

## Inquadramento generale del Lotto 1

### Comuni coinvolti:

Comune di Rivoli, Comune di Collegno

### Percorso:

Corso Francia, da confine comunale con Torino a Piazza Martiri della Libertà in Rivoli.

**Lunghezza complessiva Alternativa 1: 7,5km**

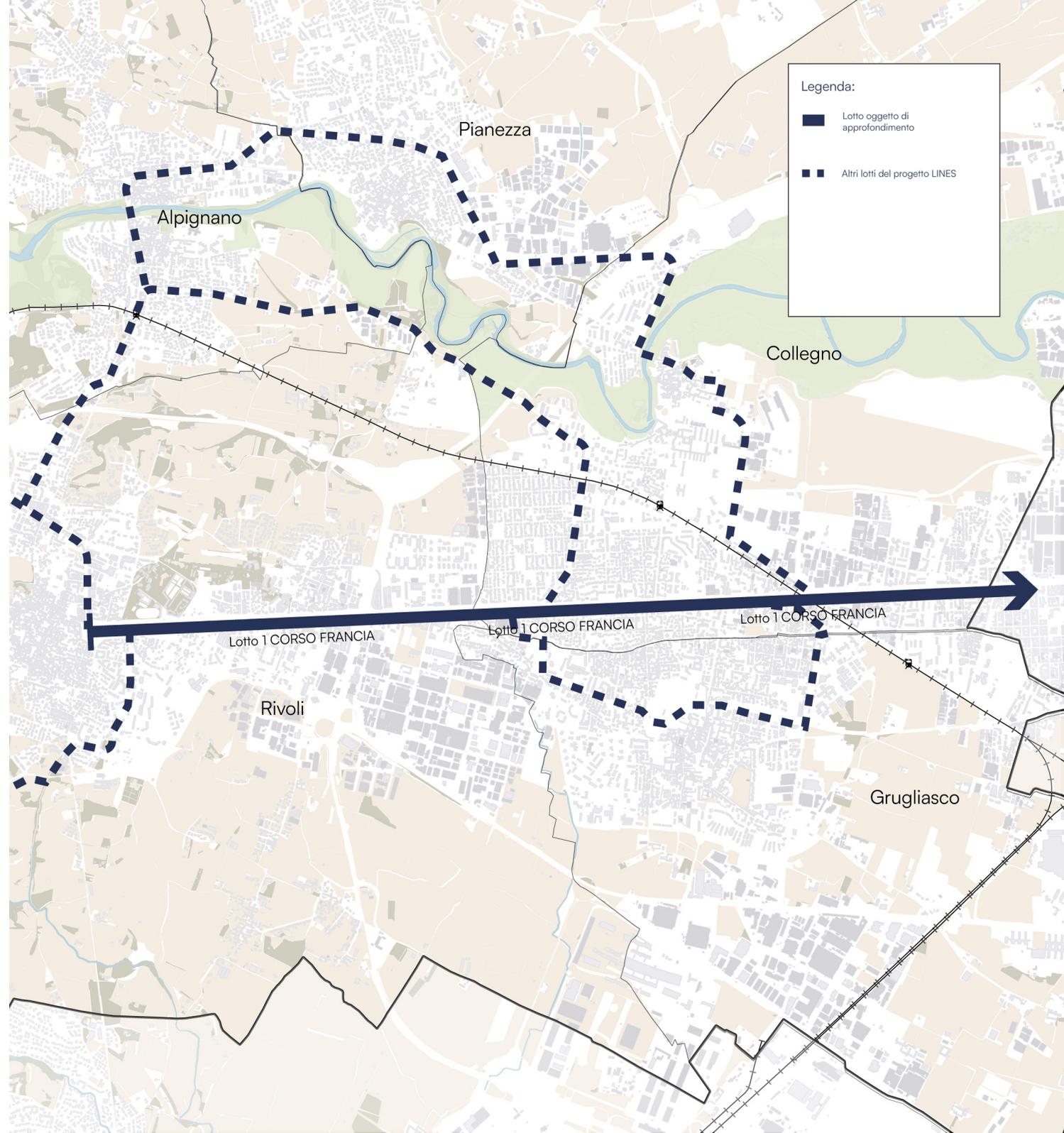
### Enti da coinvolgere:

Comune di Rivoli  
Comune di Collegno  
Comune di Torino  
Città Metropolitana di Torino  
Regione Piemonte

**Descrizione:** l'obiettivo dello studio di questo lotto progettuale mira alla **riorganizzazione integrale dell'asse di Corso Francia** comprendente il territorio di Rivoli fino al confine con Torino. La tratta del territorio di Torino è anch'essa oggetto di uno studio di fattibilità da parte del Comune di Torino. Il progettista incaricato dovrà assicurare la coerenza delle previsioni tra le due parti. Dato il ruolo strategico per l'accessibilità metropolitana, risulta importante fornire in fase di studio scenari di riorganizzazione della viabilità di adduzione e parallela al Corso per assicurare la funzionalità dell'intervento e allo stesso tempo mitigare possibili impatti.

La visione - in linea con il PUMS e gli altri piani territoriali di riferimenti - è quella di un viale su modello Europeo, passando quindi da una concezione strettamente viabilistica e di "autostrada urbana" ad una "spazio multimodale" che mette al centro anche i bisogni altri utenti (a partire dai più deboli) e includendo aspetti che riguardano la qualità e funzionalità degli spazi interessati, la riqualificazione dell'arredo, la resilienza climatica e la sostenibilità delle reti tecnologiche.

Importante fattore abilitante sarà il prolungamento della MI che determinerà (e ha già determinato nel decennio scorso) una importante riduzione dei flussi di traffico che oggi insistono sull'asse.



## Riassunto dello stato di fatto

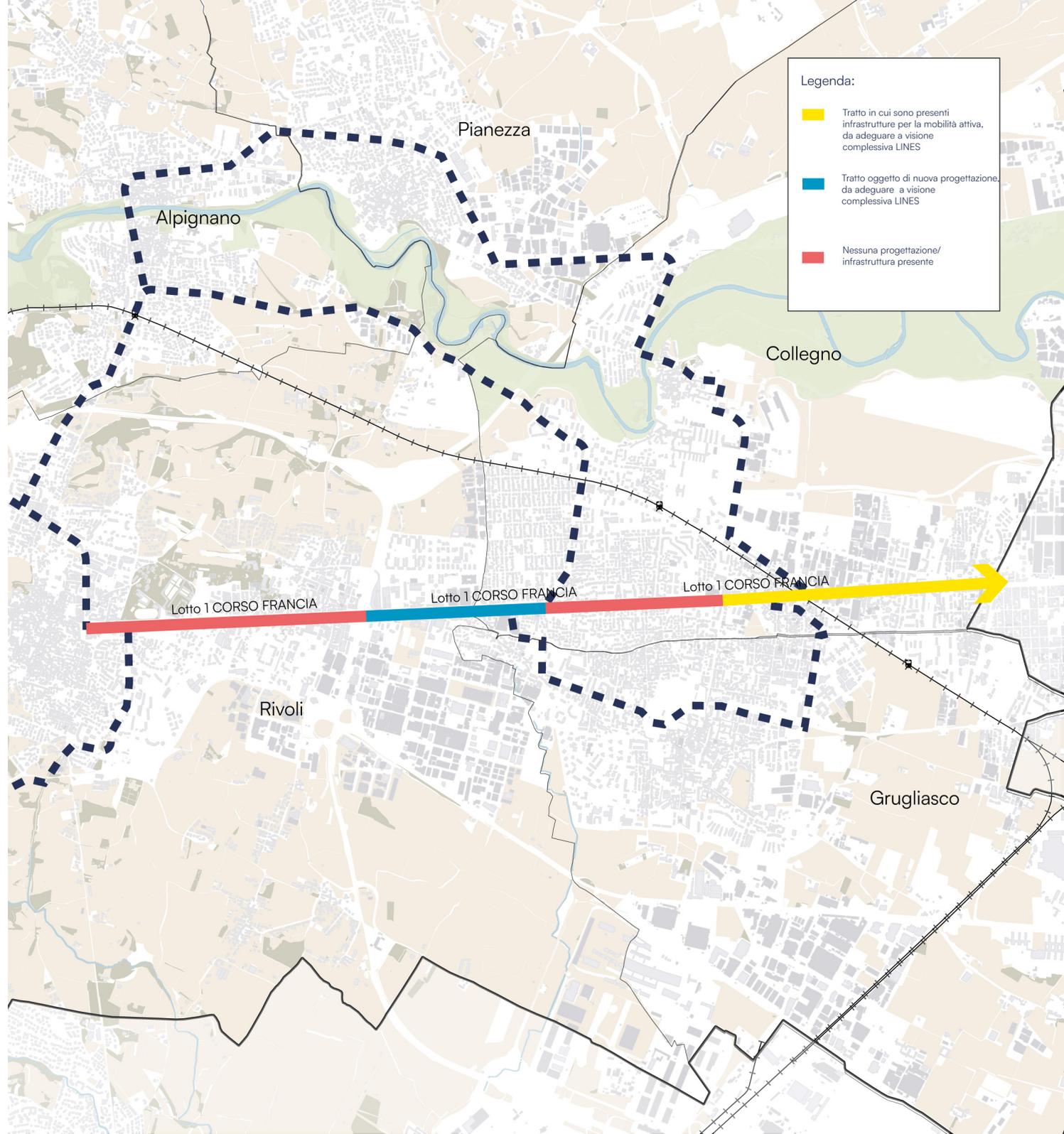
### Mobilità pedonale e accessibilità universale

Fatta eccezione per alcuni “punti neri”, Corso Francia è generalmente percorribile a piedi. Nonostante questo, le caratteristiche geometriche e la qualità dello spazio pedonale è spesso difforme e residuale rispetto ad altre funzioni. Nonostante la presenza di numerose e frequentate attività commerciali, servizi e uffici, i marciapiedi e gli spazi di circolazione pedonale sono angusti, poco accoglienti, non a norma e scarsamente attenti alle esigenze delle utenze più deboli (anziani e portatori di disabilità). Rispetto all'accessibilità per i disabili si riscontra la presenza di numerosi ostacoli fissi, l'assenza di rampe e quando soluzioni sono state realizzate queste non sono unitarie e standardizzate. Ulteriore aspetto riguarda le banchine di attesa del trasporto pubblico, spesso strette e non sufficientemente ampie per ospitare una carrozzina e non rialzate abbastanza per consentire l'accesso agevole dei portatori di disabilità fisiche nei mezzi del TPL. L'esposizione al traffico veicolare (rumore, odore, rischi di conflitto) non è sufficientemente mitigata, concorrendo ad un'esperienza non sempre gradevole.

### Mobilità ciclabile:

L'asse di Corso Francia è solo parzialmente percorribile in sicurezza e in maniera agevole dalle due ruote. Gli unici interventi (leggeri) presenti sul territorio che consentono una fruizione ciclistica sono rappresentati dalle due ciclopedonali realizzate sul cavalcaferrovia di Collegno (con parziale estensione fino al Viale XXIV Maggio) e i “controviai 30” tra il comune di Torino e Collegno. Interventi con una portata limitata che comunque hanno riscontrato un certo successo permettendo l'accessibilità est-ovest della città ad oltre 9.000 ciclisti/mese. Nonostante i modesti interventi, oggi il corso rappresenta prevalentemente un ostacolo e fonte di pericolo per chi si sposta in bicicletta.

Vedere DOC.



## Criticità

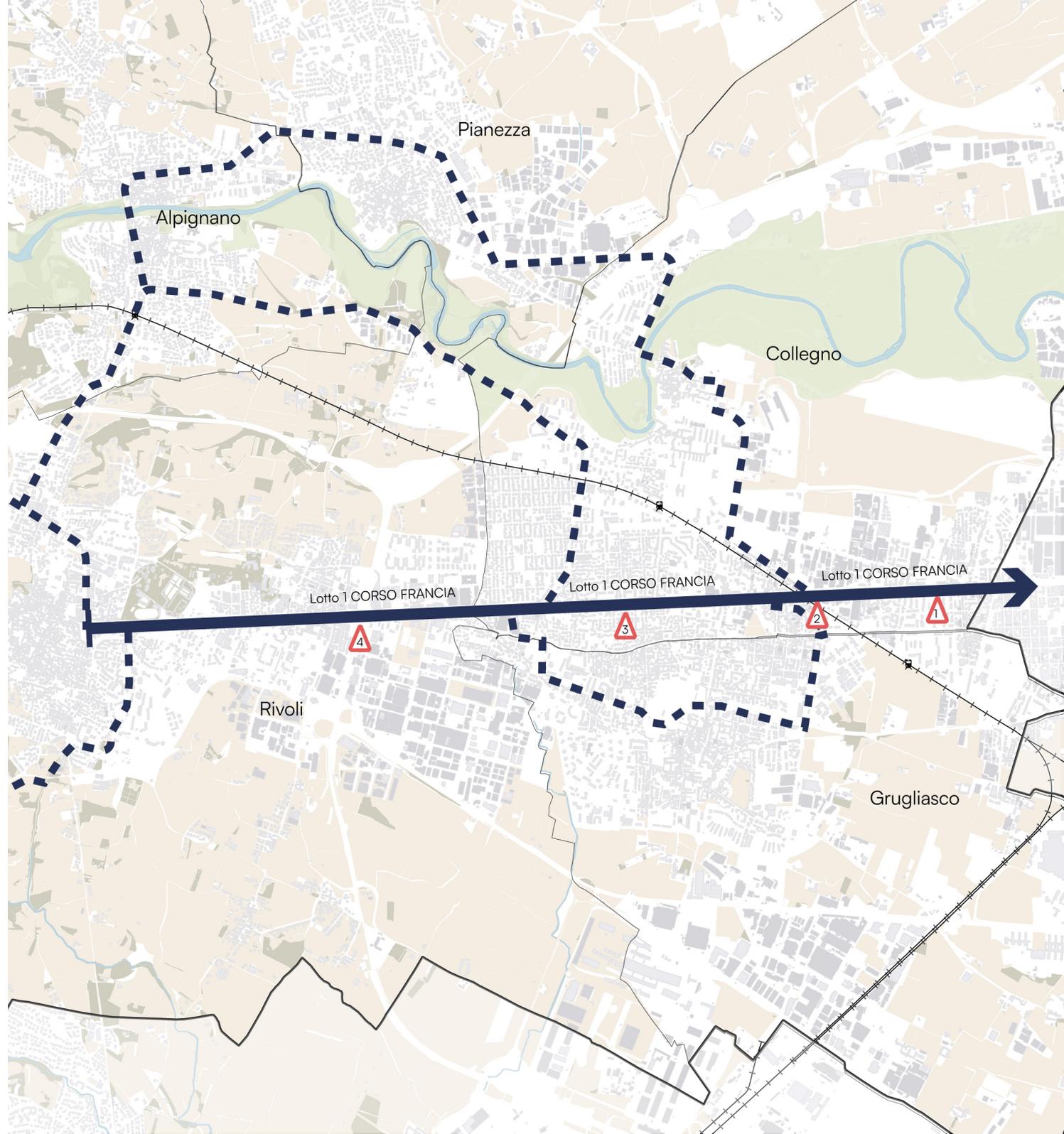
### 1: Ciclabilità su controviale

Le tratte di Corso compreso tra il confine con il Comune di Torino e la via Bligny in Collegno vedono oggi un'organizzazione degli spazi del tutto simile a quelle di Torino, con la viabilità veloce disposta su viale centrale e sosta con viabilità di servizio su controviale. Negli ultimi anni il Comune di Collegno ha cercato di dare uno spazio anche alle biciclette identificando percorsi in condivisione su strada lungo i controviali. Questa soluzione, per quanto valida, si inserisce tuttavia in contesti scarsamente moderati fisicamente, talvolta molto ampi, nei quali la sicurezza dell'utenza rimane limitata.



### 2: Cavalcaferrovia Corso Francia

L'intervento realizzato sul cavalcaferrovia del Corso Francia si è rivelato essere una soluzione molto efficace nell'aver aumentato l'accessibilità pedonale/ciclabile del corso. L'infrastruttura è tuttavia scarsamente protetta e andrebbe dunque reso strutturale l'intervento, adeguando l'esistente alla visione LINES, in ottica integrata e coordinata.



### 3: Assenza controviali

La conformazione degli spazi del Corso, tra le vie Lombroso e Chiomonte il Corso Francia è sprovvisto di controviali, con spazi stradali ampi, variegati, ma totalmente incentrati sulle esigenze della mobilità veicolare. Questo elemento non solo limita l'utilizzo del corso a mezzi alternativi all'automobile, ma genera anche esternalità negative sull'ambiente urbano circostante, rendendolo scarsamente vivibile ed attrattivo.



### 4: Svincolo tangenziale immissioni ed emissioni

Lo svincolo tra la tangenziale sud di Torino con il Corso Francia risulta essere oggi un punto delicato e complesso. Gli spazi molto ampi del corso e i flussi veicolari considerevoli rendono il nodo poco sicuro, in particolar per le utenze più vulnerabili.



## Indirizzi progettuali

### Indicazioni della pianificazione territoriale di riferimento

Data la collocazione strategica dell'asse nell'area metropolitana, Corso Francia rientra all'interno di numerose strategie metropolitane e regionali che riguardano la mobilità e gli spazi pubblici. Si riportano di seguito alcuni passaggi fondamentali:

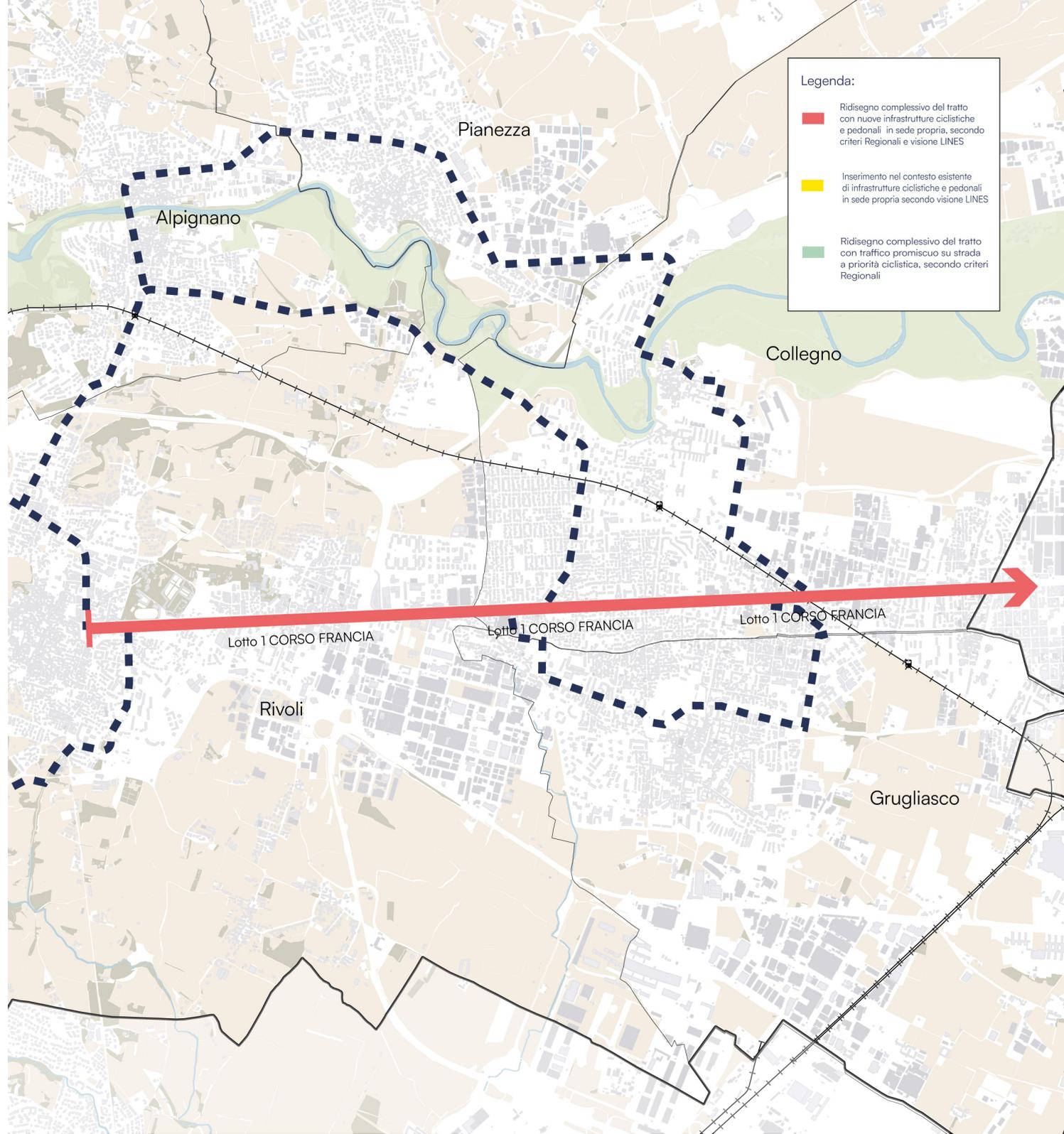
#### Corso Francia nel PUMS Città Metropolitana di Torino

Il PUMS prevede all'azione 3.09 il Road Diet di Corso Francia con trasformazione dell'assetto viario dall'attuale 3x3 a 2x2 con trattamento dei controviali con soluzioni di moderazione del traffico a favore dei pedoni, ciclisti, etc. "Il prolungamento della linea M1 e la realizzazione della linea M2 pongono le premesse per una revisione delle piattaforme stradali sovrastanti, da attuarsi secondo i principi della road diet, volta a limitare le capacità di circolazione per i veicoli motorizzati privati aumentando gli spazi a disposizione per gli altri utenti della strada e riqualificando gli spazi di interfaccia con il tessuto urbanizzato. Tale misura è applicata in particolare agli assi di Corso Francia (Comuni di Rivoli e Collegno) e corso Orbassano/strada Torino (Comuni di Torino, Beinasco ed Orbassano). Nel caso specifico di corso Francia, sarà possibile procedere secondo lo schema già proposto dal Comune di Collegno, che prevede di ridurre la carreggiata principale a 2+2 corsie di marcia, ampliando i controviali e trattandoli secondo tecniche di moderazione del traffico, in modo da liberare spazio sia per i ciclisti, sia per lo stationamento veicolare (che viene invece eliminato dalla carreggiata centrale). Queste misure sono associate anche alla sincronizzazione semaforica su velocità inferiori a 50 km/h."

Il funzionamento dell'asse di Corso Francia nella soluzione 2x2 corsie è stato già oggetto di simulazione del PUMS.

#### Corso Francia nel PRMC Regionale e BICIPLAN Metropolitano

Il Biciplan di CMTO in corso di redazione e il PRMC individuano l'asse di Corso Francia come strategico per la mobilità ciclistica di sistema e prevedono la realizzazione di assi "superciclabili" funzionali ad una crescente domanda di mobilità in bicicletta a pedalata assistita, cargo bike etc. Secondo le Linee Guida Regionali l'asse dovrà garantire la doppia accessibilità ciclistica con due piste ciclabili



protette per senso di marcia, possibilmente con standard geometrici superiori ai minimi normativi.

### **Corso Francia nel PPR**

L'asse all'interno del Piano Paesaggistico Regionale è individuato come asse da preservare e valorizzare dato il profilo urbanistico e la valenza storica, architettonica e identitaria.

### **Corso Francia nel PUMS/BICIAN di Collegno**

Corso Francia rappresenta uno degli ambiti d'intervento principali del PUMS e Biciplan di Collegno. Secondo le proposte di Collegno, Corso Francia dovrà mantenere le funzioni di scorrimento ma il consolidamento dell'onda verde potrà permettere la riduzione a due corsie per senso di marcia ed il ripensamento strutturale dei controviai. In sintesi l'assetto studiato mira contemporaneamente a:

- Garantire una capacità di deflusso adeguata alla domanda di mobilità di attraversamento e distribuzione, limitando al contempo i perditempo alle intersezioni in modo da richiamare verso il corso le componenti "parassitarie" che interessano i quartieri urbani circostanti, senza per questo impattare negativamente la sicurezza stradale e la qualità ambientale.
- Razionalizzare la sosta dei residenti, oggi organizzata in maniera disordinata nel sistema dei controviai.
- Consentire il funzionale inserimento del TPL di superficie secondo uno schema che premi le funzioni di interscambio con la metro e innalzi la qualità e la fruibilità degli spazi pubblici.
- Ricavare spazi continui e sicuri per la mobilità ciclabile e pedonale in senso sia longitudinale e trasversale con conseguenza mitigazione dell'effetto barriera.

Il funzionamento dell'asse di Corso Francia nella soluzione 2x2 corsie è stato già oggetto di simulazione del PUMS. Nello specifico il BICIAN di Collegno individua l'asse come direttrice di collegamento est-ovest (Linea 5) ed è prevista — in linea con le previsioni regionali e metropolitane, la doppia pista ciclabile su entrambi i lati della carreggiata.

### **Corso Francia nel PUMS/BICIAN di Città di Torino**

Corso Francia è stata oggetto di una sistemazione strutturale importante ma parziale che comprende il tratto tra Piazza Statuto e Piazza Bernini. Un progetto di riqualificazione in stile europeo che ha previsto il rifacimento

dei marciapiedi, delle aree di sosta, nonché l'inserimento di due piste ciclabili per senso di marcia a raso poste a margine esterno del controviale. Da Piazza Bernini a salire verso Rivoli, tuttavia, l'assetto non è stato modificato in modo sostanziale, tuttavia il PUMS e il Biciplan della città prevedono di continuare la riqualificazione dell'asse in futuro e si stanno avviando degli studi di fattibilità specifici.

### **Indicazioni sugli interventi necessari**

Progettare lo spazio pubblico significa occuparsi delle sue diverse componenti quali: la rete delle strade, i marciapiedi, le piazze, le fermate dei mezzi di trasporto, le aree verdi e anche l'attacco a terra degli edifici. Sono tutti spazi urbani ad uso collettivo attorno a cui si costruisce la città, dove si manifesta la vita pubblica, in cui gli individui diventano gruppi e dove lo stare insieme forma la cittadinanza, intesa come senso di appartenenza a un bene comune.

Alla luce delle indicazioni della programmazione di riferimento e in linea con le indicazioni del documento "Indirizzi progettuali LINES" e dell'allegato A del PRMC Regione Piemonte, si sintetizzano i principali interventi necessari da studiare e valutare all'interno del PFTE:

#### **Strade**

- Lungo l'asse di Corso Francia, studiare soluzioni viabilistiche e semaforiche per razionalizzare l'assetto dell'asse da 3x3 corsie a 2x2 corsie (ai minimi previsti dalla normativa per la categoria di strada) recuperando spazi verdi, l'accessibilità dei portatori di disabilità, la mobilità ciclabile, pedonale e il TPL.
- Riqualificare i controviai in ottica di spazi condivisi attraverso la moderazione del traffico e altre soluzioni di filtro della permeabilità veicolare. Laddove possibile recuperare parte dei controviai alla camminabilità e la ciclabilità.
- Uniformare il sistema delle svolte e consolidare la regolamentazione semaforica al fine di garantire uno scorrimento efficiente.
- Mettere in sicurezza e aumentare la visibilità degli attraversamenti e delle intersezioni.
- Razionalizzare il sistema della sosta lungo il viale con il fine di ridurla, favorendo il recupero di nuovi spazi di sosta sulla viabilità laterale e lo studio di nuovi spazi per la sosta in strutture apposite. Preferire soluzioni di sosta in linea rispetto a lisca di pesce per aumentare la sicurezza dei movimenti dei veicoli e la riduzione dell'inquinamento.
- Riorganizzare la viabilità parallela e di adduzione

al Corso per ridurre il numero di intersezioni semaforizzate e recuperare spazi di sosta anche attraverso l'introduzione di sensi unici di marcia.

- Ampliare, uniformare e rendere accessibili i marciapiedi e gli spazi di movimento dei pedoni.
- Dal recupero degli spazi, prevedere la realizzazione di 2 piste ciclabili bidirezionali per senso di marcia (eventualmente riducibili ad 1 solo senso di marcia in presenza di colli di bottiglia).
- Uniformare e riqualificare le banchine del TPL, rendendole accessibili ai portatori di disabilità.
- Progettare le intersezioni e le svolte studiando le linee di desiderio.

#### **Barriere architettoniche**

- Eliminare gli ostacoli fissi e prevedere soluzioni per l'abbattimento delle barriere architettoniche, partendo dagli studi condotti nel territorio (PEBA di Collegno, PEBA di Torino).

#### **Raccolta rifiuti**

- Assicurare che la progettazione degli spazi non ostacoli o renda difficoltosa la raccolta dei rifiuti su strada.

#### **Pubblica illuminazione**

Prevedere sistemi di illuminazione intelligenti e a basso consumo energetico.

#### **Sottoservizi e impianti tecnologici**

- Prevedere l'installazione di punti di monitoraggio automatico del traffico auto, bici e pedoni lungo l'asse tale da consentire dei confronti temporali dell'andamento dei flussi.
- Studiare l'implementazione di soluzioni di infomobilità per la gestione dei flussi di traffico e della sosta.
- Assicurare la compatibilità con le reti di fibra ottica, e prevedere la possibile installazione (futura) di sensoristica urbana.

#### **Arredo urbano**

L'arredo urbano potrà giocare un ruolo centrale nel qualificare l'asse come spazio pubblico accogliente a tutti. In particolare,

- Prevedere panchine, stalli bici, fioriere ed altri elementi che possano valorizzare gli spazi attraversati.
- Allo stesso tempo, standardizzare le soluzioni valorizzando quanto già sperimentato di successo riducendo le tipologie ridondanti.

## Ambiente urbano

Corso Francia può rappresentare un grande corridoio verde (e blu) metropolitano favorendo il recupero, depaving e rinaturalizzazione dei vuoti e degli spazi residuali e l'utilizzo di materiali a basso assorbimento di calore.

Alcune azioni da prevedere all'interno del PFTE potranno essere:

- Depavimentare aree residuali.
- Trovare spazi per la creazione di nuove aree verdi (aiuole, alberi singoli, filari, ecc.)
- Piantumare alberature per migliorare il microclima, ridurre l'inquinamento e assorbire CO2
- Utilizzare materiali tradizionali o innovativi-sperimentali con alta performance ambientale
- Utilizzare materiali riciclati/riciclabili, con l'obiettivo di sviluppare un'economia circolare
- Affrontare il tema delle acque urbane uniformando il sistema di raccolta e favorendo il riuso per alimentare il verde presente.
- Utilizzare soluzioni in economia di manutenzione.

