

## Inquadramento generale del Lotto 3

### Comuni coinvolti:

Comune di Rivoli, Comune di Rosta, Comune di Buttigliera Alta

### Percorso Alternativa 1:

(Dal Corso Francia) Corso Susa, SS25, Strada Antica di Alpignano, Sant'Antonio di Ranverso, Strada Antica di Francia, Via Capoluogo

### Percorso Alternativa 2:

(Dal Corso Francia) Corso Susa, Corso de Gasperi, Via Rosta/SP186, Via Rivoli, Via Buttigliera Alta, Corso Superga, Via Mario Greco/SP185, Via Capoluogo

Lunghezza complessiva Alternativa 1: 8,5km

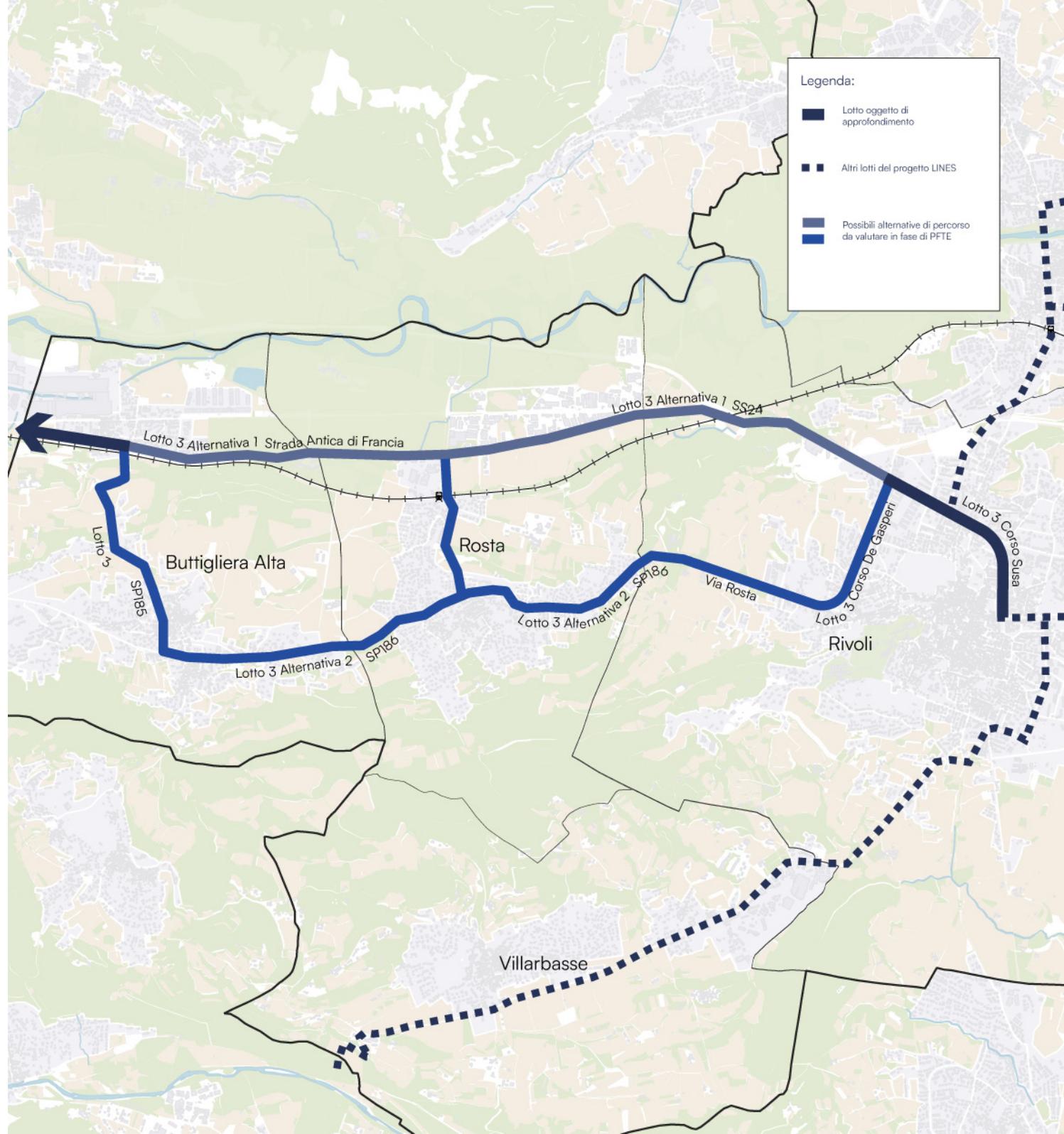
Lunghezza complessiva Alternativa 2: 10km

### Enti da coinvolgere:

Comune di Rivoli  
Comune di Rosta  
Comune di Buttigliera Alta  
Città Metropolitana di Torino.  
Regione Piemonte

**Descrizione:** Il lotto in oggetto di studio è un collegamento strategico tra il Comune di Rivoli, Rosta e Buttigliera. La direttrice ciclabile è prevista dal P.U.M.S della Città Metropolitana di Torino e dal PRMC Regionale in quanto assolve ad un collegamento tra le aree più popolate e dense dell'area metropolitana di Torino e della bassa Valle di Susa dove si concentrano la maggior parte dei residenti della provincia.

Il percorso ha due varianti di percorso: la prima è più diretta e maggiormente lineare, con pendenze minori ma si sviluppa in buona parte in extraurbano. La seconda è invece interna agli abitati di Rivoli, Rosta e Buttigliera Alta, dunque raggiungendo un bacino di utenza potenziale maggiore ma presenta spazi limitati e complessi da modificare nonché dislivelli maggiori.



## Riassunto dello stato di fatto

### Mobilità pedonale:

Per il lotto in esame occorre fare due distinte osservazioni: l'alternativa 1 ha un carattere maggiormente extraurbano e di conseguenza non risulta avere spazi pedonali continui lungo tutto il percorso. Solamente in area urbana i percorsi pedonali sono presenti e nella quasi totalità dei tratti, facilmente fruibili e accessibili.

L'alternativa 2 ha invece caratteristiche eterogenee, sviluppandosi tanto in urbano quanto in extraurbano. Anche in questo caso, gli spazi pedonali risultano generalmente presenti negli abitati, mentre sono pressoché assenti o scarsi in extraurbano. In generale, salvo interventi recenti, gli spazi pedonali esistenti meriterebbero un adeguamento funzionale, in quanto spesso ridotti nelle dimensioni e non sempre accessibili ai portatori di disabilità.

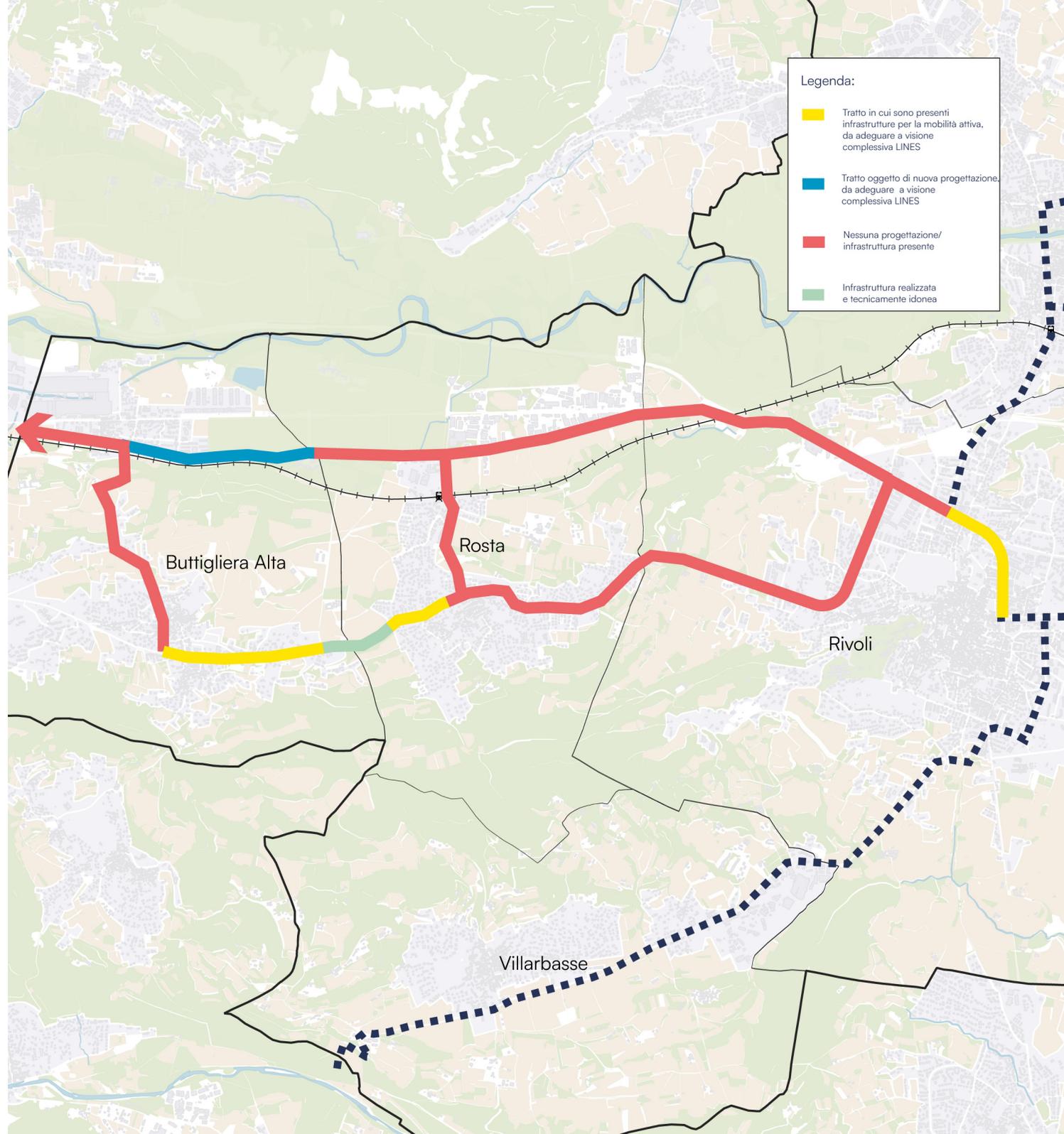
### Mobilità ciclabile:

Il lotto è generalmente sprovvisto di infrastrutture ciclabili, in entrambe le alternative proposte. Da segnalare che internamente a Rivoli il percorso ricalchi per un tratto il percorso Servizio Ciclabile Metropolitano Linea 1 (percorso ciclabile tra Alpignano - Collegno finanziato con Bando Percorsi Ciclabili Sicuri), di interesse metropolitano, mentre nell'alternativa due, i comuni di Rosta e Buttigliera Alta vedono diversi tratti coperti da infrastrutture più o meno recenti per lo più ciclopedonali.

### Mobilità motorizzata:

Il lotto risulta essere completamente accessibile ai mezzi motorizzati. Internamente al centro abitato di Rivoli l'asse di Corso Susa è infatti uno dei principali corridoi di mobilità. Nelle due diverse opzioni, l'accessibilità veicolare è tuttavia differente. L'alternativa 1 transita in parte lungo la SS25, con un percorso molto veloce e diretto, per poi dirigersi verso Buttigliera sfruttando viabilità secondaria a bassi flussi veicolari. L'alternativa 2 è invece rappresentata dalla SP185, tangente i centri abitati e più trafficata.

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



## Criticità

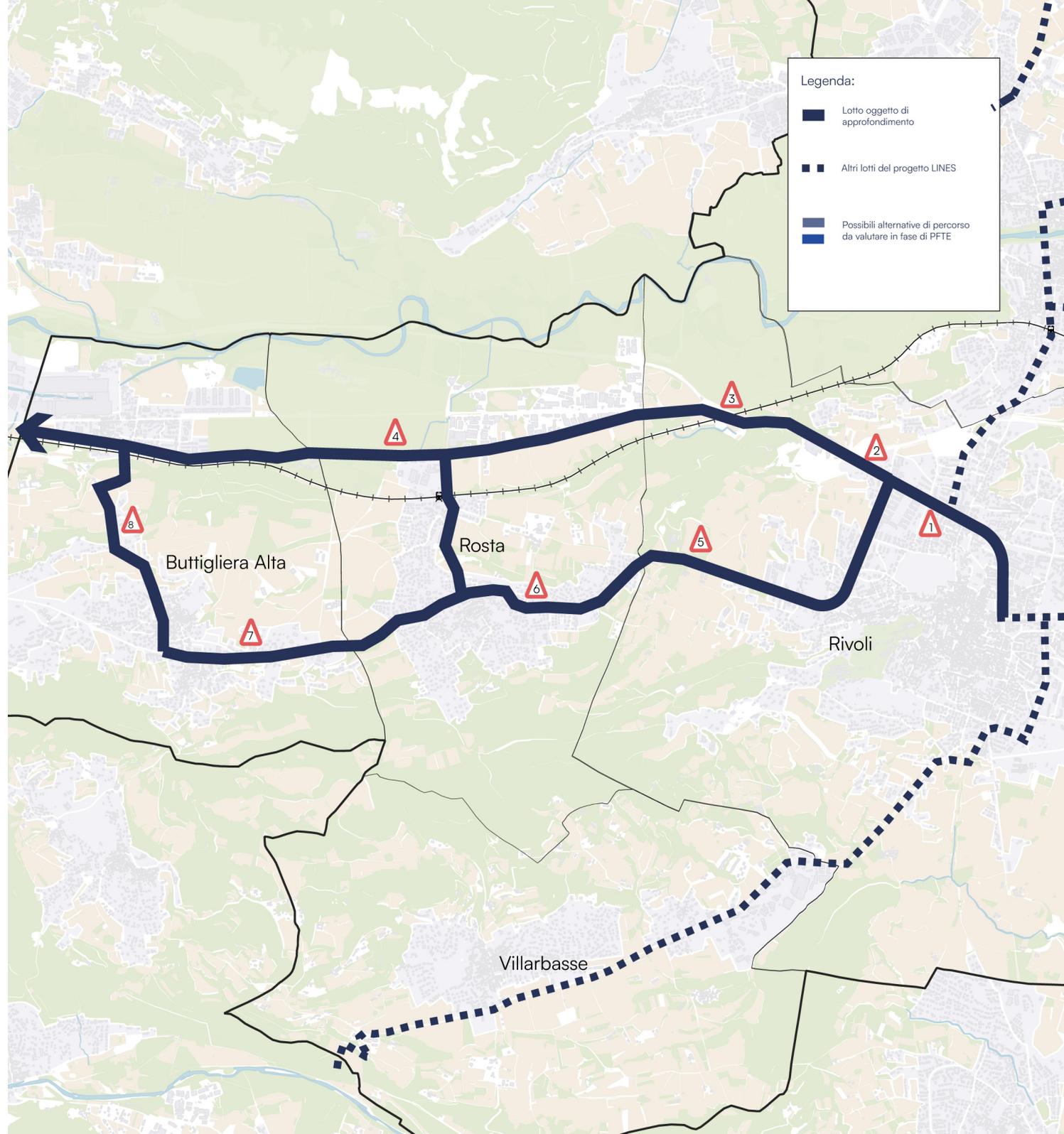
### 1: Corso Susa

Il Corso è oggi una delle principali arterie di traffico della Città di Rivoli verso la Val Susa. Presenta caratteristiche differenti nel suo sviluppo, con sezioni disomogenee: talvolta eccessivamente ampi, in altri casi limitate. La quasi totalità degli spazi “residuali” è tuttavia dedicata alla sosta dei veicoli, la quale limita fortemente le possibilità di rimodulazione degli ambienti stradali.



### 2: Svincolo tangenziale di Torino

In prossimità della tangenziale e delle relative uscite, la percorribilità pedonale e ciclistica è interrotta e non risultano presenti infrastrutture che possano garantire una percorrenza sicura durante il superamento degli innesti e le uscite con la SS25.



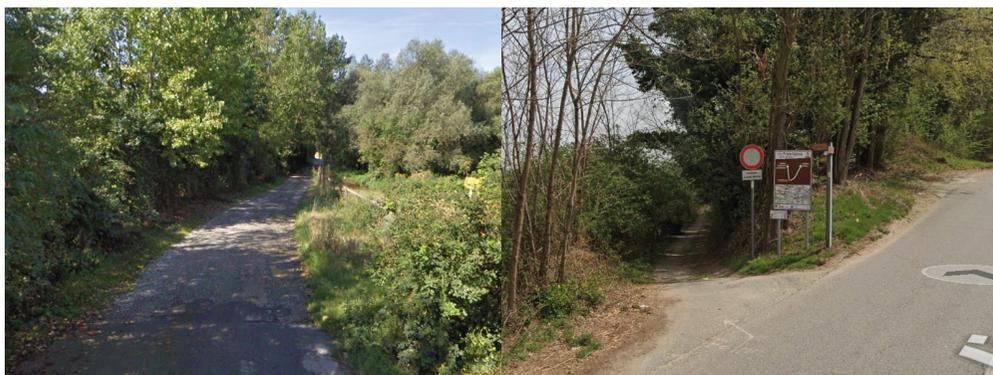
### 3: Superamento ferrovia e autostrada lungo la SS25

Lungo l'alternativa 1 del tracciato, la SS25 incontra l'autostrada A32 e la Ferrovia Torino-Modane. Ad oggi non esistono alternative ad rapido superamento di tali barriere artificiali, se non percorrendo la SS25, la quale risulta avere 2 corsie per senso di marcia dove si registrano punte di velocità molto elevate e assenza di infrastrutture per la mobilità attiva, in grado di garantire sicurezza negli spostamenti (ad oggi quasi esclusivamente ciclistici data la mancanza di spazi pedonali e la bassa domanda potenziale lungo il tratto).



### 4: Connessione Strada Antica di Alpignano-Strada Antica di Francia

Proseguendo dalla SS25 verso Buttigliera Alta l'alternativa 1 si in strada lungo Strada Antica di Alpignano e prosegue verso Strada Antica di Francia. Tra le due percorrenze risulta tuttavia parziale una connessione in cui l'accesso veicolare è oggi vietato. Il tratto risulta essere parte della Via Francigena, con un elevato potenziale cicloturistico, tuttavia le condizioni manutentive dello stesso sono scarse e manca ad esempio l'illuminazione, elemento che riduce fortemente l'attrattività e la fruibilità reale in ore serali dell'ambiente.



### 5: Muri di contenimento e dislivelli del piano strada

Il tracciato dell'alternativa 2 percorre la SP185, la quale a differenza dell'alternativa 1, ha un andamento altimetrico meno regolare, con pendenze più marcate che rendono non sempre di facile inserimento eventuali infrastrutture alternative a quelle veicolari.

Da segnalare la possibile presenza di un progetto di fattibilità di pista ciclabile interessante il tratto in esame, tra Rivoli e Rosta.



### 6: Spazi limitati lungo SP186 in Rosta

L'alternativa 2 risulta avere il pregio di transitare internamente agli abitati di Rosta e Buttigliera Alta, aumentando la domanda di mobilità sostenibile potenziale, tuttavia gli spazi esistenti risultano talvolta non facilmente modificabili. Il costruito e gli spazi veicolari condizionano la possibilità di inserimento nuove infrastrutture ciclabili o di una riqualificazione e ampliamento di quelle pedonali.

### 7: Adeguamento percorso ciclabile esistente a standard di legge

Lungo alcuni tratti dell'alternativa 2, internamente all'abitato di Buttigliera Alta, sono presenti percorsi ciclopedonali i quali risultano non adeguati agli standard normativi minimi nazionali richiesti dal D.M. 557/1999 nelle dimensioni e nelle caratteristiche tecniche generali. Il percorso andrà adeguato e uniformato alle caratteristiche generali del progetto Lines, alle nuove Linee Guida Progettuali per la ciclabilità di Regione Piemonte e agli standard di legge nazionali minimi, oggi in vigore.



### 8: Pendenze e strettoie lungo la SP185

Dall'abitato di Buttigliera Alta a quello di Ferriere l'unico percorso di connessione risulta essere la SP185, la quale tuttavia vede una carreggiata molto stretta con dislivelli considerevoli tra il piano strada e quello campagna. Questa alternativa di percorso porterebbe ad un adeguamento della carreggiata stradale con la necessità di interventi massicci per poter garantire l'inserimento dell'infrastruttura di mobilità alternativa.

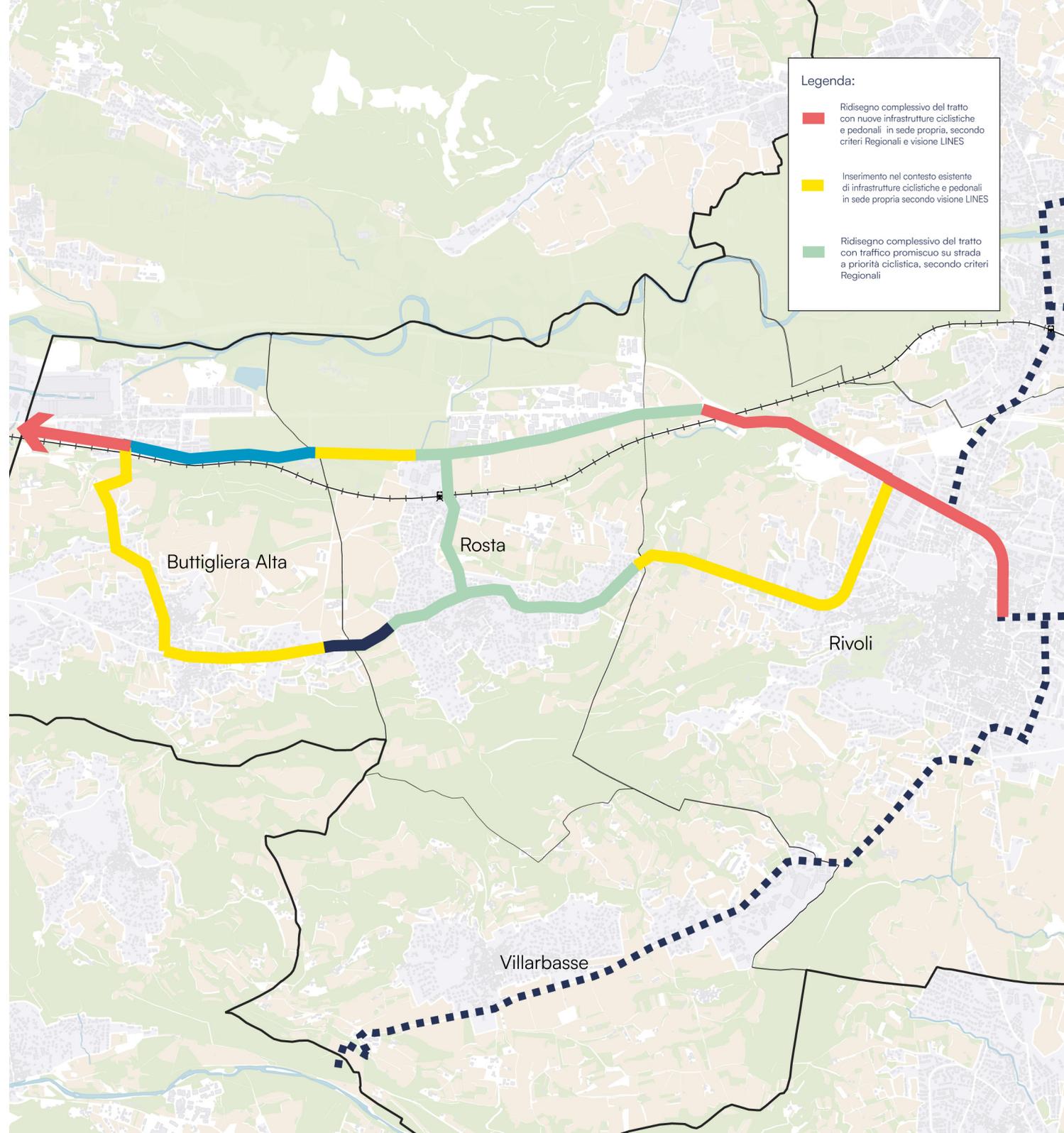


## Principi progettuali generali per il lotto 2

L'asse potenziale si configura come un percorso principalmente ciclo-turistico, ma frequentabile anche dall'utenza quotidiana che si sposta tra il Comune di Rivoli, Rosta, Buttigliera Alta, in direzione della Val Susa.

L'utilizzo prevalente dell'asse varia in funzione del contesto attraversato. Per il tracciato in esame 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 3 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 il verde urbano e creando nuovi spazi di aggregazione/vivibili per la cittadinanza, ma anche in grado di rigenerare e valorizzare gli spazi in termini di appetibilità turistica.
- 2. favorire e invogliare il riequilibrio modale degli spostamenti sulle brevi distanze**, lungo l'asse, in linea con quanto previsto dal PUMS metropolitano e dal PRMC Regionale. Per favorire una diversa ripartizione modale dovranno essere previste lungo tutto l'asse infrastrutture dedicate alla mobilità attiva (pedoni e ciclisti) continue, sicure e riconoscibili. I percorsi esistenti dovranno essere adeguati alle normative vigenti, uniformandosi agli standard regionali e nazionali e alla visione delle LINES. 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 ciclistica** lungo il tracciato del lotto 2, in linea con le indicazioni contenute nelle LGP del PRMC di Regione Piemonte.
5. Tutte le soluzioni individuate dovranno puntare a **garantire 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 possibile collegamento pendolare/quotidiano tra gli abitati, ma sarà anche utilizzato per scopi ricreativi e sportivi. 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 alternative per la mobilità attiva** lungo assi oggi ad esclusivo utilizzo veicolare. I percorsi creati ex-novo dovranno rispettare gli standard tecnici normativi nazionali, garantendo 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 riqualificazione paesaggistica** 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 eventuali punti informativi** lungo il percorso.

## Indirizzi di massima per Alternativa 1:

### Corso Susa:

- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Ridisegno e riqualificazione del Corso in ottica sostenibile, seguendo gli "Indirizzi progettuali LINES"
- Individuare soluzioni per limitare la perdita di posti auto su strada, eventualmente tramite la creazione di parcheggi in struttura (interrati o silos dal basso impatto estetico).

### SS25:

- Inserimento di spazi per la pedonalità e di un percorso ciclabile in sede propria, seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Necessaria interlocuzione con Ente proprietario della strada

### Strada Antica di Alpignano:

- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria o su strada, seguendole indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Inserimento di verde e misure di valorizzazione del percorso in ottica cicloturistica e escursionistica.

### Sant'Antonio di Ranverso:

- Definizione di misure per la valorizzazione del punto di interesse storico/culturale, rendendolo accessibile a escursionisti e cicloturisti

### Strada Antica di Francia:

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

### Via Capoluogo:

- Necessaria integrazione tra futura fermata RFI Ferriere/ Buttigliera e il percorso LINES, per massimizzare l'intermodalità e l'interscambio.
- 

## Indirizzi di massima per Alternativa 2:

### Corso Susa

- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Ridisegno e riqualificazione del Corso in ottica sostenibile, seguendo gli "Indirizzi progettuali LINES"
- Individuare soluzioni per limitare la perdita di posti

auto su strada, eventualmente tramite la creazione di parcheggi in struttura (interrati o silos dal basso impatto estetico).

### Corso de Gasperi

- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Ridisegno e riqualificazione del Corso in ottica sostenibile, seguendo gli "Indirizzi progettuali LINES"

### Via Rosta (Sp186)

- Inserimento di spazi per la pedonalità, secondo principi indicati dall'allegato "indirizzi progettuali LINES"
- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Inserimento di verde e misure di valorizzazione del percorso in ottica cicloturistica e escursionistica.

### Via Rivoli

- Miglioramento e implementazione degli spazi per la pedonalità, secondo principi indicati dall'allegato "indirizzi progettuali LINES"
- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria o su strada, seguendole indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale
- Riqualificazione complessiva dell'asse stradale, in ottica di miglioramento dell'attrattiva turistica locale e di una migliore vivibilità degli spazi per i cittadini
- Adeguamento delle infrastrutture ciclabili esistenti a standard normativi minimi nazionali

### Via Buttigliera Alta

- Miglioramento e implementazione degli spazi per la pedonalità, secondo principi indicati dall'allegato "indirizzi progettuali LINES"
- Inserimento di percorso ciclabile in sede propria seguendole indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale

### Corso Superga

- Adeguamento di percorsi ciclabili e pedonali seguendo le indicazioni dell'Allegato A al PRMC Regionale e l'allegato "Indirizzi progettuali LINES"

### Via Mario Greco(sp185)

- 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.