la concessione in diritto di superficie o in diritto d'uso di aree e strutture per la realizzazione di parcheggi pubblici

Nelle tabelle 1 - 1A sono sintetizzati i dati relativi alla sosta a pagamento con gli incrementi annui, nella tabella 2 i dati della sosta a barriera

SOSTA RASO A PAGAMENTO – Tab. 1 – (Tav. A)

Sottozona	localizzazione	n° posti	attuatore
A	Area centrale	17.834	ATM
B1	San Salvario	4.239	ATM
B2	Gran Madre	3.500	ATM
C	Crocetta/San Secondo	12.492	ATM
D1	Cit Turin	2.662	ATM
D2	San Donato - Cibrario	5.040	ATM
E1	Vanchiglia	2.481	ATM
O	C.so Bramante/ Dogliotti/Baiardi/Biglieri	286	ATM
V1	Arch./To.Esposizioni/Virgilio	815	ATM
	totale	49.349	ATM

INCREMENTI ANNUI – Tab. 1A

anno	incremento	n° posti	attuatore
Ante 1994	1.918	1.918	ATM
1994	+ 7.943	9.861	ATM
1995	+ 2.539	12.400	ATM
1996	+ 7.915	20.315	ATM
1997	+ 3.162	23.477	ATM
1998	+ 3.252	26.729	ATM
1999	+ 14.710	41.439	ATM
2000	+ 7.910	49.349	ATM

PARCHEGGI A BARRIERA Tab. 2 – (Tav. A)

localizzazione	n° posti	attuatore
Cc.24 Galileo Ferraris	509	ACI
Cc.17 Giardino dellaCittadella	245	ATM
Cfs.27 Porta Nuova	130	ACI
Cc.25 Re Umberto	136	ATM
TOTALE	1.020	

3.2 - Programma P.U.P.1990 - Sintesi dello stato di attuazione

Bolzano

Realizzato

858 posti auto a rotazione (più 54 posti moto e 54 posti ciclo).

L'attuatore è l'A.T.I. tra la Società Parcheggi Italia S.p.A. e la Società Parcheggi Piazza Walther.

È localizzato in prossimità della stazione ferroviaria di Porta Susa, in una zona di terziario molto densa con la presenza di uffici di grande rilevanza quali la sede delle Imposte e Tasse, l'Intendenza di Finanza, il Catasto, la Questura, la RAI. Inoltre per la sua ubicazione a confine con il centro è un ideale parcheggio d'attestamento al centro.

Contributo legge 122/89 £ 17.108.100.000.

Palazzo

Realizzato

853 posti di cui 761 posti a rotazione, con gestione affidata all' Apcoa Parcheggi Italia.

È localizzato nell'area dell'ex caserma dei Vigili del Fuoco di corso Regina Margherita con accessi su via Fiocchetto e corso XI Febbraio. Per la sua posizione è funzionale sia al mercato di Porta Palazzo sia di attestamento al centro storico.

Contributo legge 122/89 £ 13.000.000.000.

Sabotino

È stato redatto uno studio di fattibilità (500 posti auto) che ha evidenziato difficoltà realizzative dovute alla presenza di numerosi vincoli (sottoservizi, alberate).

Stati Uniti 2 (tratto G.Ferraris/Duca degli Abruzzi)

Realizzato

500 posti di cui 454 a rotazione.

È localizzato sotto il corso Stati Uniti nel tratto compreso tra i corsi Duca degli Abruzzi/Galileo Ferraris, funzionale a uffici, istituti scolastici della zona.

Il termine dei lavori è previsto per aprile 2001.

L'attuatore è un concessionario attraverso un'Associazione temporanea d'impresa tra Astaldi e Apcoa Parcheggi Italia.

Contributo legge 122/89 £ 9.992.000.000.

Santa Rita

È stato redatto uno studio di fattibilità (500 posti auto a rotazione) con la possibilità di razionalizzare il traffico veicolare di superficie attraverso la realizzazione di una rotonda veicolare.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

Ferraris

Non è stato approfondito alcuno studio di fattibilità in quanto si è preferito perseguire la politica dei parcheggi di attestamento al centro storico.

Il sito è stato depennato con una variante al P.U.P. vigente a favore dei parcheggi Sofia ed ex-CIR.

Università – Ex Poveri Vecchi

È stato fatto uno studio di fattibilità che prevede la realizzazione di parcheggi in struttura sia per l'Università, sia per gli impianti sportivi dell'area dell'Ex Comunale (600 posti auto a rotazione).

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

Madama Cristina

Realizzato

259 posti auto a rotazione + 79 box posti per mezzi ambulanti.

Il parcheggio mercatale è localizzato sotto la piazza ed è inserito nel PRIU Madama Cristina che prevede il recupero della piazza e della vie limitrofe con una nuova pavimentazione ed elementi di arredo.

Realizzato dal concessionario Ciessepi Confesercenti.

Contributo legge 122/89 £ 5.180.000.000.

Parcheggi da realizzare mediante concessione di progettazione, costruzione e gestione (con contributo statale ex legge 122/89 ora disciplinato dalla L. R. 52/96 ovvero in autofinanziamento)

Stati Uniti 1 (tratto Re Umberto/G.Ferraris)

287 posti a rotazione.

deve essere approvato il progetto esecutivo, con realizzazione e gestione ATM.

Contributo totale legge 122/89£ 5.200.000.000.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

Fontanesi**Realizzato**

Situato in prossimità dell'ospedale Gradenigo.

Realizzazione e gestione ATM.

Contributo totale legge 122/89 £ 6.230.000.000.

La capienza è di **365** posti auto a rotazione.

Valdo Fusi

In corso di realizzazione (inizio lavori 12/2000 – termine lavori gen. 2002)

prevede **675** posti di cui 499 circa a rotazione.

Realizzazione e gestione ATM

Contributo totale legge 122/89 £ 9.980.000.000

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001

D'Azeglio/Galilei**Realizzato**

229 posti a rotazione

È localizzato in prossimità dell'ospedale Molinette, tra i corsi Galileo Galilei e Massimo D'Azeglio. Oltre essere funzionale agli ospedali è situato in ottima posizione per il parco del Valentino.

Realizzazione e gestione ATM.

Contributo totale legge 122/89 £. 4.580.000.000.

Molinette

È stata approvata la variante al progetto preliminare.

il 17/12/99 è stato firmato l'Accordo di Programma tra Regione - Comune - Azienda S. Giovanni Battista e Università.

930 posti auto di cui 497 a rotazione.

Realizzazione e gestione ATM.

Contributo richiesto legge 122/89 £ 8.999.500.000.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

Nizza

Realizzato (inizio lavori 11/11/98 – termine lavori maggio 2000)

375 posti a rotazione.

Realizzazione e gestione ATM.

Contributo totale legge 122/89 £ 5.437.500.000.

Giardini Reali - Fascia di corso San Maurizio

376 posti a rotazione.

Contributo legge 122/89 £.7.500.000.000.

Il sito è oggetto di verifica politica per la sua riconferma nel P.U.P. 2001.

Caio Mario

È stato redatto il progetto esecutivo del parcheggio di interscambio con la linea 4

730 posti a rotazione.

Contributo legge 122/89 £ 1.875.000.000.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

Venchi Unica

Redatto progetto funzionale. La realizzazione del parcheggio sarà contestuale alla realizzazione del prolungamento di corso Marche e della linea 1 di metropolitana.

450 posti a rotazione.

Contributo £. 8.000.000.000.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

Parcheggi da realizzare da parte della città o tramite A.T.M.

(con contributo statale ex legge 122/89 e L.R. 52/96)

Spezia

Progetto esecutivo attualmente sospeso.

Con la previsione del parcheggio delle Molinette e del parcheggio di via Ventimiglia e la realizzazione del parcheggio Carducci e D'Azeglio - Galilei si ritiene sufficiente la dotazione di posti auto.

Racconigi

In corso di realizzazione.

È localizzato in corso Racconigi al di sotto del mercato coperto al piano primo interrato.

La capienza sarà di **202** posti a rotazione.

Basilica

è in corso di redazione, da parte della Divisione Edilizia e Urbanistica - Settore Strumentazione Urbanistica, il Piano Particolareggiato "Santo Stefano" nel quale è prevista l'ubicazione di un parcheggio interrato pubblico di circa 4000 mq.

Porta Nuova

Non è stata approfondita la fattibilità sulla realizzazione del parcheggio.

Piazza Vittorio

Gli studi di fattibilità sono stati sospesi per l'impatto ambientale causato dal posizionamento delle rampe d'accesso. In alternativa si sta valutando la fattibilità di un parcheggio sotto il corso Cairoli e nel piazzale Aldo Moro (con l'Università).

De Amicis

Non è stato avviato alcuno studio di fattibilità.

Solferino - Re Umberto

Esiste uno studio di fattibilità. Si è data priorità alla realizzazione di parcheggi di attestamento al centro piuttosto che in area centrale.

Il mantenimento della localizzazione nel P.U.P. 2001 dovrà essere valutato in accordo con la Soprintendenza ai Beni Ambientali ed Architettonici.

Marconi

Non è stata approfondita la fattibilità sulla realizzazione del parcheggio, in quanto nel frattempo si è realizzato il V Padiglione e si sta realizzando il parcheggio sotto piazza Madama Cristina.

Peyron

Tale ubicazione non è stata approfondita e non si ritiene di confermarla in quanto la piazza è attualmente sistemata a giardino attrezzato con area gioco bimbi e la presenza di numerosi alberi di grosse dimensioni.

Drosso

È stato redatto un progetto di fattibilità.

La realizzazione dovrà essere contestuale al prolungamento della linea tranviaria 18 e alla realizzazione della linea tranviaria 12.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

Sassi

È stato redatto un progetto di fattibilità.

La realizzazione del parcheggio in struttura sarà considerata con l'attuazione della trasformazione urbanistica dell'ambito di PRGC 10.1 "Modena Nord" e la realizzazione del nuovo capolinea della tram 15.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

Parcheggi da realizzare, senza contributo statale, in autofinanziamento da parte del Comune o da affidare in concessione

Barcellona, Vittoria, Bengasi

Sono stati redatti i progetti esecutivi da parte del Concessionario; in seguito sono state revocate le convenzioni.

I progetti prevedevano di realizzare:

- Barcellona posti n° 396
- Vittoria posti n° 298
- Bengasi posti n° 486

Si ritiene di non confermare nel P.U.P. 2001 i siti di p.za Barcellona e Vittoria.

Bengasi, Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001, prevedendo la realizzazione del parcheggio solo sul lato della piazza opposto al mercato; con la realizzazione della linea di metropolitana 1, assumerà inoltre la funzione di parcheggio d'interscambio.

Crispi, Don Albera

Sono stati redatti i progetti preliminari da parte del concessionario, in seguito sono state revocate le convenzioni.

I progetti prevedevano:

In **piazza Crispi** la realizzazione di due strutture interrato collegate da realizzarsi sotto l'area mercatale e sotto il lato opposto della piazza per un totale di 368 posti.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001, prevedendo la realizzazione del parcheggio solo sul lato della piazza opposto al mercato.

In **piazza Don Albera** il parcheggio è inserito nel Progetto "The Gate" come un possibile sito dove localizzare i mezzi del mercato di Porta Palazzo per un totale di 295 posti.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

Martini

È stata inoltrata una richiesta da parte del Concessionario a suo tempo individuato per procedere alla progettazione e realizzazione. Da una prima analisi sugli aspetti procedurali si ritiene di non confermarla in quanto la piazza è attualmente sistemata a giardino attrezzato con area gioco bimbi e la presenza di numerosi alberi di grosse dimensioni.

Inoltre nelle immediate vicinanze è stato realizzato il parcheggio "Palagiustizia".

Crocetta

È stato presentato uno studio preliminare. Il concessionario non ha più proceduto nella progettazione.

Emanuele Filiberto

Realizzato

È ubicato sotto piazza E. Filiberto e ha una capienza di **210** posti a rotazione.

Porte Palatine

È stato redatto uno studio di fattibilità. Il parcheggio sarà funzionale allo stazionamento dei mezzi mercatali, attualmente parcheggiati sull'area con vincolo archeologico, a lato delle Porte Palatine.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001

Altri interventi

Stura

Sono stati ultimati a dicembre 1999 i lavori per la realizzazione di un parcheggio provvisorio a raso tra il villaggio SNIA e il cavalcaferrovia dell'autostrada (272 posti auto). La realizzazione del parcheggio d'interscambio definitivo è collegato al prolungamento della linea tranviaria 4.

Il sito viene riconfermato nel P.U.P. 2001.

via Isonzo

È stato affidato all'ATM l'esecuzione dei lavori di completamento del parcheggio dismesso al grezzo (solo struttura) dai privati nell'ambito di un PEC (150 posti auto a rotazione).

Sofia

È stato redatto un progetto programma per la realizzazione di un parcheggio di interscambio (320 posti auto a rotazione) - deve essere affidata all'ATM la realizzazione del parcheggio coerentemente con il nuovo contratto di servizio.

contributo legge 122/89 £. 5.000.000.000).

Ex CIR

Parcheggio funzionale al nuovo insediamento terziario.

235 posti auto a rotazione. Contributo legge 122/89 £ 3.000.000.000.

S. Liborio

l'Amministrazione ha in programma un intervento di ristrutturazione urbanistica per unità immobiliari destinate a residenza universitaria, negli immobili compresi tra le vie Santa Chiara, Sant'Agostino, San Domenico e Bellezia.

Nell'ambito dell'intervento è prevista la realizzazione di un parcheggio interrato, con 44 posti auto pubblici a rotazione.

Al fine di attivare l'intervento nel suo complesso è necessario poter utilizzare i contributi ex lege 122/89.

L'intervento viene direttamente realizzato dalla Città e l'ammontare del contributo è di L. 880.000.000.

4.1 - La classificazione funzionale dei parcheggi pubblici

La classificazione, comprende parcheggi a raso e in struttura, fa riferimento alle tre tipologie comprese nel D.M. n° 41/90 (Regolamento recante disposizioni in ordine ai criteri di priorità tra gli interventi preposti nella realizzazione dei parcheggi pubblici ai fini dell'ammissione ai contributi previsti dalla L. 122 di 24/03/89, n° 122).

Inoltre si sono dettagliate le funzioni prevalenti dei parcheggi in riferimento a quello che è il tessuto urbano torinese e l'offerta del trasporto pubblico presente in zona o potenziato e previsto dal P.U.P. 2001.

A. Interscambio:

Parcheggi finalizzati a ridurre l'afflusso dei veicoli privati nei centri urbani e nei loro centri storici attraverso l'interscambio con sistemi di trasporto collettivo, urbano o extraurbano.

Sono rivolti ad utenti provenienti dall'esterno dell'area urbana, da ubicare nelle aree periferiche in "nodi" particolarmente serviti da mezzi di trasporto pubblico/collettivo ad alta qualità di servizio, attrezzati con infrastrutture che favoriscano lo scambio tra mezzo privato e mezzo pubblico (locali di ristorazione, commercio, sportelli di servizi pubblici, servizi manutenzione).

Nelle localizzazioni in prossimità dei parchi (Stura, Pellerina, Sofia, ecc.) è possibile destinare un'area attrezzata e controllata per la sosta dei veicoli ricreazionali (autocaravan, caravan).

B. Interscambio Interno e Attestamento al Centro:

Parcheggi situati al di fuori del centro storico e finalizzati a favorire la fluidità del traffico veicolare, soprattutto dei mezzi di trasporto, sulla principale viabilità cittadina eliminando dalla stessa la sosta veicolare

Sono parcheggi diffusi sul territorio cittadino, principalmente ubicati in zone residenziali e commerciali particolarmente dense dove il fabbisogno di posti auto è molto elevato ("B.q"). Possono essere situati al contorno del centro storico, dove è possibile parcheggiare l'auto e dirigersi in centro sia a piedi che con il mezzo pubblico ("B.a").

C. Parcheggi per Funzione Prevalente:

Finalizzati ad agevolare la fruizione di aree pedonali urbane o di zone alle stesse assimilabili (quali, ad esempio: museali, fieristiche, espositive, ricreative, sportive, ospedaliere, a verde, di pregio storico – artistico - ambientale) mediante la sosta dei veicoli privati per periodi di tempo limitati.

Sono state individuate delle sottocategorie funzionali rispetto all'uso prevalente che svolgono:

- **centro storico (C.cs):**
in area centrale, funzionali alle attività commerciali, terziarie e di cultura e svago presenti nel centro storico.
- **stazioni (C.fs):**
in corrispondenza delle stazioni ferroviarie si configurano come nodi d'interscambio dove, oltre al servizio ferroviario sono presenti stazioni di fermata dei mezzi pubblici di superficie, posteggi taxi, biciclette e funzioni di servizio in grado di qualificare il nodo con un elevato livello di servizio e forte capacità di attrazione di attività commerciali e di divertimento. Qualora le stazioni siano nel centro cittadino, tali parcheggi sono funzionali a chi vi si reca per lavoro e svago.
- **ospedali (C.o):**
funzionali agli insediamenti ospedalieri, individuati, ove possibile in prossimità degli ospedali, altrimenti nelle immediate vicinanze.
- **mercatali/commerciali (C.m)**
funzionali alla presenza di mercati ambulanti e alle attività commerciali presenti nella zona.
- **università/grandi servizi (C.us):**
funzionali ai grandi insediamenti di Servizi, quali sedi di Uffici Pubblici, Poli Universitari, centri fieristici/espositivi, impianti sportivi e parchi.

Classificazione funzionale dei parcheggi pubblici

interscambio

Interscambio interno e Attestamento al Centro

Per funzione prevalente

Centro storico

Stazioni ferroviarie

Ospedali

Mercatali

Università / grandi servizi

4.2 - Parcheggi Pubblici Esistenti

(Tab. 3.1-3.2-3.3) - (Tav. A)

Nelle Tabelle 3 sono stati classificati i parcheggi esistenti suddivisi secondo la funzione prevalente che hanno assunto sul territorio.

Sono stati inseriti sia i parcheggi a raso dove la sosta è libera, sia quelli in struttura dove la sosta è a pagamento.

Di ogni parcheggio in struttura, evidenziato in tabella in **grassetto**, segue una scheda riassuntiva dei dati tecnici più significativi.

Nella tavola illustrativa (Tav. b) sono indicati con il codice identificativo **rosso** i parcheggi della Città e con il codice identificativo **nero** quelli dei piani urbanistici esecutivi.

**15 Parcheggi Pubblici
in struttura in funzione
per un totale di 9.037
posti a rotazione**

Tab. 3.1 - A. PARCHEGGI D'INTERSCAMBIO

Parcheggi	posti	NOTE	circ.
A.1 Lulli (raso)	100	limitrofo al mercato al rionale, linea bus 2	5
A.2 Monteverdi (raso)	290	capolinea nord linea bus 2	6
A.3 Modena (raso)	160	stazione cremagliera Superga-capolinea tram 15	7
A.8 Tazzoli (raso)	300	limitrofo impianto sportivo Hockey, linea bus 2	2
A.9 Caio Mario (raso)	300	attuale capolinea linea tram 4	10
A.10 Corradini (raso)	100	capolinea sud linea 2 bus	9
TOTALE	1.250		

Tab. 3.2 - B. INTERSCAMBIO E ATTESTAMENTO ALL'AREA CENTRALE

Parcheggi	posti	NOTE	circ.
Bq.1 Montale (raso)	50	linea tram 3, linea bus 59	5
Bq.2 Reiss Romoli (raso)	127	linea bus 52	5
Bq.3 Vittoria (raso)	120	alternativo allo spazio occupato dal mercato	5
Ba.4 Palazzo (struttura)	853	attestamento al centro, mercato di Porta Palazzo	7
Ba.6 Bolzano (struttura)	858	stazione FS porta Susa, futura linea M 1, futura linea tram 15,+ tutte le attuali linee ATM, attestamento al centro	1
Bq.7 Osasco (raso)	280	linea tram 16, linee bus 33, 33/, 42	3
Ba.8 Stati Uniti 2 (struttura)	500	attestamento centro, linee bus 33,58	1
Ba.9 Gran Madre (raso)	60	capolinea tram 13	8
Bq.10 Santa Margherita (raso)	100	parcheggio collinare	8
Bq.11 Allamano (raso)	152	linee bus 17, 55	2
Bq.12 Gaidano (raso)	210	capolinea linee bus 44, 55	2
Bq.13 Massimo d'Azeglio (raso)	200	zona Ospedale Molinette, linee bus 67, 42, 45	8
Bq.14 Marocchetti (struttura)	63	zona sede "La Stampa"	8
Bq.15 Tazzoli (raso)	400	attuale cap linea tram 10, impianti sportivi	2
Bq.17 Giordano Bruno (raso)	62	linea bus 14 caserma Guardia di Finanza	9
Bq.18 Merano (raso)	45	linea bus 67	8
Bq.19 Artom (raso)	290	linea bus 14 (Nichelino-p.za Solferino)	10
TOTALE	4.370		

Tab. 3.3 - C. PARCHEGGI PER FUNZIONE PREVALENTE

Parcheggi	n° posti	NOTE	circ.
Cm.1 Auchan (raso)	1470	a servizio del centro commerciale, -stazione FS Stura, prolung.tram 4, bus 51,, autostrada TO-MI	6
Cus.2 Abbadia di Stura (raso)	90	cimitero Abbadia di Stura, linee bus 49, 51	6
Cus.4 Stadio delle Alpi (raso)	4000	impianto sportivo stadio delle Alpi, linea bus 72	5
Co.5 Donatore del Sangue (raso)	130	ospedale San Giovanni Bosco, linee bus 2, 57, 57/	6
Co.6 Amedeo di Savoia (raso)	60	ospedale Amedeo di Savoia, linee tram 3, 9, prolungamento linea tram 16	4
Cus.8 Regio Parco (raso)	290	Cimitero Monumentale, linea bus 68	7
Cus.9 Zanella (raso)	100	Parco Colletta, Cimitero Monumentale, bus 68	7
Cus.10 Cimitero Sassi (raso)	200	cimitero Sassi	7
Cus.11 Superga (raso)	250	basilica di Superga, cremagliera Sassi-Superga	7
Cus.12 Colletta (raso)	140	parco della Colletta	7
Cus.13 Varano (raso)	150	Cimitero Monumentale, linea bus 68	7
Cus.14 Cimitero Monumentale (raso)	200	Cimitero Monumentale, prolungamento linea tram 16, linea bus 68	7
Cm.15 Arsenale (raso)	60	mercato Baloon e Porta palazzo	7
Cm.16 Emanuele Filiberto (struttura)	210	mercato Porta Palazzo	1
Ccs.17 Cittadella (barriera)	245	area centrale	1
Cus.18 Palagiustizia (struttura)	989	futuro Palagiustizia	3
Co.20 Ospedale Martini (raso)	175	ospedale Martini Nuovo	3
Cm.21 Carso (raso)	207	PEC commerciale, linea bus 64	3
Cus.22 Ruffini (raso)	53	impianti sportivi, Palasport, parco Ruffini	3
Cus.23 Braccini (raso)	380	centro Direzionale Fiat, sede Uffici Circostriz., ASL	3
Ccs.24 Galileo Ferraris (barriera)	509	area centrale	1
Ccs.25 Re Umberto (barriera)	136	area centrale	1
Ccs.26 Roma (struttura)	338	area centrale	1
Cfs.27 Porta Nuova (barriera)	130	stazione FS, area centrale	1
Cm.28 Madama Cristina (struttura)	338	PRIU mercatale, sotto la piazza Madama Cristina	8
Ccs.29 Bodoni (struttura)	456	Area centrale	1
Cus.31 Aldo Moro (raso)	232	Università, area centrale	1
Co.32 Fontanesi (struttura)	365	Ospedale Gradenigo	7
Cus.33 Michelotti (raso)	80	Parco Michelotti, fiume Po, bus 61	8
Cus.34 V padiglione (struttura)	327	Parco del Valentino, Torino Esposizioni, Università	8
Cus.35 Gorizia (raso)	120	Istituto Alberghiero, bus 58, 58/	2
Co.36 Nizza (struttura)	375	Ospedale Molinette	9
Co.37 D'Azeglio - Galilei (struttura)	229	Ospedale Molinette	8

Co.38 Ventimiglia (struttura)	336	Fast-park, CTO, Sant'Anna	9
Co.39 Unità d'Italia (raso)	250	Ospedale CTO	9
Cus.40 Lingotto (struttura)	3100	Centro Fiere di cui 300 a raso	9
Cus.41 Parco Europa (raso)	70	Parco collinare	8
Cus.42 Museo Automobile (raso)	115	Museo Automobile, Ospedali, Parco Valentino	9
Cus.43 Scuola Amm. Aziendale (raso)	300	Scuola Amm. Aziendale, bus 34	9
Cus.44 Palazzo a Vela (raso)	500	Palazzo Vela, linea bus 34	9
Cus.45 Cimitero Parco (raso)	660	Cimitero Parco, linea bus 5/ futuro prolungamento linee tram 12, 18	10
Cus.46 Ex Fergat (raso)	152	servizi di zona, futuro Museo d'Arte Contemporanea, è previsto un parcheggio pertinenziale interrato di 100 posti auto	3
TOTALE	18.517		

Attualmente in città sono in funzione **15** parcheggi pubblici in struttura per un totale di **9.037** posti a rotazione.

Rispetto all'ubicazione sul territorio e alla funzione principale che hanno assunto nel contesto cittadino sono stati così classificati (il codice fa riferimento alle tavole dello stato di fatto e di progetto).

4.3 - Parcheggi Pubblici in struttura in costruzione

(Tab.4.1-4.2-4.3) – (Tav.A)

Nelle tabelle seguenti sono stati classificati i parcheggi in costruzione classificati secondo la funzione prevalente che assumeranno sul territorio.

Nella tavola illustrativa (Tav. b) sono indicati con il codice identificativo **rosso** i parcheggi proposti dalla Città, con il codice identificativo **nero** quelli inseriti in piani urbanistici esecutivi.

Di ogni parcheggio segue una scheda riassuntiva dei dati tecnici più significativi:

Tab. 4.1 - A.PARCHEGGI D'INTERSCAMBIO

parcheggi	posti	NOTE	Circ.
A.4 Freidour (struttura)	200	PEC "Riva dei Fiori " linea bus 2, prossima linea M 1	3
A.5 Isonzo (struttura)	116	PEC Isonzo,	3
A.6 Gardino (struttura)	291	PEC Gardino,	3
A.7 Sebastopoli(struttura)	130	PEC Sebastopoli,	2
TOTALE	737		

Tab. 4.2 - B. INTERSCAMBIO E ATTESTAMENTO ALL'AREA CENTRALE

parcheggi	posti	NOTE	circ.
Bq.5 Porro (struttura)	280	PEC - linea tram 15, attiguo ospedale Gradenigo	7
Bq.16 Buenos Aires (struttura)	125	PEC Buenos Aires, linea tram 4 - linea bus 63,	2
Bq.20 Ex Cir (struttura)	276	Previsto prolungamento linea tram 12, insediamento terziario	5
Bq.46 Deiro (struttura)	100	PEC strada del Fortino	7
TOTALE	781		

Tab. 4.3 - C. PARCHEGGI PER FUNZIONE PREVALENTE

parcheggi	posti	NOTE	circ.
Cus.7 Envie Park(struttura)	500	Environnement Park	4
Cm.19 Racconigi (struttura)	202	mercato coperto di corso Racconigi	3
Cm.60 Spina 3 (comp. Michelin) (struttura/raso)	1200	PRIU centro commerciale, prevista linea tram 12 bus 60, prevista linea bus 9	4
Ccs.79 Valdo Fusi (struttura)	675	area centrale	1
Co.87 Molinette (struttura)	954	ospedale	8
TOTALE	3.531		

Attualmente (estate 2002) sono in corso di realizzazione i seguenti parcheggi per un totale di posti **5.049** posti a rotazione.

TIPO "A" PARCHEGGI D'INTERSCAMBIO

A.4 Freidour

Parcheggio previsto nell'ambito del PEC Freidour
La capienza sarà di **200** posti a rotazione.

A.5 Isonzo

E' localizzato in via Isonzo angolo via Serrano, al di sotto di un'area a verde con campo sportivo e area giochi. Il parcheggio avrà funzioni di servizio alle residenze e alle attività commerciali di zona e potrà essere utilizzato come parcheggio d'interscambio linea 2. Il termine dei lavori è previsto per il 2001. La capienza sarà di **116** posti a rotazione.

A.6 Gardino

Parcheggio previsto nell' ambito del PEC Gardino.
La capienza sarà di **291** posti auto a rotazione.

A.7 Sebastopoli

Parcheggio previsto nell'ambito del PEC Sebastopoli.
La capienza sarà di **130** posti a rotazione.
Attualmente il parcheggio è finito come struttura, e si stanno realizzando i sistemi di controllo e automazione.

15 parcheggi pubblici in struttura in costruzione per un totale di posti 5.049

Parcheggi d'interscambio in costruzione

TIPO "B" - ATTESTAMENTO – INTERSCAMBIO INTERNO

Bq.5 Porro

Parcheggio previsto nell'ambito del PEC in via Porro.
Parcheggio di **280** posti auto a rotazione.

Bq.16 Buenos Aires

Parcheggio previsto nell'ambito del Pec.
Attualmente il parcheggio è finito come struttura, e si stanno realizzando i sistemi di controllo e automazione.
La capienza sarà di **125** posti auto.

Bq.20 Ex Cir (sito confermato P.U.P./90)

Il parcheggio "ex Cir" è localizzato sull'area posta lungo la via Cardinal Massaia, originariamente utilizzata a parcheggio a raso, e di fianco al complesso ex Cir, attualmente occupato da Politecnico - Motorola.

Il parcheggio pubblico risulta indispensabile poiché l'insediamento Politecnico - Motorola ha prodotto un incremento di richiesta di parcheggi pubblici, che si sovrappone alla già esistente carenza di sosta, in una zona dove sono presenti attività terziarie e commerciali.

Il parcheggio, i cui lavori di costruzione sono iniziati nel mese di settembre 2002, avrà una capienza di **276** posti auto, di cui il 40% pari a 110 posti auto, per i privati, mentre il restante 60% pari a 166 posti auto sarà pubblico a rotazione.

Il parcheggio sarà gestito dall'ATM, che ha anche curato la progettazione e la realizzazione dell'intervento, ai sensi del contratto di servizio tra la Città e l'Azienda, stipulato in data 29 settembre 1999 che individua nell'ATM l'Ente preposto in via esclusiva al servizio pubblico "parcheggi" utilizzando, nel rispetto della legge regionale 1° agosto 1996 n. 52, per i posti auto pubblici a rotazione i contributi della legge 122/89.

Il contributo ex lege 122/89 che richiesto è pari a € 1.316.965,09 (L. 2.550.000.000).

Bq.46 Deiro

Parcheggio previsto nell'ambito del Pec Deiro in strada del Fortino.
La capienza sarà di **100** posti auto.

TIPO "C" - PARCHEGGI PER FUNZIONE PREVALENTE:

Cus.7 Envie Park

Parcheggio all'interno dell'Environnement Park.
La capienza sarà di circa **500** posti auto.

Cm.19 Racconigi

In corso di realizzazione.

È localizzato in corso Racconigi al di sotto del mercato coperto, al primo piano interrato.
La capienza sarà di **202** posti a rotazione.

Cm.60 Spina 3 (PRIU comprensorio Michelin) a servizio del nuovo centro commerciale Ipercoop di via Livorno, **1200** posti a rotazione,

Co.87 Molinette L'area è compresa nel complesso dell'Azienda Ospedaliera San Giovanni Battista. Al fine di ridurre il più possibile l'impatto dell'edificio sull'ambiente circostante si è previsto di allinearla coll'alberata parallela a corso Dogliotti e di creare una serie di terrazze digradanti ed ospitanti fioriere contenenti essenze di tipo tappezzante e ad arbusto. Alle spalle del fabbricato è prevista la realizzazione di due collinette su cui verranno piantati alberi di alto fusto in modo da creare una cortina tra il parcheggio ed il fabbricato FIO, che funzioni anche da barriera antirumore per l'eliporto. La superficie di parcheggio suddivisa su 7 livelli risulta pari a mq 23.397 per un totale di **954** posti auto di cui **509** a rotazione nei 2 piani interrati e al piano terra, e **445** riservati agli addetti nei 4 piani fuori terra.

Cc.79 Valdo Fusi (sito confermato P.U.P./90)

L'intervento, iniziato nel dicembre 2000, consiste nella realizzazione di un parcheggio interrato a due piani sotto l'attuale piazzale. La riqualificazione della parte superficiale, che è stata oggetto di concorso, prevede la sistemazione a piazza – giardino.

Il parcheggio è suddiviso in 323 posti auto al 1° piano interrato, 352 posti al secondo piano interrato di cui 176 destinati a privati, per un totale di **675** posti auto a rotazione.

*Parcheggi
d'attestamento
interscambio interno
in costruzione*

*Parcheggi per
funzione prevalente
in costruzione*

4.4 - Autorimesse Private ad Uso Pubblico

(Tab. 5) – (Tav. b)

Le autorimesse private che forniscono un servizio di parcheggio pubblico completano il quadro complessivo dell'offerta di sosta a rotazione sul territorio.

Da un'analisi comparata dei dati forniti dal Settore Polizia Amministrativa e Sanità che rilascia le autorizzazioni per l'attività di autorimesse private ad uso pubblico risulta che nell'ultimo decennio queste sono fortemente diminuite su tutto il territorio comunale.

Analizzando come campione la Circoscrizione 1, risulta che i siti attualmente in esercizio sono 47 per un totale di 4906 posti auto. Le autorimesse che hanno cessato la propria attività dal gennaio '90 ad oggi sono 19 per un totale di 1895 posti auto (-24%), trasformandosi principalmente in autorimesse private/box, ristoranti, officine / autoricambi.

Sinteticamente nella tabella suddivisa per circoscrizione di appartenenza, sono indicati, il numero dei siti e l'offerta posti auto del 1999, l'offerta posti auto del 1990 e la percentuale di diminuzione rispetto al 1990.

Autorimesse private ad uso pubblico

Tab. 5 - Autorimesse Private ad uso Pubblico

circ	n°	posti≤50	n°	posti 50/100	n°	posti≥100	totale posti*	Dati PUT 95	Diff. %
1	7	317	21	1.610	19	2.979	5.105	6.737	-24
2	2	91	13	953	14	1.921	2.965	4.527	-35
3	10	388	21	1.590	8	1.300	3.296	6.298	-48
4	4	166	18	1.417	13	2.004	3.633	4.832	-25
5	6	234	10	770	8	1.178	2.182	3.873	-44
6	7	289	7	564	5	689	1.542	2.752	-44
7	13	477	16	1.211	7	946	2.652	4.105	-35
8	5	214	4	308	10	2.164	2.686	4.348	-38
9	4	175	7	515	8	1.105	1.795	3.409	-47
10	/	/	3	246	2	228	474	637	-26
città		2.351		9.184		14.514	26.330	41.518	-37%

*nel totale sono compresi anche i posti auto annessi agli hotel:

199 posti circ. 1

18 posti circ. 3

46 posti circ. 4

18 posti circ. 7

5.1 - Le nuove localizzazioni

(Tab.6 - Tav. C) (Tab. 7 - Tav. D) (Tab. 8 - Tav. E)

Dall'analisi delle linee guida e dello stato di fatto, e da un'attenta lettura dei piani urbanistici in corso di realizzazione, dove sono previsti come opere di urbanizzazione aree a parcheggio a raso e in struttura, è emerso un quadro di offerta di sosta che è stato integrato dalle proposte avanzate dalla Città.

Le proposte avanzate sono suddivise per 3 tipologie funzionali di parcheggio:

- A) interscambio;
- B) attestamento - interscambio al centro;
- C) per funzione prevalente.

La tempistica degli interventi sarà funzionale alle trasformazioni urbane e alla realizzazione di linee di trasporto pubblico e sarà oggetto di successiva verifica tecnica e programmazione da parte della Città (Programma triennale degli interventi).

Le proposte sono state integrate con il sistema del trasporto pubblico secondo le previsioni del P.U.T. 2001 e rappresentate in tre tavole distinte :

La **Tav. C** visualizza il sistema dei parcheggi d'interscambio;

La **Tav. D** visualizza il sistema dei parcheggi d'interscambio interno e d'attestamento all'area centrale;

La **Tav. E** visualizza il sistema dei parcheggi per funzione prevalente.

Con il codice identificativo **nero** sono indicati i parcheggi della Città e con il codice identificativo **rosso** quelli dei piani urbanistici esecutivi.

Nelle tabelle successive sono evidenziati in "**grassetto**" le localizzazioni proposte dalla Città. Tutte le altre localizzazioni sono interventi che verranno realizzati con l'attuazione dei piani urbanistici esecutivi, la cui procedura è stata avviata e pertanto è prevedibile che la realizzazione avvenga nell'arco della validità dei Piani. Nella colonna dei contributi sono indicati gli importi da assegnare ai parcheggi che si è ritenuto opportuno finanziare, per un totale complessivo non superiore a £ 156,4 miliardi, fermo restando i contributi già stanziati per i parcheggi realizzati, in costruzione o di prossima realizzazione ammontanti a circa £ 85 miliardi.

Il quadro di sintesi è riportato alla pag. 36 *Tab. 9.*

Tab.6 – A. PARCHEGGI D'INTERSCAMBIO

PARCHEGGI PROPOSTI	POSTI	NOTE	Contr.	Circ.
A.11 Stura (struttura)	650	stazione FS, futura linea tram 4, autostrada TO-MI, attestamento linee bus suburbane, extraurbane		6
A.12 Veglio (struttura)	420	P.P. Veglio capol. futura tram 12		5
A.13 Delle Alpi (raso)	750	capolinea linea tram 3, 9/ barrato/stadio delle Alpi		5
A.14 Vallette (raso)	480	capolinea linea tram 3, eventuale prolungamento corso Marche		5
A.15 Massari (raso)	75	capolinea linea tram 10		5
A.16 p.za Rebaudengo (struttura)	da def.	ATS 5.o interscambio linea bus 2		6
A.17 Derna (raso)	70	prossima linea tram 4		6
A.18 Gottardo-Sempione (struttura)	700	prossima linea tram 4, ospedale San Giovanni Bosco con navetta		6
A.19 Sofia (struttura)	321	capolinea linea 18, bus 62, bus 57	4.654.500.000	6

Le localizzazioni proposte

A.20 Toscana (raso)	60	linea tram 3-9 (futuro bus 9), bus 2		5
A.21 Pellerina (raso)	600	Linea bus 2, prossima linea tram 3, parco della Pellerina		4
A.22 Modena/Sassi (struttura)	457	capolinea tram 15-cremagliera Sassi- Superga		7
A.23 Passoni (raso)	70	capolinea prolungamento linea 13		4
A.24 Area trasf. Dora (struttura)	da def.	prossima linea M 1, corso Marche		4
A.25 Venchi Unica strutt.)	450	pross. linea M1-prolung c.so Marche	9.420.000.000	3
A.26 Rivoli (struttura)	400	prossima linea M 1, linea bus 2		4
A.27 De Valle (raso)	84	PEC linea bus 2, linea tram 15		3
A.28 Marche (raso)	da def.	linea bus 2		3
A.29 Pitagora (raso)	150	linea bus 2, previsto prol. tram 12		2
A.30 Drosso (raso)	860	capol. bus 5/, capol. fut. tram 12-18		10
A.31 Caio Mario (raso)	699	capolinea tram 10, prolung. tram 4, 18, capol. bus suburb.39 (da Moncalieri),41 (da Borgaretto),37 (da Rivalta)	1.747.500.000	10
A.32 Comau (struttura)	240	ZUT, linea bus 2		9
A.33 Caio Plinio (raso)	215	linea 2 bus, linea tram 18		9
A.34 Bengasi (struttura)	313	Prossima linea M 1, linea bus 2, parcheggio mercatale		9
TOTALE	8.064			

Tab. 7 – B. ATTESTAMENTO-INTERSCAMBIO INTERNO

PARCHEGGI PROPOSTI	POSTI	NOTE	Contr.	cir
Bq.21 Settimo (raso)	75	linee bus 57/-49		6
Bq.22 Adda (raso)	37	PEC Adda, previsto viale della Spina Centrale		5
Bq.23 Elli Zerboni (raso)	74	PRIU Elli Zerboni, tram 10, bus 52, previsto viale della Spina Centrale		5
Bq.24 Spina 4 (raso)	950	PRIN Spina 4 – 200 posti in struttura - previsto prolungamento tram 16, bus 60,72, previsto bus 9		6
Bq.25 Spina 3 comprens. Michelin (struttura)	85	PRIU Spina 3, tram 10, linea bus 52, viale della Spina Centrale		5
Bq.26 Spina 3 compr. Ingest Valdellatorre (raso)	196	PRIU Spina 3 – previsto bus 9 e previsto prolungamento linea tram 16 bus60, 72 futuro bus 9		5
Bq.27 Ceat (struttura)	115	P.P. – prevista tram 16, bus 49		6
Ba.28 Nebiolo (struttura)	285	P.P. – linea tram 18, linea bus 49, previsto prolung. linea tram 16		7
Ba.29 Statuto (struttura)	da def.	prevista linea M 1, attest. al centro		1

Ba.31 Rossini/San Maurizio (strut.)	300	attestamento al centro		1
Bq.32 Mongrando (raso)	62	PEC - linea tram 15, attestamento parco fluviale PO		7
Bq.33 Caserma Asti (struttura)	da def.	linea bus 56, attestamento pre-collinare		8
Ba.34 Cairoli (struttura)	450	linea tra 16, attestamento al centro		1
Ba.35 Stati Uniti 1 (struttura)	288	attestamento al centro , linea tram 10,linea bus 33, 33/, 58, 58/, 5, 64		1
Bq.36 Envie (raso)	80	linea tram 15, linee bus 56,55,33,33/,42, attiguo al mercato ambulante di corso Racconigi, Commiss. PS, Sede Circostrizione 3		3
Bq.37 Lancia (raso)	360	PRIN Lancia linee bus 55, 56, 64		3
Bq.38 Spina 1 (raso)	500	PRIU linee bus 55,58,58/, 64		3
Bq.39 Cascina Grangia (raso)	88	PEC parcheggio di quartiere		2
Bq.40 Santa Rita (struttura)	500	linee bus 5, 55	8.000.000.000	2
Bq.41 Doks Nord (raso)	104	PEC linea tram 18, futura linea M 1		8
Bq.42 Paoli (struttura)	130	P.P. linea 14, 14/		9
Bq.43 Goretti (raso)	36	PEC - linea bus 14, 14/		9
Bq.44 Sabaudia (raso)	54	linee bus 47, 73		8
Bq.45 Induno (raso)	57	PEC capolinea linea bus 58		2
Ba.46 Vittorio Veneto (struttura)	686	Attestamento al centro	10.000.000.000	1
TOTALE	5.512			

Tab. 8- C. PARCHEGGI PER FUNZIONE PREVALENTE

PARCHEGGI PROPOSTI	POSTI	NOTE	Contr.	Circ.
Cus.95 Cimitero Abbadia di Stura (raso)	80	PRG dei Cimiteri Abbadia, linea bus 49, 51		6
Cm.47 Casino Barolo (struttura)	300	PRIU commerciale, linee bus		5
Cfs.48 Madonna di Campagna (struttura)	da def.	stazione ferr. Madonna di Campagna, bus 2, previsto prolungamento tram 12,linea bus9		5
Cfs.49 Stazione Rebaudengo (struttura)	da def.	nuova stazione FS Rebaudengo, previsto viale Spina Centrale		6
Cm.50 E27-E29 (raso)	260	PRIU - Centri Commerciali		5
Co.51 Piazzale Donatore del sangue e/o trincea Gottardo/Sempione -strutt.	700	Ospedale San Giovanni Bosco, bus 2, tram 4 attuale, bus 57,57/		6
Cus.52 Spina 3 (comp. Cimi Montubi) (raso)	460	PRIU 3 futuro prolungamento tram 16, tram 12, bus 60, 72, 72/		5
Cus.53 Spina 3 (comp. Cimi Montubi) (raso)	130	PRIU Spina 3		5
Cus.54 Spina 3 (compr. Ingest – Eurotorino)(struttura/raso)	166	PRIU Spina 3 linee bus 2, 59, futura linea tram 3		5
Cus.55 Spina 3 (comp. Ingest) (struttura)	235	PRIU Spina 3		5
Cfs.56 Spina 3 (comp. ex Savigliano)(struttura)	530	PRIU Spina 3 - Nuova stazione FS Dora, spina Centrale		5
Cfs.57 Spina 3 (comp. Cimi Montubi) (raso)	104	PRIU Spina 3 Nuova stazione FS Dora, futuro parco della Dora		4

Cm.58 Incet (struttura)	200	P.P. Centro commerciale, previsto prolung. linea tram 16, linee bus 49,46,46/		6
Cm.59 Crispi (struttura)	250	Mercatale, previsto prolungamento linea tram 16		6
Cus.61 Manifattura Tabacchi - Università (struttura)	da def.	Nuova Sede Facoltà Umanistiche Università		6
Cus.62 Pietro Cossa (raso)	420	Parco della Pellerina		4
Cus.63 Servais (raso)	100	PEC Casa di Riposo Anziani		4
Co.64 Maria Vittoria (struttura)	160	Ospedale Maria Vittoria, linea tram 16		4
Co.65 San Pietro in Vincoli (raso)	170	Ospedale Cottolengo, mercato del Baloon		7
Cus.66 Cimitero Sassi (raso)	84	PRG dei cimiteri,		7
Cus.67 Scalo Vanchiglia (raso)	da def.	Cimitero Monumentale, previsto prolungamento linea tram 16		7
Cm.68 Robe di Kappa (struttura)	280	Commerciale		7
Cm.69 III Abbigliamento (struttura)	145	PRIU Mercatale, mercato di Porta Palazzo		7
Cm.70 Don Albera (struttura)	250	Mercatale, mercato di Porta Palazzo		7
Cus.71 Cimitero Monumen. (raso)	450	Cimitero Monumentale		7
Ccs.72 San Liborio (struttura)	44	P.P.- area Centrale	880.000.000	1
Cm.73 Porte Palatine (struttura)	171	Mercatale		1
Ccs.74 Basilica/Santo Stefano(struttura)	150	P.P. area centrale		1
Cus.76 Università Italgas (struttura)	da def.	Nuova sede Università		7
Cus.77 Spina 2 - Nuova Biblioteca civica (struttura)	500	PR.IN Spina 2 - area oggetto di bando di concorso		3
Cus.78 Aldo Moro (struttura)	400	Università, Palazzo Nuovo	6.000.000.000	1
Cus.80 Politecnico (struttura / raso)	3300	raddoppio area Politecnico di cui 500 a raso		3
Cfs.81 Scalo S. Paolo (raso)	da def.	nuova fermata FS, S. Paolo <i>sfruttare al massimo la potenzialità dell'area già ad uso deposito/spedizione auto, con eventuali convenzioni con i proprietari dell'area</i>		3
Cus.82 Spina 1 (struttura)	200	PRIU Spina 1 - nuova sede uffici Regione Piemonte		2
Cfs.83 Stazione Zappata-Zamenhof (strutt.)	268	nuova Stazione Ferroviaria Zappata		1
Co.84 Loria (struttura)	80	ospedale Mauriziano		1
Cus.85 Framtek (raso)	124	PRIN uffici Telecom, nuovo giardino via Zino Zini		9
Cus.86 Ex Poveri Vecchi – Università (struttura)	600	impianti sportivi area ex Comunale		2
Cus.88 Villa Glori (raso)	80	PEC impianti sportivi		8
Co.89 Ventimiglia – CTO (struttura)	750	ospedali	2.000.000.000	9
Cus.90 Lingotto Fiere (raso)	2600	P.P.Centro Fiere		9
Cus.91 Ex mercati Generali – Villaggio Olimpico	da def.	sede futura del centro Stampa Olimpiadi 2006		9
Cfs.92 Stazione Lingotto (struttura)	630	stazione FS	6.000.000.000	9
Cus.93 Cimitero Parco (raso)	690	PRG dei Cimiteri aree parcheggio lungo la nuova strada del Portone		10

Cus.94 Faccioli (raso)	400	nuova sede Università		10
Cus.96 Artom (raso)	500	PRIU Artom parco Colonnetti, linee bus 34, 14		10
Co.97 ospedale Martini(struttura)	da def.	Funzionale al complesso ospedaliero		3
Ccs.98 Roma 2 (struttura)	88	Centro storico		1
Cfs. 99 Porta Nuova (struttura)	500	Stazione F.S.fermata metro 1	5.000.000.000	1
Ccs. 100 Sant'Eligio (struttura)	400	Anagrafe centrale, centro		1
Cm. 101 Bottesini/Foroni(struttura)	360	Mercatale		6
Cm. 102 Vittoria (struttura)	200	Mercatale		6
Cm. 103 Ex CIR (struttura)	200	Mercatale		5
Cm. 104 Guala (struttura)	310	Mercatale		10
Co. 105 Capuana (struttura)	250	Ospedale Valletta	2.660.000.000	10
Cm. 106 Porpora (struttura)	400	Mercatale	4.958.000.000	6
Ccs. 107 Cittadella (struttura)	da def.	Centro storico		1
Cm. 108 Barcellona (struttura)	350	Mercatale	3.340.000.000	4
Ccs. 109 San Carlo (struttura)	350	Centro storico	6.000.000.000	1
TOTALE	20.369			

5.2 - Descrizione parcheggi d'interscambio - Tipo "A"

A.4 Freidour

Parcheggio previsto nell'ambito del PEC Freidour, in via Lera, attualmente in fase di progettazione esecutiva. Parere favorevole C.I.E.

La capienza sarà di circa **200** posti auto.

A.11 Stura

Parcheggio previsto nell'ambito del progetto di prolungamento della linea tranviaria 4.

Si configura come interscambio con la ferrovia, futura stazione Stura, e le linee di trasporto pubblico suburbane e extraurbane, nonché funzionale all'autostrada To-Mi.

Attualmente è stato realizzato, in anticipo sulla sistemazione futura un parcheggio a raso per 282 posti, funzionale al III Mercato dell'Abbigliamento localizzato temporaneamente nell'area dell'ex-Dazio, fino all'ultimazione della nuova struttura in piazza della Repubblica (nella quale è tra l'altro previsto un parcheggio pubblico "Cm 69" di **145** posti auto). Il parcheggio così come attualmente realizzato sarà uno dei parcheggi utilizzati come interscambio durante la futura ostensione della Sindone prevista nei mesi di agosto - ottobre 2000.

La capienza finale sarà di **650** posti a rotazione e l'attuatore sarà l'ATM.

A.13 Delle Alpi

Parcheggio già predisposto con una sistemazione "leggera" come interscambio in occasione dell'Ostensione della Sindone 1998, e riconfermato per l'ostensione 2000.

È localizzato in prossimità del capolinea del tram 3 sbarrato e potrebbe assumere la funzione di interscambio con una capienza **750** posti a rotazione, attivando un servizio navetta a collegamento con una linea di forza di trasporto pubblico

A.14 Vallette

Area da predisporre come interscambio in corrispondenza dell'attuale capolinea della linea tranviaria 3, e funzionale all'eventuale prolungamento del servizio su corso Marche.

In ogni caso sarebbe funzionale al previsto completamento dell'asse viario di corso Marche e costituirebbe un comodo interscambio per i veicoli provenienti da Nord, Nord Ovest diretti al centro città. La capienza prevista è di **480** posti auto.

A.15 Massari

Parcheggio d'interscambio a raso di ridotte dimensioni, da organizzare in corrispondenza del capolinea del tram 10. La capacità sarà di **75** posti auto a rotazione.

A.16 Rebaudengo

Nella trasformazione urbanistica dell'ambito di PRGC **5.o**, è previsto come tipo di servizio un parcheggio che può essere considerato funzionale sia alla linea 2, sia al previsto prolungamento della linea 4.

La realizzazione di tale struttura potrà essere considerata con l'attuazione della trasformazione urbanistica dell'area.

A.17 Derna

L'area posta a nord-est di piazza Derna ubicata tra il corso Giulio Cesare e il passaggio privato, attualmente banchina verde non alberata e destinata dal PRG a servizi-verde, parte della quale è stata oggetto di variante per la formazione del controviale del corso Giulio Cesare; con una sistemazione leggera sarebbe possibile organizzare un'area di parcheggio d'interscambio, di ridotte dimensioni, **70** posti auto a rotazione, funzionale al previsto prolungamento della linea tranviaria 4.

A.18 Gottardo – Sempione (tratto Vercelli - Giulio Cesare)

Potrebbe essere utilizzata la trincea ferroviaria Gottardo – Sempione per realizzare un parcheggio interrato funzionale in parte all'interscambio con la linea tranviaria 4 e in parte a servizio del quartiere come parcheggio pertinenziale. La sistemazione superficiale può essere organizzata come viale alberato con pista ciclabile e corsia centrale per il trasporto pubblico.

La capienza prevista sarà di circa **700** posti auto a rotazione

**Parcheggi
d'interscambio -
Nuove localizzazioni**

A.19 Sofia (sito confermato P.U.P./90)

Il parcheggio sarà funzionale all'interscambio con il tram 18, che attualmente fa capolinea in piazza Sofia, e che nelle indicazioni del P.U.T. 2001 si prevede di prolungare verso il comune di San Mauro.

Il P.R.G.C. assegna all'area interessata dall'intervento una destinazione ad Attrezzature Comuni (lettera "a"); in base al comma otto bis dell'art. 19 delle NUEA, in tutte le aree per servizi sono sempre ammessi parcheggi pubblici o afferenti le attività di servizio insediate".

Lo studio di fattibilità prevede un parcheggio di **321** posti auto a rotazione (161 posti al I piano e 160 al II, compresi 7 posti auto per disabili posizionati in prossimità delle uscite pedonali).

L'impatto della struttura risulterà limitato, con facciate costituite da pannelli metallici grigliati che potrebbero costituire un supporto per arbusti rampicanti e un filare di alberi, inseriti nella fascia di verde lungo il marciapiede che costeggia la piazza.

Nelle successive fasi della progettazione sarà comunque necessario valutare la possibilità di creare un accesso al parco dell'Arrivore da piazza Sofia e studiare con attenzione l'estetica del prospetto nord, poiché si affaccia sul parco.

A.20 Toscana

parcheggio a raso da organizzare in largo Toscana funzionale all'interscambio con la linea tranviaria 3 e la linea bus 2 l'area ha come destinazione di PRGC.

La capienza sarà di circa **60** posti a rotazione.

A.21 Pellerina

L'area da organizzare a parcheggio d'interscambio, è già stata utilizzata con questa funzione durante l'Ostensione della Sindone 1998, e 2000.

La sistemazione definitiva prevede una capienza di circa **600** posti auto a rotazione.

L'interscambio sarà con la linea tranviaria 3, che secondo le previsioni del P.U.T. 2001 (in corso di redazione), percorrerà corso Potenza fino a corso Regina Margherita ricongiungendosi con l'attuale percorso all'altezza dell'incrocio con corso Tassoni.

A.22 Modena/Sassi (sito confermato P.U.P./90)

La realizzazione del parcheggio in struttura sarà considerata con l'attuazione della trasformazione urbanistica dell'ambito di PRGC 10.1 "Modena Nord" e la realizzazione del nuovo capolinea della linea tranviaria 15.

Il parcheggio si configura come interscambio per i veicoli provenienti dall'area Nord e dalla zona collinare.

La capienza prevista sarà di circa **457** posti a rotazione.

A.23 Passoni

Parcheggio di ridotte dimensioni da organizzare in prossimità del nuovo capolinea della linea tranviaria 13 prolungata.

La capienza prevista sarà di circa **70** posti auto a rotazione.

A.25 Venchi Unica (sito confermato P.U.P./90)

Redatto progetto funzionale. La realizzazione del parcheggio sarà contestuale alla realizzazione del prolungamento di corso Marche e della linea 1 di metropolitana.

450 posti auto a rotazione.

A.26 Rivoli

L'area è stata individuata come localizzazione funzionale alla linea metropolitana 1.

Attualmente l'area è classificata come zona urbana di trasformazione 8.5 art. 15 NUEA, e come tipo di servizi previsti è indicato, oltre a verde, gioco e sport, un parcheggio d'interscambio. L'individuazione cartografica dell'area a servizi è prescrittiva ed è localizzata sul retro della concentrazione edilizia prospiciente la Piazza Rivoli.

L'attuazione del parcheggio d'interscambio può essere prevista con la trasformazione urbanistica dell'area, oppure attraverso una variante al PRGC che destini la parte necessaria alla realizzazione del parcheggio ad area per servizi. La capienza prevista sarà di circa **400** posti auto a rotazione.

A.28 Marche

Oltre al parcheggio d'interscambio previsto nell'area Ex Venchi Unica , lungo il corso Marche, si ritiene necessario localizzare nell'area di trasformazione 8.15 Quartiere Dora, un altro parcheggio d'interscambio funzionale alla Linea di metropolitana 1.

A.29 Pitagora

Nell'ambito dello studio del nuovo percorso della linea bus 2 sono state individuate lungo il percorso delle aree, anche di ridotte dimensioni, dove ubicare parcheggi d'interscambio, che abbiano funzione anche di parcheggi per il quartiere.

Sul protendimento di corso Cosenza non ancora realizzato, ma previsto dal PRGC, è possibile organizzando la banchina centrale a parcheggio recuperare circa **150** posti auto a rotazione.

Inoltre nella riorganizzazione viabile di piazza Pitagora, dove oltre alle linee bus 2 e 5 si prevede il transito della linea tranviaria 12, Cosenza-Orbassano-Cimitero Sud, si recupera un'area di parcheggio per circa **100** posti auto a rotazione.

A.30 Drosso (sito confermato P.U.P./90)

Con la previsione dei prolungamenti delle linee tranviarie 12 - 18 al Cimitero Sud, si conferma la necessità di realizzare di un parcheggio d'interscambio di circa **860** posti auto a rotazione, facilmente raggiungibile sia dalla Tangenziale sud, che da strada del Portone e corso Orbassano.

A.31 Caio Mario (sito confermato P.U.P./90)

Capolinea tram 10 e linea 4 – 18.

Parcheggio d'interscambio di circa **699** posti auto a rotazione; attualmente è in fase di progettazione preliminare da parte di ATM.

In occasione della Sindone 2000 verrà realizzata una parte del parcheggio (circa 430 posti) con una sistemazione parziale che sarà ultimata con la realizzazione complessiva del parcheggio.

A.33 Caio Plinio

Nell'ambito dello studio del nuovo percorso della linea bus 2 sono state individuate lungo il percorso delle aree, anche di ridotte dimensioni, dove ubicare parcheggi d'interscambio, che abbiano funzione anche di parcheggi per il quartiere.

Si prevede di realizzare un parcheggio d'interscambio a raso alberato suddiviso in due comparti in corrispondenza del varco d'accesso alla proprietà ferroviaria, delimitato da un'aiuola alberata lungo il marciapiede e la pista ciclabile.

funzionale anche alla linea tranviaria 18 riorganizzando il corso Caio Plinio nel tratto Traiano/Passo Buole, come segue.

La capienza prevista sarà di **215** posti auto a rotazione.

A.34 Bengasi (sito confermato P.U.P./90)

Si prevede la realizzazione del parcheggio solo sul lato della piazza opposto al mercato, che assumerà la funzione di parcheggio d'interscambio con la realizzazione della linea di metropolitana 1 e della linea 2 che ha il suo capolinea poco distante in via Corradini.

La capienza sarà di circa **313** posti auto a rotazione.

5.3 - Descrizione parcheggi di Attestamento – Interscambio Interno – Tipo “B”

Bq.21 Settimo

Parcheggio a raso a servizio del quartiere.
La capienza prevista è di **75** posti a rotazione.

Ba.29 Statuto

Un parcheggio d'attestamento al centro potrebbe essere realizzato contestualmente alla realizzazione del sottopasso veicolare di piazza Statuto. Tale parcheggio permetterebbe di riqualificare la parte più antica di piazza Statuto, ubicata in prossimità di via Garibaldi, non permettendo più la sosta a raso e ampliando l'area verde a lavori ultimati.

Ba.31 Area di corso San Maurizio/Rossini

È prevista la realizzazione di un parcheggio interrato sulla parte dell'ex Giardino Reale Inferiore confinante con via Rossini come attestamento all'area centrale.

Il P.R.G.C. assegna all'area interessata dall'intervento una destinazione in parte di “v” - area per spazi pubblici a parco per il gioco e lo sport” ed in parte “p” – parcheggi”.

L'area, delimitata a nord da c.so San Maurizio, ad est da via Rossini, a sud dall'Auditorium RAI e ad ovest dal "Viale delle carrozze", è di proprietà del Demanio.

Il parcheggio è inoltre in una posizione ottimale per servire i visitatori della Mole Antonelliana e gli utenti dello stesso Auditorium RAI.

La costruzione del parcheggio costituisce un'occasione per risistemare la piazza Rossaro, riducendo la sosta in superficie a favore della pedonalizzazione della piazza.

Il progetto prevede la realizzazione di tre piani interrati adibiti a parcheggio pubblico a rotazione per un totale **300** posti auto (99 posti al I piano interrato, 100 al II e III compresi 14 posti per disabili).

L'ingresso e l'uscita veicolare sono previste lungo il controviale sud di c.so San Maurizio.

La struttura interrata non varierà l'assetto morfologico del giardino: la pendenza verso c.so San Maurizio sarà mantenuta; il percorso pedonale intercettato dal manufatto sarà ripristinato nella forma e nei materiali originali.

Il parcheggio sarà realizzato in un'area in cui la presenza degli alberi è limitata.

La struttura del parcheggio è stata studiata in modo tale da non dover abbattere i tre esemplari di taxus baccata, uno di ilex aquifolium ed uno di picea excelsa, posti in prossimità del fabbricato situato all'intersezione tra c.so San Maurizio e via Rossini. La distanza del manufatto da questi alberi è sempre superiore ai 4,5 metri. Otto esemplari di ilex aquifolium, interferiscono con il parcheggio; quattro di questi, viste le dimensioni contenute, possono essere trapiantati, mentre gli altri quattro dovranno essere abbattuti.

Bq.33 Caserma Asti

Considerata l'ubicazione si configura come parcheggio di attestamento pedecollinare. È necessaria una variante al PRGC, in quanto l'area è attualmente destinata ad area di trasformazione **9.25** Asti.

Ba.34 Cairoli

Localizzazione alternativa di attestamento al centro (fascia perimetrale nord-est).

Studio di fattibilità che prevede la realizzazione di un parcheggio di attestamento al centro sotto il corso Cairoli per una lunghezza di circa 400m e la capacità presunta è di circa **450** posti auto a rotazione.

Ba.35 Stati Uniti 1 (tratto Re Umberto/Galileo Ferraris)

(sito confermato P.U.P./90)

Il parcheggio sarà ubicato sotto il sedime centrale del corso Stati Uniti, per non interferire con le alberature a doppio filare presenti sulle due banchine laterali.

Si svilupperà su due livelli interrati per un totale di **288** posti auto a rotazione.

***Parcheggi di
Attestamento e
Interscambio Interno
Nuove localizzazioni***

Bq.36 Envie

Il parcheggio è da organizzare nell'area adiacente il parcheggio della Circostrizione 3; attualmente l'area è già utilizzata come parcheggio anche dei carretti del mercato di corso Racconigi. La capienza prevista sarà di circa **80** posti auto.

Bq.40 Santa Rita (sito confermato P.U.P./90)

Predisposto studio di fattibilità con riorganizzazione superficiale della viabilità con sistemazione a rotonda veicolare.

Questa riorganizzazione consente di recuperare ampi spazi pedonale rendendo più gradevole l'ambiente e valorizzando il sagrato del santuario di Santa Rita.

La capienza prevista è di circa **500** posti a rotazione.

Bq.44 Sabaudia

Parccheggio a raso collinare di circa **54** posti.

Mezzi pubblici linee bus 47, 73.

Ba.46 piazza Vittorio

Localizzazione alternativa di attestamento al centro (fascia perimetrale nord-est).

Studio di fattibilità che prevede la realizzazione di un parcheggio interrato sotto il centro della piazza. La soluzione prevista, con l'eliminazione delle auto in sosta che attualmente occupano gran parte della superficie, consente di restituire alla città una piazza completamente riqualificata.

La capienza prevista è di circa **686** posti a rotazione.

5.4 - Descrizione parcheggi per Funzione Prevalente - Tipo “C”

Cfs.48 Madonna di Campagna

In considerazione della maggior importanza che assumerà la stazione ferroviaria quando sarà attivo il collegamento con la stazione dell'aeroporto di Caselle e la cadenza più frequente dei treni, si prevede di aumentare l'offerta di posti auto nella zona.

La domanda può essere soddisfatta in parte potenziando il parcheggio a raso frontale alla stazione di Madonna di Campagna, ampliando per quanto possibile il parcheggio ubicato sotto l'impalcato del cavalcavia di corso Grosseto oppure realizzando un parcheggio meccanizzato sotto il piazzale della stazione.

Cfs.49 Stazione Rebaudengo

Parcheggio funzionale alla nuova stazione ferroviaria che sarà studiato con la sistemazione dell'area esterna.

Co.51 Piazzale del Donatore di sangue e/o Trincea Gottardo/Sempione

Un'ipotesi che pare risolvere i problemi di parcheggio nella zona circostante l'ospedale San Giovanni Bosco, è quella di realizzare un parcheggio sotterraneo, nel sottosuolo del piazzale del Donatore di Sangue, da collegarsi con la struttura ospedaliera in modo da destinare una quota parte dei posti auto agli addetti; in alternativa si potrebbe utilizzare la trincea ferroviaria dismessa per adibirla a parcheggio sotterraneo su due piani riorganizzando la viabilità in superficie e destinando la copertura a percorso ciclopedonale e/o pista protetta per i mezzi pubblici.

La capienza presunta per ciascuna soluzione è di circa 700 posti auto a rotazione.

Cm.59 Crispi (sito confermato P.U.P./90)

Il parcheggio, funzionale al mercato e alla zona commerciale molto densa, è previsto sotto il lato opposto della piazza per un totale di circa **250** posti a rotazione.

Cus.62 Pietro Cossa

Parcheggio a raso funzionale al parco della Pellerina.

La capienza prevista è di circa **420** posti auto a rotazione.

Co.64 Maria Vittoria

Il parcheggio funzionale all'ospedale Maria Vittoria è previsto sotto il controviale di corso Tassoni, opposto all'insediamento ospedaliero.

Il sito è stato individuato in alternativa a quello non più perseguito dei giardini di via San Donato.

La capienza prevista è di circa **160** posti auto a rotazione.

Co.65 San Pietro in Vincoli

Area da organizzare a parcheggio a raso funzionale sia all'Ospedale Cottolengo, sia al mercato del Baloon. Previsti **170** posti auto a rotazione.

Cus.67 Scalo Vanchiglia

Nell'ambito del riuso dello scalo Vanchiglia non più utilizzato come scalo ferroviario, sarebbe interessante individuare un'area da destinare a parcheggio funzionale sia al Cimitero Monumentale che alle nuove trasformazioni urbanistiche della zona.

Cm.70 Don Albera (sito confermato P.U.P./90)

Il parcheggio è inserito nel Progetto “The Gate” come un possibile sito dove localizzare i mezzi del mercato di Porta Palazzo e posti auto a rotazione per un totale di **250** posti auto.

Ccs. 72 S.Liborio

Nell'ambito dell'intervento di ristrutturazione urbanistica di unità immobiliari destinate a residenza universitaria negli immobili compresi tra le vie Santa Chiara, Sant'Agostino, San Domenico e Bellezia, è prevista la realizzazione di un parcheggio interrato, con **44** posti auto pubblici a rotazione.

L'intervento viene direttamente realizzato dalla Città e l'ammontare del contributo ex lege 122/89 sarà di L. 880.000.000.

Il sito viene inserito nella variante al P.U.P. vigente in sostituzione del parcheggio Ferraris.

***Parcheggi per
funzione prevalente
Nuove localizzazioni***

Cm.73 Porte Palatine (sito confermato P.U.P./90)

È stato redatto uno studio di fattibilità. Il parcheggio sarà funzionale allo stazionamento dei mezzi mercatali, attualmente parcheggiati sull'area con vincolo archeologico, a lato delle Porte Palatine.

La capienza prevista sarà di **171** posti.

Cus.78 Aldo Moro

Il parcheggio verrà realizzato sotto l'attuale piazzale con una sistemazione superficiale a piazza ed attrezzature destinate all'Università.

Dovrà essere stipulato un Accordo di Programma tra la Città, la Regione Piemonte e l'Università per la progettazione e la realizzazione dell'opera. La capienza prevista sarà di circa **400** posti.

Cfs.81 Scalo San Paolo

Parcheggio da individuare in prossimità della futura fermata FS.

Cfs.83 Stazione Zappata / Zamenhof

Il parcheggio verrà realizzato nell'area compresa tra c.so IV Novembre, c.so de Nicola e Via Tirreno, tra i due rami del passante ferroviario in prossimità della prevista stazione F.S. Zappata.

Sono previsti due piani interrati per un totale di **268** posti auto a rotazione (133 al primo piano interrato e 135 al secondo).

Le due rampe elicoidali a senso unico, una di accesso da c.so de Nicola ed una di uscita in via Tirreno, entrambe proseguono al 2° piano interrato.

Perimetralmente all'autorimessa, tra la struttura del passante e quella del parcheggio è previsto un riempimento in piena terra per consentire la piantumazione di alberi.

Co.84 Loria

Il parcheggio sarà funzionale all'ospedale Mauriziano e sarà localizzato in prossimità della ferrovia al fondo di via Loria. La tipologia individuata è quella di parcheggio meccanizzato al fine di salvaguardare le essenze arboree esistenti e preservare i posti a raso presenti attualmente sulla via.

La capienza prevista sarà di circa **80** posti auto a rotazione.

Cus.86 Ex Poveri Vecchi (sito riconfermato P.U.P./90)

È stato fatto uno studio di fattibilità che prevede la realizzazione di parcheggi in struttura sia per l'Università, sia per gli impianti sportivi dell'area dell'Ex Comunale (**600** posti auto a rotazione).

Co.89 Ventimiglia

La soluzione da approfondire è quella di un parcheggio multipiano sulla stessa area dove attualmente sorge il fast-park, in via Ventimiglia frontalmente al CTO.

La capienza prevista sarà di circa **750** posti auto.

Cfs.92 Stazione Lingotto

La soluzione prevista è di raddoppiare l'attuale parcheggio del piazzale fronte la stazione, con una soluzione prefabbricata tipo fast-park, sfruttando le differenti quote tra la via Pio VII e il piazzale. Tale soluzione consentirebbe l'accesso a raso da via Pio VII, oltretutto dal piazzale medesimo.

La capienza prevista sarà di circa **630** posti auto.

Cus.94 Faccioli

Parcheggio a raso funzionale alla Nuova sede del Politecnico, Facoltà di scienze dei materiali, la capienza prevista sarà di circa **400** posti auto.

Co.97 Ospedale Martini

Sarà da individuare un'area attigua alla struttura ospedaliera da destinare a parcheggio in aggiunta al parcheggio a raso esistente ubicato sotto l'ampliamento dell'ospedale.

Ccs.98 Roma 2

Il parcheggio è previsto sotto via Roma, nel tratto da piazza Castello a via Bertola la capienza prevista sarà di circa **88** posti auto.

Cfs. 99 Porta Nuova

È prevista la realizzazione di un parcheggio in struttura in via Sacchi sotto l'area dell'attuale parcheggio a barriera. Il parcheggio, a servizio della stazione ferroviaria, sarà anche sostitutivo della sosta a raso che si intende eliminare dalle piazze Paleocapa, Lagrange, Carlo Felice, così come indicato nell'All.11. Avrà una capienza di c.ca 500 posti.

Ccs. 100 Sant'Eligio

La Regione Piemonte, Servizi Assistenziali, prevede la ricostruzione dell'isolato Sant'Eligio con la realizzazione di residenze e servizi. Nel sottosuolo, così come previsto dal PRGC, scheda normativa n°1 del centro storico.

Nell'ambito della trasformazione urbanistica è contemplata la possibilità di realizzare un parcheggio in struttura. Il parcheggio, per la sua posizione, sarà funzionale sia agli Uffici dell'Anagrafe Centrale, sia ad altri poli di servizi, e sarà anche sostitutivo della sosta a raso che si intende eliminare nelle piazze Arbarello, Savoia e Statuto.

Inoltre, trovandosi ai margini del centro, si configura anche come parcheggio di attestamento sul lato nord.

La capienza prevista è di circa 400 posti auto.

Cm. 101 Foroni/Bottesini/i**Cm. 102 Vittoria****Cm. 103 Ex CIR****Cm. 104 Guala**

Le quattro localizzazioni indicate sono state segnalate dalla Divisione Economia e Sviluppo come interventi da realizzare in alcuni mercati da ristrutturare, attraverso l'istituto del Project Financing previsto dall'Art. 37 bis della Legge 104/94 e s.m.i. e sono stati inseriti nel Piano Triennale investimenti 2002-2004.

In dettaglio si prevede:

- mercato di piazza Foroni è giunta una proposta da parte di un promotore (attualmente al vaglio dell'apposita commissione), con parcheggio sotterraneo in piazza Bottesini ipotizzati 360 posti auto)
- mercato della Vittoria con parcheggio sotterraneo (ipotizzati 200 posti auto)
- mercato area ex CIR con parcheggio sotterraneo (ipotizzati 200 posti auto)
- mercato piazza Guala da rilocalizzare in corso Traiano tra le vie Guala e via Casana con parcheggio sotterraneo (ipotizzati 310 posti auto).

Co. 105 Capuana

Il parcheggio è previsto nell'area dell'ex scuola Capuana, da realizzarsi nel sottosuolo con sistemazione superficiale a giardino. Data la localizzazione sarà funzionale al vicino ospedale Valletta di via Farinelli.

La capienza prevista è di circa 250 posti auto.

Cm.106 Porpora

Il parcheggio, previsto sotto la banchina centrale di via Porpora, nel tratto compreso tra piazza Rebaudengo e via Boccherini, è funzionale sia al mercato ambulante sia alla residenza. Sono allo studio alcune soluzioni alternative che prevedono una struttura interrata, in parte pubblica e in parte pertinenziale privata, la cui progettazione e realizzazione dovrà essere coordinata. Si prevedono circa 250 posti a rotazione e 150 pertinenziali privati."

Ccs. 107 Cittadella

Nell'ambito della riqualificazione della piazza Albarello e dei giardini della Cittadella, potrà essere eliminata la sosta a raso della piazza (148 posti).Parte dei posti eliminati potrebbero essere riposizionati in prima fase nel parcheggio a barriera della Cittadella (attualmente di 245 posti) (ubicando in altro luogo i compattatori Amiat), e in seconda fase ristrutturando e ampliando il parcheggio sottostante il giardino la cui concessione a privati è in scadenza.

Cm.108 Barcellona

Avendo la Città in programma la risistemazione del plateatico mercatale, anche alla luce della carenza di posti auto segnalata altresì dalla Circostrizione stessa, si ritiene di poter reinserire il parcheggio nel P.U.P. prevedendo un intervento per circa 350 posti auto. Una quota degli stessi potrebbe avere le caratteristiche per garantire anche la sosta dei mezzi del mercato.

Ccs.109 San Carlo

Il nuovo Piano Urbano del Traffico, approvato contestualmente al P.U.P., ribadisce l'obiettivo della pedonalizzazione totale o parziale della piazza, con la realizzazione di adeguato numero di posti auto sotterranei. Nel P.U.P. 2001 si prevede la realizzazione di un parcheggio sotterraneo sotto la piazza San Carlo come parte di un progetto di riqualificazione complessiva dell'area museale e delle vie Lagrange, Carlo Alberto e Accademia Albertina. La capienza prevista è di 350 posti auto circa. L'ammontare del contributo ex lege 122/1989 che si ritiene di assegnare al parcheggio è di Euro 3.098.741,39 (L. 6.000.000.000).

5.5 - QUADRO DI SINTESI

Tab. 9

Tipologia Parcheggi	N° posti auto in parcheggi					
	esistenti	costruzione P.U.P. 1990	costruzione (piani urbanistici)	proposti PUP 2001	proposti (piani urbanistici)	Totale (proposti PUP 2001 + piani urbanistici)
A. interscambio	1.250	-	737	7.320	744	8.064
B. attestamento Interscambio interno	4.370	276	505	2433	3.079	5.512
C. funzione prevalente	18.517	1.831	1700	8.701	11.668	20.369
TOTALE	24.137	2.107	2.942	18.454	15.491	33.945
	24.137	5.049		33.945		

Parcheggi	N° posti auto in parcheggi		
	totale	a raso	in struttura
esistenti	24.137	15.100	*9.037
in costruzione	5.049	-	**5.049
proposti	33.945	13.904	20.041
TOTALE	63.131	29.004	34.127

* 15 parcheggi in struttura per un totale di 9.037 posti a rotazione:

Palazzo 853
 Bolzano 858
 Marochetti 63
 E.Filiberto 210
 Palagiustizia 989
 Roma 338
 Bodoni 456
 Madama Cristina 338
 V padiglione 327
 Nizza 375
 Galileo Galilei 229
 Ventimiglia 336
 Lingotto 2800
 Fontanesi 365
 Stati Uniti 2 500

** 13 parcheggi in struttura in corso di realizzazione (estate 2002)

per un totale di posti 5.049 posti a rotazione:

Isonzo (PEC) 116
 Gardino (PEC) 291
 Sebastopoli (PEC) 130
 Porro (PEC) 280
 Buenos Aires (PEC) 125
 Deiro (PEC) strada del Fortino 100
 Envie Park 500
 Racconigi 202
 Valdo Fusi 675
 Molinette 954
 Ex CIR 276
 Spina 3 1200
 Freidour (PEC) 200

CAPITOLO 6° - PROPOSTA PROGRAMMA DI INTERVENTO 2001 - 2003

(Tav. G)

Con la realizzazione dei parcheggi in struttura fino ad ora si è cercato da una parte, di sopperire a carenze puntuali di spazi per la sosta in centro (vedi parcheggio Bodoni, via Roma) e dall'altra di attrezzare con strutture idonee la zona perimetrale dell'area centrale (Bolzano, Palazzo, Madama Cristina, Stati Uniti 2 in corso di realizzazione e il già previsto Stati Uniti 1), che per la loro particolare ubicazione di "attestamento" favoriscono lo spostamento a piedi o sui mezzi pubblici nel centro cittadino.

Gli interventi nel centro storico hanno permesso di restituire, riqualificate, aree preziose alla collettività.

Questa metodologia sta proseguendo in piazzale Valdo Fusi dove sono iniziati i lavori per la realizzazione di una piazza - giardino con parcheggio sotterraneo di 675 posti. La configurazione della piazza a lavori ultimati cambierà radicalmente, regalando alla città, in luogo di una distesa di auto in superficie (484), uno spazio d'incontro e relazione. La piazza, assumerà la conformazione di una piccola "valle" che ospiterà al centro del suo invaso una serra - giardino d'inverno, punto di incontro riparato nella stagione invernale che ospiterà anche gli ingressi pedonali e i locali di gestione del parcheggio interrato.

L'ampliamento del sistema pedonale del centro proseguirà con la riqualificazione di piazza Vittorio Veneto, dove sarà possibile realizzare, sotto la parte centrale della stessa, un parcheggio di 686 posti in sostituzione dei 450 posti in superficie.

Tale intervento è comunque da valutare come alternativa alla localizzazioni individuate nei corsi Cairoli, San Maurizio e sotto i Giardini Reali.

In parallelo sono stati realizzati o si stanno realizzando parcheggi a servizio di strutture specializzate quali:

"Palagiustizia" già attivato, per servire il nuovo insediamento giudiziario, e il previsto "ex CIR" per il nuovo insediamento della Motorola in corso di realizzazione;

"Galileo Galilei" "Nizza", "Ventimiglia"(fast park) e "Fontanesi" già attivati, "Molinetto", in corso di realizzazione, a servizio del polo ospedaliero comprendente le Molinette, il Sant'Anna e il CTO.

"Emanuele Filiberto" e "Madama Cristina" già attivati, e "Racconigi" in corso di realizzazione, a servizio di aree mercatali;

Nella definizione degli interventi prioritari, fra le localizzazioni proposte nel P.U.P. 2001, si intende:

- 1° - in centro, proseguire, dopo la fase di riordino della sosta in superficie (a pagamento), alla realizzazione di strutture interrate sostitutive dei parcheggi in superficie per permettere di riqualificare e restituire spazi alla collettività migliorandone la qualità d'uso;
- 2° - completare il sistema dei parcheggi di attestamento all'area centrale (lato nord-est) e in zona oltre Po. In tale zona, dove per la particolare posizione pedecollinare e per il limite fisico del fiume, si ha una limitata offerta di posti auto, sarà necessario individuare le localizzazioni più interessanti e strategiche. È importante individuarle in prossimità dei ponti principali che rappresentano un ideale attestamento al centro cittadino, da dove ci si potrebbe recare a piedi, o interscambiando con il trasporto pubblico. Tali ipotesi dovranno essere oggetto di approfondimento con adeguate analisi che contempleranno sia gli aspetti d'impatto ambientale sul territorio, sia l'opportunità economica della realizzazione delle infrastrutture. Le aree da analizzare sono quelle in prossimità del ponte di corso Regina Margherita, Gran Madre, di corso Vittorio Emanuele. L'unica infrastruttura individuata è rappresentata dalla caserma di via Asti, dove in una parte potrebbe essere realizzato un parcheggio di quartiere pedecollinare;
- 3° - realizzare i parcheggi d'interscambio strategici contestualmente ai prolungamenti e potenziamenti delle linee di forza del trasporto pubblico;
- 4° - dotare di strutture di parcheggio strutture di Servizi (ospedali, università, insediamenti terziari, ecc.);

Fra questi, assume particolare rilevanza, il problema del parcheggio a servizio degli insediamenti ospedalieri, soprattutto in zone ad elevata densità residenziale, commerciale e terziaria, dove l'offerta della sosta è già carente. La situazione ottimale sarebbe che ogni struttura sanitaria si dotasse di un parcheggio pertinenziale funzionale agli addetti/operatori del presidio.

A questi si va ad aggiungere la domanda di sosta per i visitatori e per gli utenti dei servizi ambulatoriali, ai quali oltre a garantire un efficiente servizio di trasporto pubblico deve essere offerto un adeguato numero di parcheggi che non devono essere sottratti ad altre funzioni presenti sul territorio.

Attualmente in città sono in funzione 15 parcheggi in struttura per un totale di 9.037 posti a rotazione:

**Palazzo 853
Bolzano 858
Marochetti 63
E.Filiberto 210
Palagiustizia 989
Roma 338
Bodoni 456
Madama Cristina 338
V padiglione 327
Nizza 375
Galileo Galilei 229
Ventimiglia 336
Lingotto .2800
Fontanesi 365
Stati Uniti 2.500**

Un primo importante intervento in fase di attuazione è quello relativo al parcheggio al servizio dell'Azienda Ospedaliera San Giovanni Battista. L'intervento è stato oggetto di un Accordo di Programma tra gli Enti interessati e verrà realizzato all'interno dell'area ospedaliera.

Identico tipo di soluzione potrebbe attuarsi per altri Presidi Ospedalieri sempre che vi sia la possibilità di utilizzare aree di proprietà delle Aziende Ospedaliere stesse.

In tal modo il valore delle aree potrebbe compensare la quota di posti auto che verrebbe realizzata per gli addetti.

Questi parcheggi potrebbero inoltre usufruire anche dei contributi ex lege 122/89, sempre nell'ambito della disponibilità assegnata alla Città di Torino.

Nel caso che non vi siano aree di proprietà delle Aziende Ospedaliere disponibili, bisognerà ricercarle in aree limitrofe o riutilizzando manufatti esistenti.

Si propone un primo programma d'interventi con le seguenti proposte suddivise per funzione e ubicazione:

Area Centrale

Roma 2, sotto via Roma, tra via Bertola e piazza Castello

Attestamento al Centro

Si propongono alcune localizzazioni alternative dove realizzare parcheggi in struttura per completare il sistema della sosta sul perimetro nord-est dell'area centrale (corso san Maurizio, lungo Po) quali "Rossini", piazza "Vittorio Veneto", "Cairolì"

Interscambio

"Caio Mario" e "Stura", contestuali al prolungamento a sud a nord della linea tram 4

"Drosso" e "Sofia", con il prolungamento a sud e a nord della linea 18

"Venchi Unica", con la realizzazione della linea 1 di metropolitana

"Pellerina", con la realizzazione delle modifiche del percorso della linea 3

Funzione Prevalente

Ospedale: "CTO" (struttura sostitutiva del fast park), "Martini"

Università: "Aldo Moro", "ex IRV - Poveri Vecchi"

Mercatale: "Crispi"

quartiere/terziario: "ex CIR" - "Santa Rita"

Il nuovo P.U.P. non fornisce, in questa stesura, indicazioni in merito alla distribuzione dei contributi ex lege 122/89 per i vari parcheggi pubblici, anche perché le localizzazioni, a seguito delle indicazioni delle Commissioni Consiliari e delle Circoscrizioni, potrebbero subire delle variazioni.

L'ammontare del contributo da distribuire tra le varie localizzazioni, in ragione dei posti auto pubblici a rotazione che verranno realizzati, sarà altresì implementato da quanto avanzato per gli interventi già realizzati, essendo il contributo finanziario indicato nel P.U.P. quasi sempre superiore all'effettivo utilizzo a consuntivo a opera realizzata.

**1° PROGRAMMA
D'INTERVENTI**

Area centrale

Attestamento al centro

Interscambio

Funzione prevalente

(Tab. 10 – Tav. F)

Nel 1994 la Città di Torino ha predisposto un pre - bando per conoscere il “quadro della situazione” e valutare la richiesta, da parte di privati, di parcheggi pertinenziali sul territorio cittadino.

Nel 1995 è stato emanato dalla Città un bando esteso su tutto il territorio cittadino, senza porre limiti di distanza tra posto auto e unità immobiliare di riferimento.

Sono state avanzate 133 richieste da parte di privati, tutte esaminate da una commissione tecnica composta da rappresentanti dei Settori tecnici comunali interessati (Patrimonio Suolo pubblico, Viabilità, Verde pubblico, Arredo Urbano, Fognature) che ha valutato sia la rispondenza formale che tecnica delle richieste. I progetti sono stati verificati da una Commissione di valutazione presieduta dall'Assessore al Territorio e Mobilità.

Attualmente sono terminati 14 interventi per un totale di 1.361 posti auto, sono in corso di realizzazione 8 interventi per circa 1.347 posti auto ed è previsto l'inizio dei lavori per altri 10 interventi entro il 2002 (per un totale di circa 480 posti auto).

L'iter procedurale si è mostrato particolarmente lungo in quanto, dopo la valutazione tecnica da parte della commissione e l'esame preventivo della II e VI Commissione e della Giunta, i progetti preliminari sono stati approvati in Consiglio Comunale.

Successivamente i Concessionari hanno predisposto il progetto definitivo dei parcheggi ed esecutivo della sistemazione superficiale.

Il Consiglio Comunale ha inoltre approvato la possibilità, con riferimento alla nuova legge n. 30/98 (conversione in legge del DL. 30/12/97 n. 457), di ammettere nuovi soggetti alla concessione del diritto di superficie (imprese, società, ecc.).

L'esperienza maturata in questi anni permette di fare alcune considerazioni evidenziando sia gli aspetti positivi sia quelli negativi o più problematici dell'iniziativa.

La necessità di dover individuare tutti i privati proprietari (ante legge di modifica) interessati all'iniziativa, ha portato a dover esaminare richieste con un numero di posti auto che non utilizzano tutte le capacità del sottosuolo dell'area individuata.

A questo si è abbinata la poca disponibilità di aree dove poter realizzare manufatti, che non siano giardini alberati o sottosuolo di sedime stradale già interessati dalla presenza di sottoservizi o da altre opere pubbliche già programmate.

Le difficoltà di portare avanti alcune realizzazioni, anche come conseguenza di decise prese di posizione contrarie da parte di comitati e gruppi di opinione, non hanno permesso di raggiungere la quantità di parcheggi e di numero posti auto programmati.

Per contro le finalità principali che si era posto il bando inizialmente, sono state perseguite e raggiunte. Infatti quasi 4000 sono i posti auto privati che alla fine verranno realizzati, con conseguente opere di risistemazione superficiale, che per molti siti ha voluto dire interventi di riqualificazione e di recupero di aree con risparmio di investimenti da parte della Città. Si sottolinea che con la realizzazione dei 17 interventi si sono attivate opere di risistemazione superficiale per circa 14 miliardi e la Città ha incassato oneri per circa 1 miliardo.

Alla luce dell'esperienza maturata dalla gestione del bando si può ora ritenere che altri interventi finalizzati alla realizzazione di parcheggi pertinenziali debbano necessariamente essere attivati su aree preventivamente individuate dall'Amministrazione, anche eventualmente a seguito di indicazioni da parte delle Circoscrizioni Amministrative.

Le aree interessate potranno essere individuate anche su sedimi patrimoniali al di fuori degli spazi pubblici (strade, aree verdi, piazze ecc.), dove la realizzazione di strutture a parcheggio da destinare all'uso privato può facilitare e favorire l'iniziativa anche della risistemazione superficiale.

Questo tipo di obiettivo può essere raggiunto in modo ancora più marcato per quelle aree che vengono dismesse alla Città a seguito di interventi di trasformazione urbanistica da parte di privati (PEC, ecc.), dove non è prevista la realizzazione di opere da parte dei soggetti attuativi per la sistemazione superficiale delle stesse. In questi casi la Città può attraverso un bando pubblico, individuare il soggetto concessionario privato interessato ad intervenire.

Al fine di incentivare la realizzazione dei parcheggi pertinenziali da parte di privati, oltre alle agevolazioni fiscali già in atto, potrebbe essere introdotta la possibilità dell'uso a rotazione del box/posto auto per quel periodo di tempo che non viene utilizzato dal proprietario. Questo tipo di soluzione è maggiormente praticabile nelle grandi strutture a parcheggio.

**Considerazioni
sull'esperienza
in corso
di attuazione**

**Considerazioni
e proposte per il futuro
bando dei parcheggi
pertinenziali**

Tab. 10

LOCALIZZAZIONE	n° posti	Stato Progetto	Circo
Corso Pascoli	287	terminato	1
Via Rubino	212	terminato	2
Via San Marino	32	in progettazione	2
Via Balla	64	in costruzione	2
Via Beaumont	22	terminato	3
Via Cimarosa	208	terminato	6
Via Voli	61	terminato	9
Via Peano	61	in costruzione	1
Largo Re Umberto/via Caboto	109	terminato	1
Piazza Bonghi	66	terminato	5
Via Magellano	500	in costruzione	1
Corso Cairoli	72	terminato	1
C.so Matteotti/Via Avogadro	72	in progettazione	1
Via Tofane	24	in progettazione	3
Via Sospello	246	in costruzione	5
Via Gottardo	219	in progettazione	6
Via Millefonti	61	terminato	9
Corso Matteotti/Via Bellini	40	terminato	1
Piazza Risorgimento	168	in costruzione	4
Corso Croce	58	terminato	9
Via Gorizia	72	terminato	2
Corso Trieste	83	in progettazione	1
Piazza Paravia	71	In progettazione	4
Corso Telesio	51	in progettazione	4
C.so Tassoni	67	in costruzione	4
Via Re	65	terminato	4
Corso Moncalieri	24	in progettazione	8
Via Gessi	48	in progettazione	2
Corso Unione Sovietica	26	in progettazione	2
Corso Correnti	81	in costruzione	2
Largo re Umberto/Via Torricelli	72	in progettazione	1

Piazza Graf	29	in progettazione	8
Via Richelmy	20	in progettazione	9
Via Riboli	28	terminato	10
Piazza Galvagno	56	in progettazione	3
Corso Siracusa	160	in costruzione	2
Corso Cosenza	152	in progettazione	2
Via Campiglia	86	in progettazione	5
TOTALE	3773		

8.1 - Analisi delle destinazioni d'uso e della compatibilità nelle “aree” e “zone” normative di P.R.G.C.

La seguente analisi è stata condotta esaminando le Norme Urbanistico - Edilizie di Attuazione di P.R.G.C. (approv. 21/04/95) coordinato con le modifiche proposte nella variante 21(non ancora approvata).

I numeri riportati si riferiscono alla numerazione degli articoli e dei paragrafi del Testo delle N.U.E.A..

Art. 8 - Aree Normative: classificazione e destinazioni d'uso.

La realizzazione di parcheggi è consentita in tutte le aree normative con le modalità specificate per ciascuna area, nel rispetto dei parametri edilizi.

Le strutture adibite a parcheggio non fanno SLP.

- 1 **Area R1** (residenze realizzate prevalentemente con piani e progetti unitari):
6 I parcheggi devono essere realizzati nel sottosuolo.
- 2 **Area R2** (isolati residenziali a cortina edilizia verso spazio pubblico):
10 Le aree interne agli isolati, contestualmente agli interventi di completamento edilizio, nuovo impianto e ristrutturazione urbanistica, devono essere liberate e riqualificate per formare spazi di verde privato.
Nelle parti per le quali non è prescritta la sistemazione a verde sono ammessi posti auto scoperti purché eccedenti le quantità minime di legge. Di tali posti almeno uno dovrà essere riservato ai portatori di handicap.
11 I parcheggi devono essere realizzati in sottosuolo; sono ammessi parcheggi in cortina edilizia con esclusione delle zone storico-ambientali.
- 3 **Area R3** (Isolati residenziali a cortina edilizia verso spazio pubblico con limitata presenza di attività compatibili con la residenza):
14 Le aree interne agli isolati, contestualmente agli interventi di completamento edilizio, nuovo impianto e ristrutturazione urbanistica, devono essere liberate e riqualificate per formare spazi di verde privato.
Nelle parti per le quali non è prescritta la sistemazione a verde sono ammessi posti auto scoperti purché eccedenti le quantità minime di legge. Di tali posti almeno uno dovrà essere riservato ai portatori di handicap.
Contestualmente agli interventi di ristrutturazione edilizia e completamento edilizio è consentito il mantenimento dei bassi fabbricati a condizione che le coperture degli stessi vengano adottate soluzioni esteticamente migliorative.
15 i parcheggi devono essere realizzati in sottosuolo; sono ammessi parcheggi in cortina edilizia con esclusione delle zone storico-ambientali.
- 4 **Area R4** (isolati o cellule edilizie residenziali compresi nella zona urbana centrale storica):
19 è consentito l'uso a parcheggio al piano terreno degli edifici esistenti e nel sottosuolo.
- 5 **Area R5** (Isolati o cellule edilizie residenziali compresi nella zona urbana centrale storica corrispondenti a palazzi rappresentativi) :
24 è consentito l'uso a parcheggio nel piano terreno degli edifici esistenti con affaccio sul cortile e nel sottosuolo.
- 6 **Aree R6, R7, R8** (edifici inseriti in un contesto ambientale caratterizzato dalla presenza di giardini e verde in zone consolidate collinari):
29 i parcheggi devono essere realizzati in sottosuolo al piano terreno degli edifici.
La consistenza arborea preesistente deve essere documentata all'atto di richiesta di concessione edilizia e deve essere salvaguardata o ripristinata.
- 7 **Area R9** “residenze aggregati in borghi d'impianto extraurbano con edifici organizzati prevalentemente secondo un disegno aperto”:
33 i parcheggi devono essere realizzati in sottosuolo o al piano terreno degli edifici.

- 8 **Area M1** (isolati misti prevalentemente residenziali):
 36 Le aree interne agli isolati, contestualmente agli interventi di completamento edilizio, nuovo impianto e ristrutturazione urbanistica, devono essere liberate e riqualificate per formare spazi di verde privato.
 Nelle parti per le quali non è prescritta la sistemazione a verde sono ammessi posti auto scoperti purché eccedenti le quantità minime di legge. Di tali posti almeno uno dovrà essere riservato ai portatori di handicap.
 Contestualmente agli interventi di ristrutturazione edilizia e completamento edilizio è consentito il mantenimento dei bassi fabbricati a condizione che le coperture degli stessi vengano adottate soluzioni esteticamente migliorative.
- 37 I parcheggi devono essere realizzati in sottosuolo.
Sono ammessi parcheggi in cortina edilizia con esclusione delle zone storico-ambientali.
- 9 **Area M2** (isolati o complessi di edifici a funzione mista con forte presenza di attività produttive):
 41 è ammessa al realizzazione di parcheggi in sopra e sottosuolo.
Nelle zone storico - ambientali non è ammessa la costruzione di parcheggi in cortina.
- 10 **Area MP** (isolati o complessi di edifici a destinazione mista produttiva: artigianale, commerciale, e servizi, anche in presenza di residenza):
 45 è ammessa la realizzazione di parcheggi in sopra e sottosuolo.
- 11 **Area IN** (edifici o complessi di edifici a destinazione produttiva inseriti in zone consolidate per attività produttive):
 49 è ammessa la realizzazione di parcheggi in sopra e sottosuolo.
- 12 **Area CO** (aree o complessi di edifici per grandi strutture di vendita):
 52 i parcheggi coperti devono essere realizzati in sottosuolo.
- 13 **Area TE** (aree o complessi di edifici a destinazione terziaria):
 56 i parcheggi ex art.18 L. 765/67 e successive modifiche e integrazioni devono essere realizzati almeno per il 70% nel sottosuolo.
- 14 **Area AR** (aree o complessi di edifici a destinazioni ricettive, espositive e congressuali):
 60 i parcheggi ex art.18 L. 765/67 e successive modifiche e integrazioni devono essere realizzati almeno per il 70% nel sottosuolo.
- 15 **Area S** (aree a verde pubblico, a servizi pubblici ed a servizi assoggettati all'uso pubblico):
 62 p. Aree per parcheggi (reperibili anche in strutture multipiano e nel sottosuolo)
 63 z. Aree per altre attrezzature di interesse generale (attrezzature per la mobilità).
 In tutte le aree per servizi pubblici è sempre consentita la realizzazione del verde, viabilità e **parcheggi pubblici** o afferenti le attività di servizio insediate, fatto salvo quanto previsto all'art. 19 comma 8 (***nelle aree a verde e a parco sono ammesse unicamente le aree a parcheggio in fregio a sedi stradali per al profondità di m. 10 dal filo strada...***) ed all'art. 23 comma 7 (***all'interno delle aree che il piano destina a verde pubblico – parco è ammesso il mantenimento, l'adeguamento e la creazione di viabilità purché direttamente connessa alla fruibilità del parco stesso.***)
- 9 **Art. 19 Aree per servizi: generalità**
 In caso di autorimesse interrate interrate pubbliche o private..., il progetto deve prevedere la sistemazione del soprassuolo destinato a servizi secondo le destinazioni di piano.
 In particolare nelle aree che il piano destina a verde pubblico la realizzazione di parcheggi in sottosuolo è ammessa e deve garantire un riporto di terra non inferiore a m. 1,50 sufficiente alla realizzazione del verde e delle alberature.
 In tali aree (S "v") deve comunque essere garantita una quota minima pari al 60% per la realizzazione del verde in piena terra (non su soletta).
 La realizzazione di parcheggi privati è ammessa nel sottosuolo di aree vincolate a servizi, con esclusione dei parchi collinari, subordinatamente ad apposito atto di convenzionamento con il comune.

- 16 **Area SP** (Aree a servizi privati di interesse pubblico):
È sempre ammessa la realizzazione di parcheggi.
A supporto delle attrezzature di nuova realizzazione ammesse dal piano dovranno essere reperiti adeguati spazi per parcheggio, nel rispetto delle vigenti disposizioni in materia e delle norme di sicurezza.
- 13 **Area VI** (aree per la viabilità):
Aree non edificate e relativo sottosuolo destinate alla viabilità, al trasporto pubblico ed alla circolazione.
Sono ammesse destinazioni a parcheggi e autorimesse in sottosuolo previa convenzione con la città.

Parcheggi, cabine e impianti tecnologici:

In tutte le aree normative fatta eccezione per le aree "S" (**vedi 15**), sono ammessi i parcheggi pubblici e privati afferenti le attività ammesse dal PRG da realizzarsi solo interrati ove specificatamente prescritto.

In tale caso deve essere garantita la sistemazione del soprassuolo secondo le destinazioni e prescrizioni di piano.

I parcheggi possono essere afferenti ad attività diverse da quelle ammesse dal PRG per le relative aree normative, purché realizzate nel sottosuolo senza compromettere l'uso del suolo previsto dal PRG stesso.

Art. 30 – Fasce di rispetto

- 3 Nelle aree soggette a vincolo cimiteriale è ammessa la realizzazione di **parcheggi pubblici**, parchi pubblici anche attrezzati
- 6 Nelle fasce di rispetto stradale individuate nel relativo allegato tecnico sono consentite le seguenti opere:
- a) impianti di distribuzione carburanti con relative opere accessorie, **parcheggi pubblici** ed attrezzature al servizio della circolazione;
 - b) rampe di accesso alle autorimesse, con un tratto piano di almeno mt. 5.