

# BIKEONDA

## Visione generale e oggetto dell'intervento

La promozione della mobilità sostenibile e del turismo sono tra i principali filoni di finanziamento del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e dei fondi Europei del Next Generation Eu. Sul territorio comprendente i Comuni di Venaria Reale, Duento e San Gillio, tali tematiche godono da tempo di grande attenzione e sono numerosissime le progettualità che nel tempo il territorio ha prodotto per aumentare ulteriormente la propria attrattiva. Venaria Reale, con la sua Reggia e il Parco della Mandria rappresenta per l'intera area metropolitana e il Piemonte un sito di interesse storico, culturale e turistico di primaria importanza. Un motore di sviluppo per un territorio che ogni anno vede più di 1 milione di presenze turistiche. Per espandere i benefici trasversali di questa risorsa, diversificando ulteriormente l'offerta turistica del territorio, sono molteplici le progettualità che negli anni sono state portate avanti dai comuni con un tema condiviso: la ciclabilità.

La bicicletta viene infatti intesa come un mezzo che è in grado di portare una rigenerazione diffusa nel territorio, valorizzando le sue eccellenze e portando a nuova vita itinerari e siti oggi ancora sconosciuti dell'area. Non solo, oltre alla componente turistica, in ottica di avvicinare le 3 realtà tra loro e di connetterle con gli altri territori metropolitani completando anche il progetto di Corona di Delizie, la bicicletta viene considerata come un mezzo di trasporto che non solo può essere utilizzato dal turista, ma anche dall'utente quotidiano e pendolare, andando incontro alla transizione ecologica che sempre più importanza trasversale a tante tematiche acquisisce nell'agenda politica di tutto il mondo.

Come detto, dunque, tante progettualità che necessitano tra loro di una regia comune per massimizzare i loro benefici.

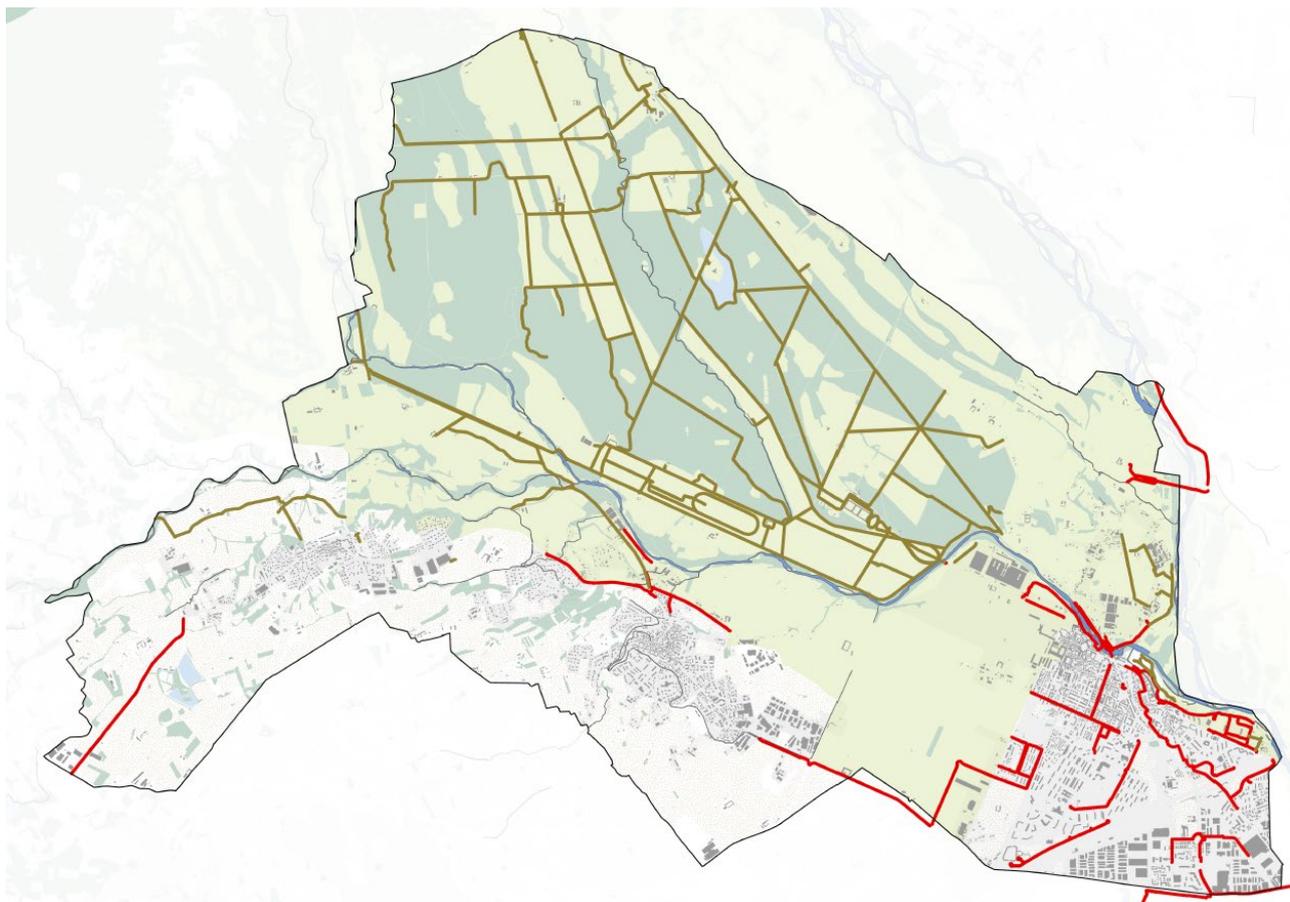
Ecco, dunque, la candidatura vincente di BikeOnda — finanziata da Compagnia di San Paolo all'interno del bando Next Generation We — che intende fondere i diversi progetti esistenti, valutando una fattibilità unitaria di opere che possano scavalcare i confini comunali, integrandosi tra loro. Nello specifico l'oggetto di BikeOnda intende:

- Creare un asse di mobilità attiva (a piedi e in bicicletta) sia per scopi turistico-ricreativi che di mobilità quotidiana che, attraverso diverse ramificazioni dalla dorsale principale, possa permettere al ciclista di muoversi sul territorio raggiungendo le attrazioni turistiche esistenti e i principali poli attrattori.
- Ristrutturare e dare nuova destinazione d'utilizzo a beni architettonici e siti storico culturali, oggi ancora bisognosi di essere valorizzati, ma dal grande potenziale inespresso,
- Studiare un sistema di infomobilità turistico che, basandosi sulle esigenze e preferenze del turista o cicloturista, permetta, tramite punti informativi fisici o app, fornisca a quest'ultimo percorsi turistici personalizzati. In questo modo l'esperienza del turista sul territorio sarà sempre più in linea con gli interessi di quest'ultimo, permettendogli di massimizzare la propria esperienza e il proprio grado di soddisfazione.

## Inquadramento generale dell'area

Nonostante la diffusa presenza di percorsi ciclabili nel territorio, questi risultano spesso realizzati in maniera frammentaria e soprattutto concependo la bicicletta come mezzo per il tempo e non come mezzo di trasporto.

Spesso infatti le infrastrutture, quando esistenti, sono realizzate nei parchi con fondo non sempre percorribile in tutti i mesi dell'anno, lungo la viabilità ordinaria le piste dedicate risultano invece tortuose, poco intuitive e non collegano sempre i poli di maggiore attrazione della mobilità e del turismo locale. Le attrezzature per il ciclista/cicloturista in termini di bacheche informative, punti di ristoro e sosta, segnaletica sono talvolta carenti e non sufficientemente sviluppate.



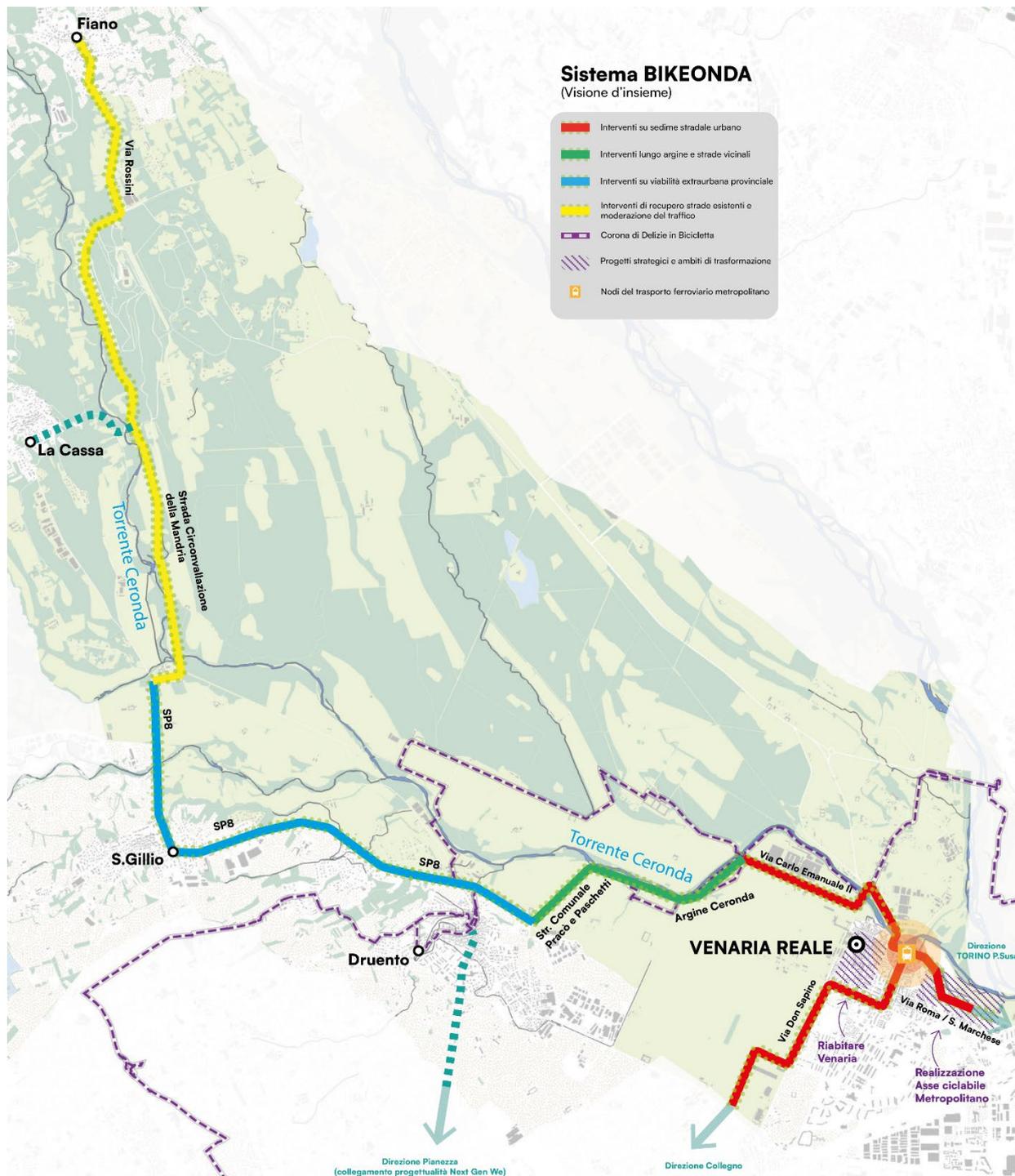
Le potenzialità del territorio sono comunque numerose come descritto nella candidatura del progetto:

Osservando i dati, nell'area si verificano ogni giorno più di 183.000 spostamenti, per tutti i motivi. Di questi, il 59% ha una distanza media inferiore ai 10km e il 38% entro i 5km ma nella maggior parte dei casi (>75% sono condotti in automobile). Inoltre, la presenza della stazione ferroviaria dell'SFM su Venaria e di linee di forza del TPL possono essere valorizzate in ottica di intermodalità con la bicicletta. Infine, sotto il profilo ambientale e ciclistico/cicloturistico, il territorio presenta numerosi ambiti di recupero a basso costo che consentirebbero la realizzazione di una maglia di percorsi sicuri, piacevoli e diretti per più tipologie di fruitori (dal turista al pendolare).

## Progettualità BikeOnda

Il progetto BikeOnda mira a ribaltare questa visione frammentaria, proponendo un progetto di territorio che valica i confini e le esigenze puntuali dei singoli enti per realizzare un'opera d'interesse per più utenti e più esigenze.

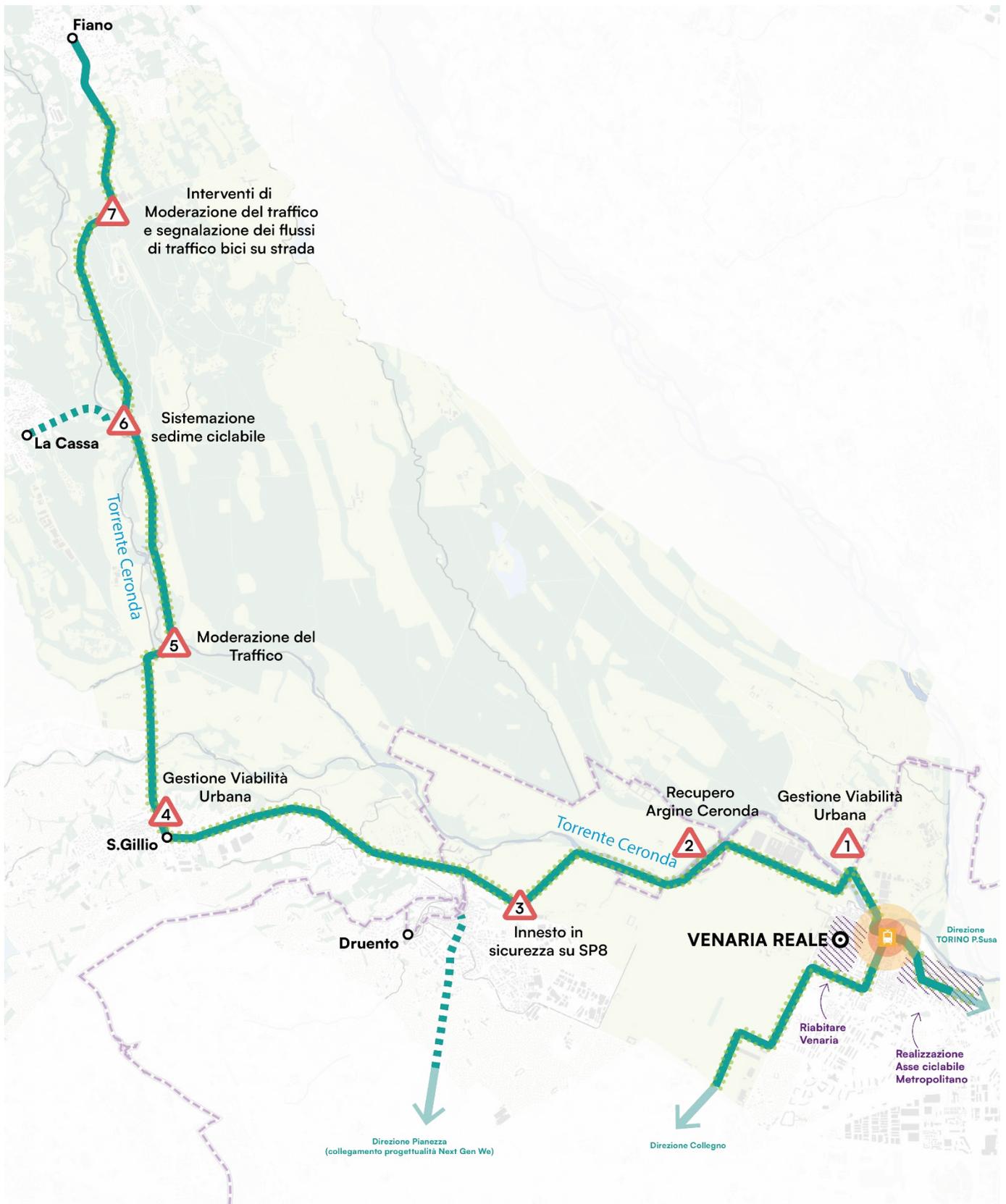
Il tracciato individuato si estende per circa 21 km toccando 5 comuni, valorizzando le aree naturali e antropiche interessate. In funzione del contesto attraversato è possibile suddividere il progetto in 4 "lotti" che riflettono delle esigenze specifiche del territorio.



- **Interventi su strade urbane.** L'intervento riguarda prevalentemente l'ambito urbanizzato di Venaria Reale e mira ad un ripensamento integrale degli spazi urbani e di mobilità finalizzato non solo a migliorare la percorribilità e la sicurezza per chi si muove in bicicletta ma anche a migliorare la qualità dell'arredo, installare servizi di sosta e implementare altre misure di riorganizzazione dello spazio stradale più in generale volto a migliorarne la qualità percepita e la sostenibilità.
- **Interventi lungo argine e strade vicinali.** L'intervento — prevalentemente localizzato tra Venaria e Druento - intende recuperare sedimi esistenti di strade vicinali e mettere in sicurezza e rendere percorribile a pedoni e ciclisti parte dell'argine del torrente Ceronda connettendo così in maniera più rapida i due centri urbani. L'intervento dovrà essere pensato per minimizzare i possibili impatti negativi a flora e fauna locali tramite l'impiego di materiali a bassa impermeabilizzazione dei suoli, segnaletica a basso disturbo visivo e (da valutare) l'inserimento di sistemi di illuminazione non impattanti.
- **Interventi lungo la viabilità extraurbana.** Per rafforzare e integrare la rete ciclabile verde esistente, il tracciato intende riqualificare anche la SP8 per renderla percorribile in sicurezza non solo dai cicloturisti ma anche e soprattutto dai cittadini di Druento e S. Gillio che si muovono per lavoro e studio lungo la direttrice. In tal, senso l'intervento pone al centro aspetti di gestione della sicurezza in ambito extraurbano con un ripensamento delle intersezioni e un miglioramento della percorribilità sulle tratte già realizzate mettendole a norma. In alcuni tratti, particolarmente quelli che interessano l'ambito di S.Gillo e proseguendo a Nord fino alla cascina S.Lorenzo dovranno prevedersi sedimi ciclabili ex-novo.
- **Interventi di recupero strade esistenti e moderazione del traffico.** Nella tratta di collegamento tra Fiano e S.Gillo, passando per La Cassa, l'itinerario BikeOnda intende svilupparsi su strade secondarie esistenti su sterrato e viabilità locale a bassa frequentazione tramite l'implementazione di interventi a basso costo in segnaletica accompagnati — laddove opportuno — da misure più significative di moderazione del traffico.

Questi interventi “lineari” di infrastrutturazione, recupero e segnalazione dovranno essere accompagnati da interventi di comunicazione, disseminazione e monitoraggio volto a promuovere l'utilizzo del percorso. Inoltre, tale progetto dovrà raccordarsi e valorizzare progetti di recupero urbano già in corso nel territorio.

## Criticità puntuali e indicazioni progettuali



In fase di proposta preliminare sono stati individuati insieme agli enti una serie di criticità alle quali il PFTE dovrà dare una risposta puntuale. Di seguito si riporta una descrizione di sintesi e alcune possibili proposte.

- 1. Gestione della viabilità urbana nell'ambito di Venaria Reale.** L'intervento BikeOnda andrà a valorizzare diverse importanti vie della città tra le quali Via Don Sapino, Viale Buridani, Corso Giacomo Matteotti e Viale Roma / Via S. Marchese dove sono in corso interventi importanti di riqualificazione urbana previsti all'interno del PUT e da piani di altri enti che andranno tenuti conto in fase di studio (vedere gli allegati). In particolare, l'itinerario dovrà garantire un'efficace messa a sistema di tutti questi interventi così da renderli omogenei e logici. Volendo essere un progetto anche di qualità urbana dovranno essere studiate anche soluzioni sull'arredo, l'illuminazione, la qualità degli arredi e (dove necessario) la razionalizzazione della sosta automobilistica e degli schemi di circolazione stradale.
- 2. Recupero dell'argine del Ceronda.** La criticità più rilevante è sulla sponda a destra del Ceronda (zona dei sette salti), subito dopo l'entrata "Ponte Verde" del Parco della Mandria (tratto rosso nell'immagine a destra). Questo tratto attualmente non presenta un percorso ciclabile, determinante però per il collegamento con Druento. Inoltre, per incentivare gli spostamenti quotidiani come per esempio casa-lavoro/scuola, è necessario illuminare questo tratto, ma senza creare un impatto negativa sulla flora e la fauna del Parco della Mandria.



3. **Innesto su SP8.** Uscendo da Strada Comunale del Pracò e dei Paschetti, l'itinerario incontra la trafficata SP8 interrompendosi bruscamente e finendo su un sentiero dissestato che prosegue fino ad un tratto di pista ciclabile dedicato lungo la provinciale.



In questo contesto dovranno essere studiate soluzioni per garantire la continuità del percorso e allo stesso tempo adeguare la tratta esistente parallela alla provinciale SP8 secondo normativa vigente e nel rispetto delle linee guida di Regione Piemonte con sezioni possibilmente comode e laddove possibile separate rispetto ai flussi pedonali. Importante inoltre la permeabilità con il tessuto urbano di Druento che dovrà essere reso sicuro e percorribile tramite il ripensamento delle intersezioni (rendendole visibili) e l'individuazione di soluzioni per la gestione dei flussi. Un esempio di punto critico riguarda l'intersezione con la SP8 di Via Gramsci (sotto):



Infine dovrà essere data soluzione di continuità al percorso tra Druento e S.Gillo oggi in parte interrotto.

Il tratto della SP8 all'incrocio con Via Asilera fino al confine con San Gillio è stato finanziato e si sta aspettando il parere da parte di Città Metropolitana di Torino. Inoltre, sul tratto di Druento ci sono alcuni stakeholder che sono interessati a far parte del progetto, finanziandolo anche in parte.

#### **4. Gestione della viabilità urbana**

All'interno del territorio di S. Gillo, la continuità del percorso ciclabile in sede dedicata potrebbe essere compromessa dalla mancanza di spazio e pertanto potrebbero essere valutate delle soluzioni di moderazione del traffico. In questa evenienza, è importante che il progettista garantisca reinserimenti sicuri in carreggiata dei flussi bici, limitando possibili conflitti con il traffico automobilistico attraverso forti soluzioni di moderazione del traffico. Superato l'abitato di S. Gillo, si prevede il reinnesto del traffico bici su sedime ciclabile dedicato ex-novo lato destro della carreggiata della SP8 fino alla Cascina S. Lorenzo dove il percorso continuerebbe in direzione La Cassa/Fiano su sedime promiscuo in viabilità secondaria.

#### **5. Moderazione del traffico**

Su Strada di circonvallazione della tenuta la Mandria è un tratto della Corona di delizie ma risulta essere molto pericoloso da percorrere in bici, in quanto è un tratto rettilineo che permette di raggiungere velocità sostenute da parte degli automobilisti.



In questo caso si potrebbero valutare soluzioni di moderazione del traffico o di limitazione degli accessi al traffico.

## **6. Sistemazione sedime ciclabile**

Proseguendo dalla Bizzarria su Strada di circonvallazione della tenuta della Mandria fino a Via Rossini, il sedime è prevalentemente sterrato e non sempre di buona qualità, dovranno essere previste soluzioni per rendere il percorso maggiormente confortevole.

Inoltre, il percorso non è segnalato e illuminato, quest'ultimo aspetto in particolare potrebbe limitare la fruibilità nelle ore serali / invernali soprattutto per coloro che si spostano per scopi utilitari. Il progetto potrebbe valutare, oltre alla sistemazione del fondo, anche la previsione di illuminazione compatibili con il carattere naturalistico dell'area.

All'interno di quest'asta, dovrà essere individuato un collegamento per connettere anche la Cassa al tracciato.

## **7. Moderazione del traffico**

L'ultima tratta nel territorio di Fiano interesserà strade locali a basso traffico che potranno essere attrezzate principalmente con interventi di segnaletica e moderazione del traffico per garantire continuità e sicurezza al percorso.