

Inquadramento generale del Lotto 2

Comuni coinvolti:

Comune di Rivoli, Comune di Villarbasse

Percorso Alternativa 1:

(Dal Corso Francia) Viale Colli, Strada Carlo Borgeisa, Piazza Cavallero, Strada Appennini, Corso Primo Levi, Via Villarbasse, SP 184, Via Rivoli (SP184), Via Sangano.

Percorso Alternativa 2:

(Dal Corso Francia) Piazza Martiti della Libertà, Corso XXV Aprile, Piazza Cavallero, Strada Appennini, Via Villarbasse, SP 184, Via Rivoli (SP184), Via Sangano.

Lunghezza complessiva Alternativa 1: 7,5km

Lunghezza complessiva Alternativa 2: 7km

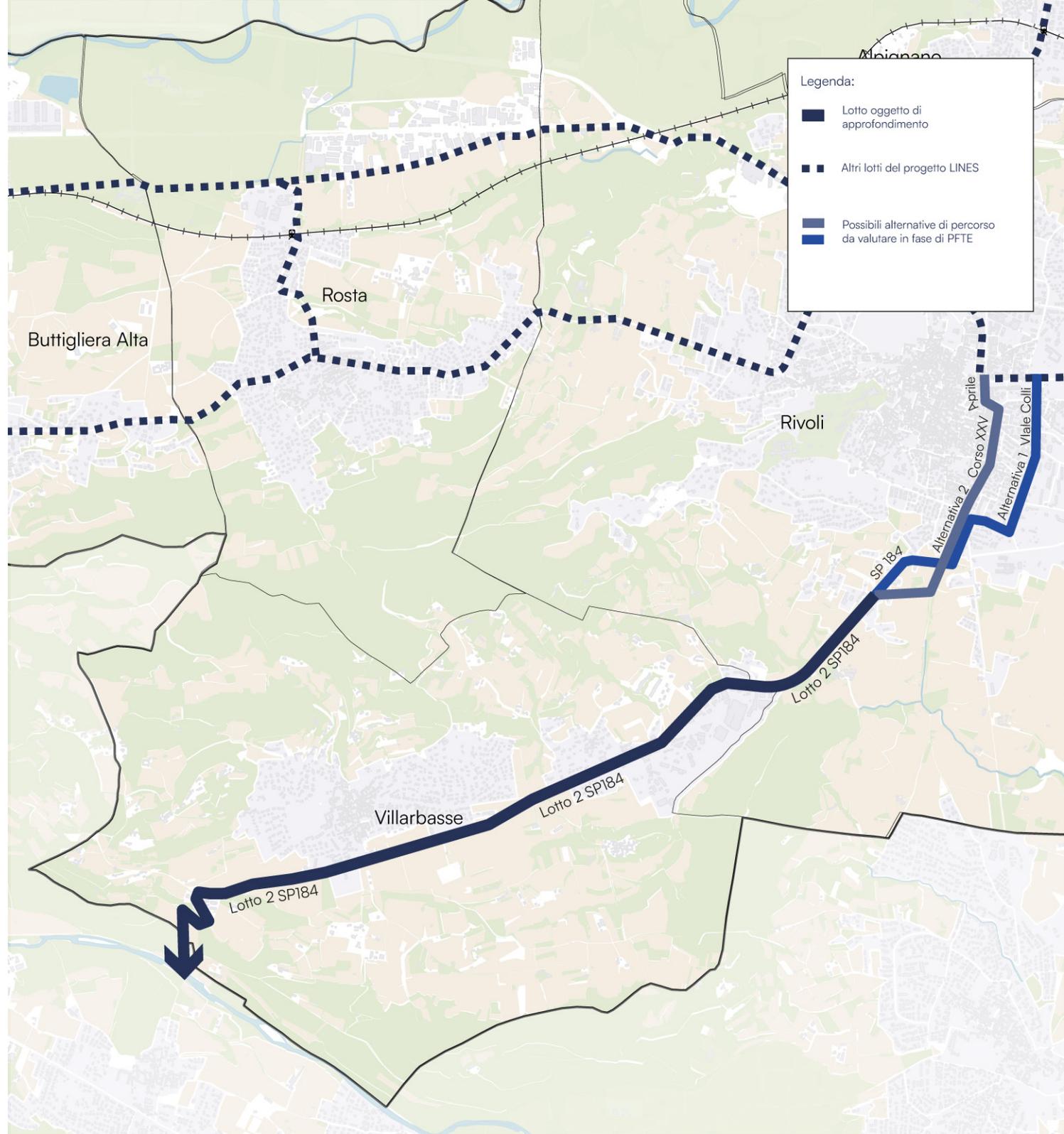
Enti da coinvolgere:

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

Descrizione: Il lotto in esame rappresenta un collegamento strategico tra il Comune di Rivoli e quello di Villarbasse. La direttrice ciclabile è prevista dal P.U.M.S della Città Metropolitana di Torino.

L'importanza del lotto in oggetto è duplice: internamente al Comune di Rivoli il tracciato realizzerebbe un asse nord-sud di mobilità attiva oggi mancante, intercettando numerosi poli attrattori, scuole, ospedale, aree residenziali e commerciali, offrendo un percorso alternativo all'auto per gli spostamenti interni alla città. Oltre ad asse di mobilità urbana, il percorso assolverebbe anche una funzione di collegamento interurbano tra Villarbasse e Rivoli. I due Comuni, pur essendo molto vicini tra loro, non sono collegati da infrastrutture non veicolari.

Questo elemento limiterebbe il raggiungimento di obiettivi di riequilibrio modale.



Riassunto dello stato di fatto

Mobilità pedonale:

Allo stato di fatto, le direttrici interessate dalle alternative proposte risultano essere servite da spazi pedonali ma limitatamente alle aree urbane. In alcuni contesti specifici, quali lungo Corso XXV Aprile o Strada Bergeisa in Rivoli, si riscontrano tuttavia importanti discontinuità e ostacoli fissi che non consentono un transito agevole e sicuro ai pedoni e ai portatori di disabilità. Nel Comune di Villarbasse, invece, parte del percorso pedonale lungo la SP184 è condiviso con le biciclette, elemento che potrebbe creare conflittualità tra le due utenze in presenza di flussi sostenuti.

Negli ambiti extraurbani la continuità pedonale, non è invece garantita.

Mobilità ciclabile:

Internamente al Comune di Rivoli, il lotto è sprovvisto di spazi dedicati alla ciclabilità, fatta eccezione per Strada Appennini che rientra nella Corona di Delizie in bicicletta, dove tuttavia l'utilizzo è promiscuo con il traffico auto.

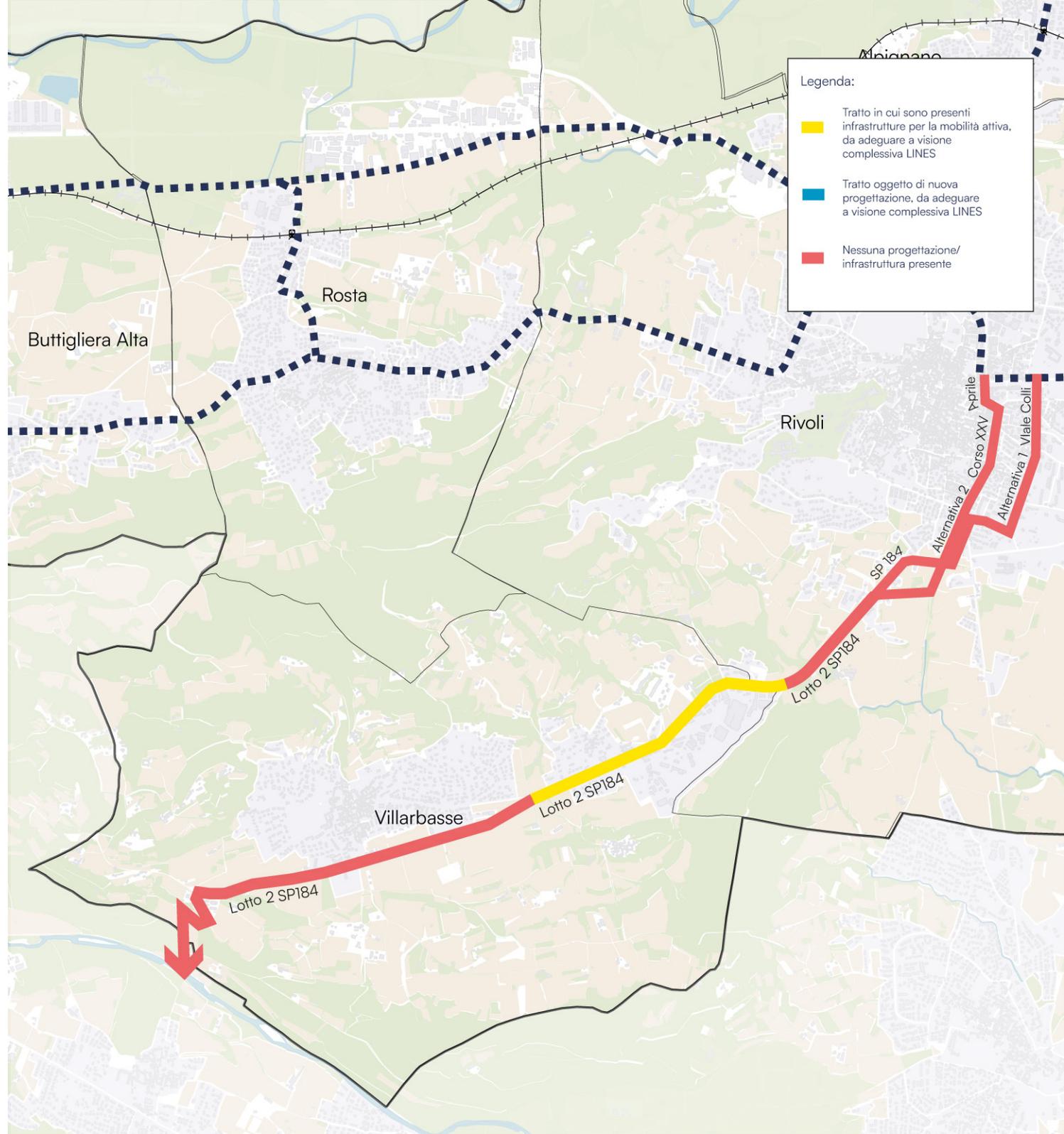
Lungo la SP184 si incontra per una parte del percorso, (internamente al Comune di Villarbasse) un tratto ciclopedonale già realizzato, ma non sempre adeguato agli standard tecnici moderni (o normativamente idoneo a ai requisiti minimi indicati dal D.M. 557/1999).

Mobilità motorizzata:

Il territorio che ricade nell'area di studio risulta essere pienamente accessibile ai mezzi motorizzati. Internamente al centro abitato di Rivoli la situazione tra l'alternativa di Corso XXV Aprile e Viale Colli è tuttavia differente: nel primo caso gli spazi sono ridotti e attraversano un tessuto urbano meno recente e non adeguato ad ospitare flussi elevati. Lungo Viale Colli, invece, gli spazi veicolari risultano più generosi e lineari.

In ambito extraurbano e in Villarbasse, lungo la SP184 le caratteristiche degli spazi veicolari sono invece regolari.

Qualità dello spazio pubblico: Gli spazi stradali attraversati risultano essere generalmente scarsamente appetibili, fortemente (ed esclusivamente) orientati al garantire fluidità al traffico, senza mitigarne tuttavia gli impatti e le esternalità.



Criticità

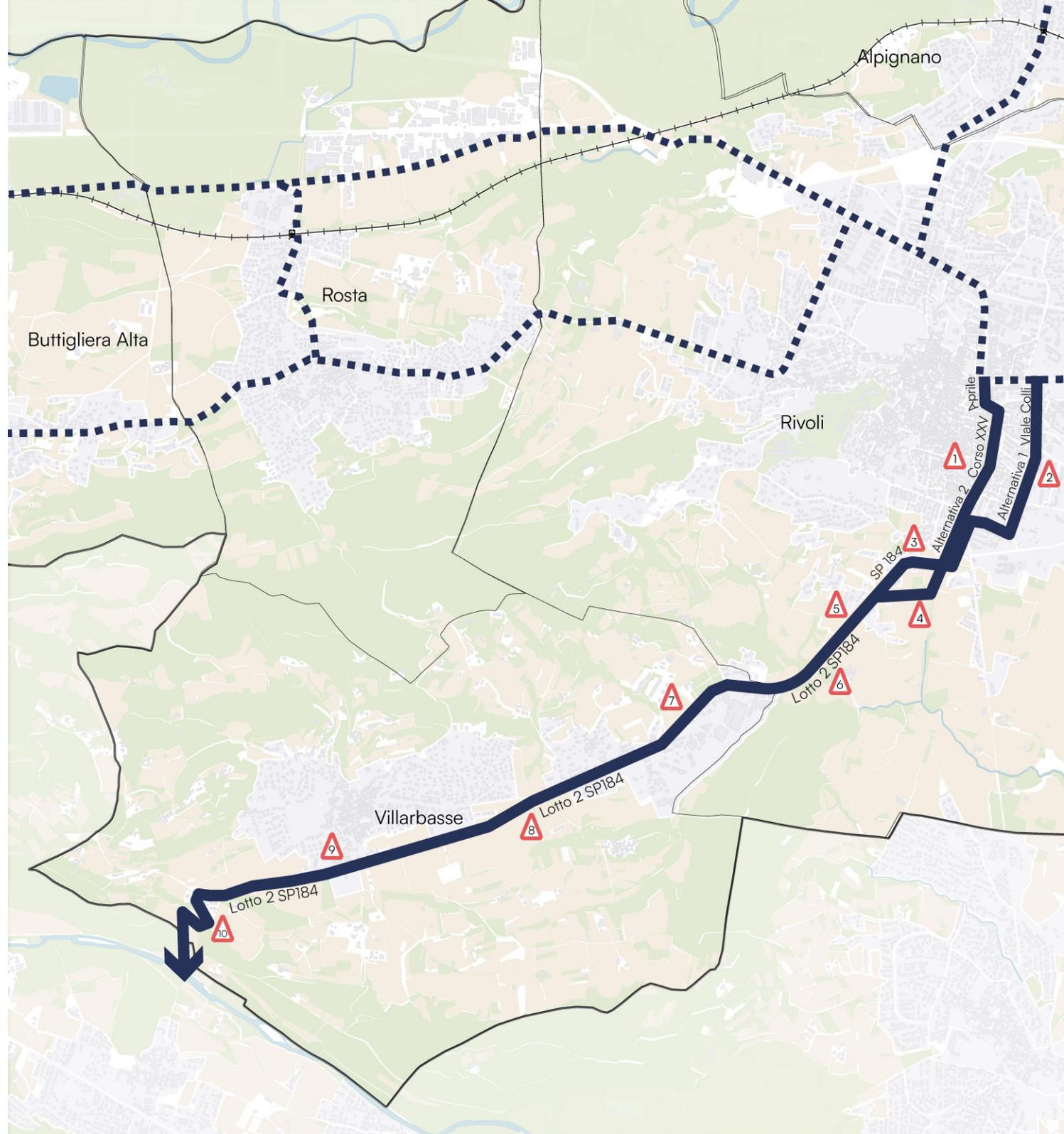
1: Corso XXV Aprile

Il Corso viene indicato come alternativa di percorso in quanto risulta essere uno dei limitati attraversamenti nord-sud interno all'abitato di Rivoli che mette in veloce connessione i poli della città e su cui insiste il tracciato di Corona di Delizie in bicicletta di Regione Piemonte. Le caratteristiche degli spazi non sono tuttavia (allo stato attuale), di facile ripensamento. Salvo modifiche sostanziali alla circolazione veicolare, la maggior parte degli spazi oggi esistente è dedicata al transito veicolare.



2: Viale Colli

Il Viale risulta essere lineare e più ampio di Corso XXV Aprile, con flussi di traffico minori e una più facile modifica degli spazi esistenti. Da segnalare la presenza settimanale del mercato cittadino, il quale occupa il viale nella sua interezza inclusa Piazza Aldo Moro. L'eventuale riassetto dell'asse stradale dovrà tenere conto di tale esigenza, mitigando eventuali impatti sul commercio ambulante.



3: Via Villarbasse Rotatoria

La rotatoria esistente presenta spazi molto ampi e sovradimensionati rispetto ai minimi normativi oggi in vigore ed è sprovvista di percorsi ciclabili che ne permettano il superamento. La soluzione progettuale dovrà consentire l'attraversamento sicuro e agevole del nodo, tanto a piedi, quanto in bicicletta, attraverso il ridisegno complessivo del nodo o, alternativamente, sfruttando gli spazi oggi privati e cintati esistenti lungo il perimetro della corona rotatoria.



4: Collegamento Strada Appennini-SP184

Una possibile alternativa di percorso potrebbe prevedere l'utilizzo della Strada Appennini, attualmente interessata da flussi limitati e asse individuato dal progetto Corona di Delizie come alternativa ciclabile. Questo asse dovrà essere collegato alla SP184 per garantire la continuità sul Comune di Villarbasse, oggi assente. Una possibile soluzione di raccordo tra i due ambiti potrebbe essere il recupero ai fini ciclabili e pedonali di un tratto di strada bianca chiusa, posta all'altezza del civico 91 di Via Villarbasse in Rivoli. Il percorso risulta tuttavia in leggera pendenza, da realizzare ex novo e da illuminare.



5: Muro di contenimento lungo SP184

Lungo Via Villarbasse (SP184) l'andamento orografico del terreno risulta avere pendenze che portano la sede stradale ad essere infossata rispetto al piano campagna, con manufatti di contenimento in calcestruzzo su un lato e con sponda in terra su un altro. L'inserimento di un percorso ciclabile e di uno pedonale non potrebbe avvenire senza un allargamento degli spazi oggi esistenti, che richiederebbe la modifica della sponda in terra oggi esistente. Da segnalare, inoltre, la presenza, sulla sommità del dislivello, di un cascinale, che richiederebbe probabili rinforzi strutturali del contenimento stesso.



6: Allargamento sede stradale SP184

Procedendo verso l'abitato di Villarbasse il percorso incontra minori pendenze, ma la sede stradale risulta in leggero rilevato rispetto al piano campagna esistente. L'inserimento di un percorso pedonale e ciclabile richiederà il necessario allargamento della sede stradale con conseguenti opere di rinforzo della sponda stradale, possibili espropri di porzioni dei terreni agricoli antistanti la SP184 e l'eventuale tombamento del canale di scolo.

7: Adeguamento percorso ciclabile esistente a standard moderni

Lungo la parte esterna all'abitato di Villarbasse della SP184, è presente un percorso ciclopedonale il quale risulta, in alcuni tratti, non adeguato agli standard normativi minimi nazionali richiesti dal D.M. 557/1999 nelle dimensioni e nelle caratteristiche tecniche generali. Il percorso andrà adeguato e uniformato in linea con gli standard previsti dal progetto Lines, alle nuove Linee Guida Progettuali per la ciclabilità di Regione Piemonte e agli standard di legge nazionali minimi, oggi in vigore.



8: Discontinuità percorrenza tra Centro Villarbasse e percorso esistente

In Villarbasse il percorso ciclopedonale esistente si interrompe in prossimità di Strada Roncaglia senza raggiungere l'abitato storico. La continuità con l'abitato è tuttavia fondamentale per mettere in sicurezza gli spostamenti, incentivando un riequilibrio modale internamente al comune e tra i diversi comuni. Per la connessione con il centro abitato di Villarbasse particolare attenzione andrà posta all'intersezione rotatoria presente tra la SP184 e Via Rivoli, oggi sprovvista di collegamenti ciclabili.



9: Carenza di spazi lungo SP184

Tra la Via Brayda e Don Rambaudo la SP184 attraversa un tratto periurbano in cui gli spazi risultano essere ridotti in prossimità di poli attrattori importanti per la città (scuola Media Margherita Hack e polo ludico/sportivo). L'intervento dovrà necessariamente individuare delle soluzioni in cui siano garantiti spazi di qualità per la mobilità attiva e la generale riqualificazione spaziale di un ambito rilevante per la città di Villarbasse. Da valutare l'eventuale ridisegno del tratto, rimodulando e razionalizzando gli spazi oggi dedicati alla componente veicolare.



10: Collegamento verso Sangano con forti pendenze

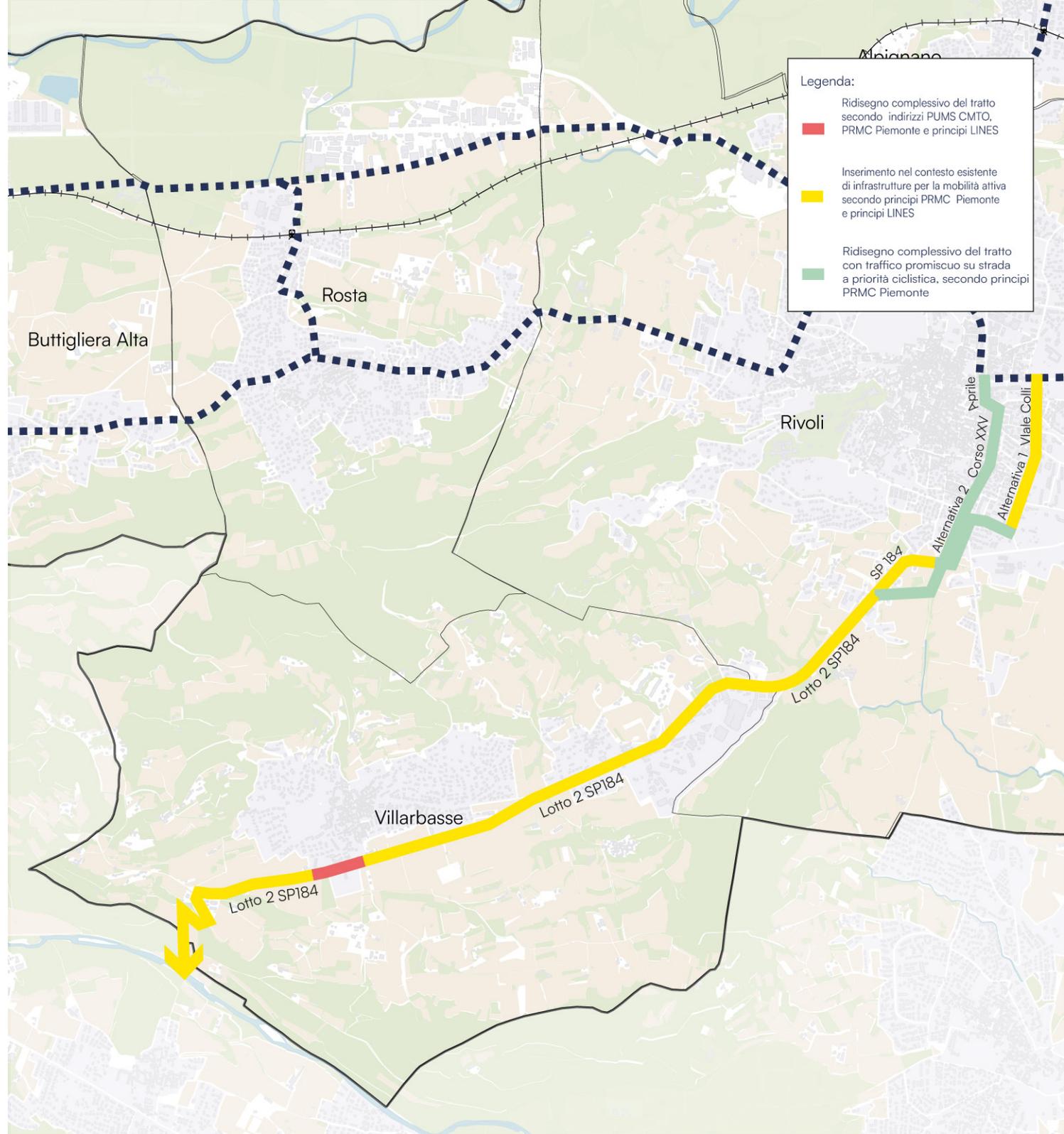
L'ultimo tratto del tracciato del lotto 2 ha come direzione il Comune di Sangano. La strada oggi esistente risulta avere tuttavia pendenze significative e non agevoli per tutte le utenze pedonali e ciclistiche, nè per un uso sistemico.

L'intervento dovrà valutare eventuali alternative migliorative in termini di comfort di utilizzo delle infrastrutture minimizzando il più possibile lo sforzo necessario da parte degli utenti che impegnano la via.

Principi progettuali generali per il lotto 2

L'asse vorrebbe configurarsi come un corridoio di collegamento per la mobilità attiva tra il Comune di Villarbasse e il Comune di Rivoli (in direzione verso la futura metropolitana linea 1) assolvendo sia alle esigenze della mobilità di sistema che ricreativa. A tale scopo è importante che il PFTE identifichi soluzioni in grado di rispondere alle esigenze effettive delle diverse utenze, tanto in ambito urbano quanto in quello extraurbano. Nelle aree urbane il lotto 2 definisce un tracciato che mette in comunicazione tra loro diversi poli attrattori del territorio, aree residenziali, commerciali e produttive. In questo ambito l'intervento dovrà quindi definire soluzioni in grado di:

- 1. riqualificare gli spazi urbani attraversati**, riducendo le esternalità negative oggi generate da una distribuzione degli spazi fortemente orientata alla componente motorizzata. L'intero intervento dovrà essere caratterizzato da un ridisegno degli ambiti stradali focalizzato al recupero delle aree stradali residuali, riducendo l'impermeabilizzazione del suolo, aumentando la componente verde e creando nuovi spazi di aggregazione/vivibili per la cittadinanza.
- 2. favorire un riequilibrio modale degli spostamenti a favore della mobilità attiva lungo l'asse**, in linea con quanto previsto dal PUMS metropolitano e dal PRMC Regionale. A tale scopo dovranno essere previste lungo tutto l'asse infrastrutture dedicate alla mobilità attiva (pedoni e ciclisti) continue, riconoscibili, coerenti e con standard tecnici in linea o superiori ai minimi di legge oggi esistenti. La continuità pedonale è essenziale e prioritaria e dovrà essere garantita anche attraverso un ripensamento dell'attuale organizzazione viaria, se necessario. I percorsi ciclabili dovranno essere preferibilmente in sede propria e protetti, qualora non fosse possibile garantire la continuità del percorso ciclabile, dovranno essere previste soluzioni che diano comunque priorità e sicurezza di transito all'utenza ciclistica rispetto a quella veicolare. Potranno essere studiate e adottate soluzioni innovative, come la strada ciclabile urbana (art. 2 E-bis) a forte moderazione del traffico, seguendo le indicazioni delle LGP di Regione Piemonte.



I percorsi esistenti dovranno essere adeguati alle normative vigenti, uniformandosi agli standard regionali e nazionali. Gli spazi pedonali e ciclabili dovranno essere integrati a quanto specificato dal punto 1.

- 3. proporre soluzioni in grado di razionalizzare gli spazi di sosta veicolare**, riducendola o concentrando le aree dedicate al parcheggio possibilmente esternamente alla sede stradale dell'asse di mobilità sostenibile individuato dal lotto 2. Il PFTE dovrà quindi verificare, con gli uffici tecnici comunali, la presenza di eventuali vuoti urbani in cui concentrare eventuali aree per il parcheggio veicolare, in cui accentrare la domanda di sosta veicolare.
- 4. creare nuovi e appositi spazi di sosta ciclabile lungo il tracciato** del lotto 2, in linea con le indicazioni contenute nelle LGP del PRMC di Regione Piemonte.
- Tutte le soluzioni individuate **dovranno assicurare una manutenzione pratica e in economia** delle infrastrutture/spazi verdi. L'intervento dovrà quindi preferire materiali funzionali al facile ripristino, duraturi e resistenti. Per le aree verdi, nuove essenze arboree, si dovranno invece preferire soluzioni di ingegneria naturale con essenze a basso bisogno di manutenzione.

In ambito extraurbano il percorso avrà funzione di potenziale collegamento pendolare/quotidiano tra i due abitati, ma sarà anche utilizzato per scopi ricreativi e ludici. Entrambi questi aspetti meritano una grande attenzione e dovranno essere la base su cui sviluppare le possibili soluzioni tecniche. In particolare l'intervento dovrà quindi definire soluzioni in grado di:

- 1. Creare nuove percorrenze di mobilità attiva** lungo assi oggi ad esclusivo utilizzo veicolare. I percorsi creati ex-novo dovranno rispettare gli standard tecnici normativi nazionali, assicurando percorribilità, sicurezza e praticità di utilizzo all'utenza pedonale e ciclabile. Sono preferibili infrastrutture tra loro separate, così da evitare la possibile conflittualità tra utenti.
- 2. Le infrastrutture per la mobilità attiva dovranno essere un'occasione di miglioramento paesaggistico** dei luoghi attraversati. Per questa ragione gli interventi proposti dovranno rispettare le indicazioni del PPR

regionale, riducendo l'impatto ambientale delle nuove opere e adottando soluzioni che al tempo stesso prevedano l'utilizzo del verde lungo le percorrenze extraurbane come naturale protezione degli utenti.

- 3. Lungo i percorsi dovranno essere previsti spazi per la sosta e il ricovero biciclette**, eventualmente prevedendo punti per l'allenamento sportivo o punti informativi/turistici per la promozione del territorio dal punto di vista cicloturistico/pedonale.

Indirizzi di massima per Alternativa 1:

Viale Colli:

- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Ridisegno del Viale in ottica sostenibile, con presenza di verde urbano
- Individuare soluzioni per l'area mercatale, ridisegnando eventualmente gli spazi
- Individuare soluzioni per limitare la perdita di posti auto su strada

Strada Carlo Borgeisa:

- Inserimento di spazi per la pedonalità, secondo principi indicati dall'allegato "indirizzi progettuali LINES"
- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria o su strada, seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Riqualificazione dello spazio stradale

Piazza Cavallero:

- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria o su strada, seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale

Strada Appennini:

- Implementazione dell'esistente sedime stradale, migliorando la fruibilità ciclabile e pedonale, eventualmente inserendo illuminazione, aree di sosta e elementi qualificativi del percorso

Corso Primo Levi:

- Creazione collegamento ciclabile e pedonale laterale al corso, tra Strada Appennini e la SP184 come da indicazioni Allegato A PRMC Regione Piemonte
- Adeguamento e messa in sicurezza della rotonda esistente come da indicazioni Allegato A PRMC Regione Piemonte e allegato "Indirizzi progettuali LINES"

Via Villarbasse (SP184):

- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Inserimento percorso pedonale secondo allegato "Indirizzi progettuali LINES"
- Inserimento di soluzioni natural based, per una migliore fruibilità del percorso e un minore impatto sull'ambiente.

Via Rivoli (SP184):

- Adeguamento infrastrutture esistenti a normative minime esistenti e secondo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Miglioramento dei percorsi pedonali esistenti secondo allegato "Indirizzi progettuali LINES"
- Collegamento e completamento dell'infrastruttura esistente all'abitato di Villarbasse

SP184:

- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Inserimento percorso pedonale secondo allegato "Indirizzi progettuali LINES"
- Inserimento di soluzioni natural based, per una migliore fruibilità del percorso e un minore impatto sull'ambiente.
- Ridisegno complessivo del tratto Brayda Rambaudo, come da allegato "Indirizzi progettuali LINES"

Via Sangano:

- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria

Indirizzi di massima per Alternativa 2:

Corso XXV Aprile

- Eventuale ridisegno complessivo degli spazi stradali, in ottica sostenibile, con studio complessivo del possibile impatto sulle dinamiche di mobilità dell'area
- Miglioramento e completamento degli spazi per la pedonalità, secondo principi indicati dall'allegato "indirizzi progettuali LINES"
- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria o su strada, seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Individuare soluzioni per limitare la perdita di posti auto su strada

Per resto del percorso vedere alternativa 1