

In sella sulla CicloCanavese occidentale

Ipotizza una spesa di 4.151.000 euro il documento delle alternative progettuali relativo alla realizzazione di una rete ciclabile integrata nel Canavese occidentale, redatto nei mesi scorsi dall'ufficio Pianificazione e realizzazione opere pubbliche della Direzione Azioni integrate con gli Enti Locali della Città metropolitana. L'intento delle amministrazioni comunali di Rivarolo Canavese, Bosconero, Cuornè, Feletto, Salassa, San Ponso e Valperga, che hanno richiesto alla Città metropolitana il complesso studio di fattibilità è quello di pianificare e programmare, in collaborazione con l'articolazione locale della FIAB-Federa-



zione Italiana Ambiente e Bicicletta, una rete di percorsi ciclabili sulla sponda destra del torrente Orco. Tale rete dovrebbe essere messa in comunicazione con quelle provinciale, regionale e nazionale (la rete Bicalitalia sviluppata dalla FIAB), diventando un elemento di attrazione turistica e un'infrastruttura in grado di incentivare gli spostamenti casa-lavoro ambientalmente sostenibili. Lo sviluppo della rete ciclabile o ciclopeditonale dovrà essere basato prevalentemente sul recupero della viabilità minore esistente o potenziale. La valorizzazione delle strade vicinali e interpoderali dovrà essere perseguita vincolandole ad un uso dolce, grazie ad accordi con i proprietari dei terreni e degli stabili che su quelle strade si affacciano.



L'ospitalità, il ristoro, l'assistenza tecnica e manutenzione, l'accompagnamento di gruppi, l'editoria specializzata in mappe e guide potranno trarre beneficio o essere avviati proprio grazie allo sviluppo della rete ciclabile proposta. Lo sviluppo della mobilità e del trasporto intermodale "treno+bici" potrà valorizzare ulteriormente il Servizio ferroviario Metropolitano, grazie ad accordi con il Gruppo Torinese Trasporti. L'obiettivo del progetto è quello di rendere possibile il caricamento delle biciclette sui treni, in modo che, partendo da Torino o da uno dei Comuni della cintura serviti dalla ferrovia, si possa arri-

vare in una delle stazioni del Canavese occidentale, dalle quali dovrà essere possibile iniziare il percorso lungo la rete di strade ciclabili, sia nelle zone di pianura che verso le valli alpine. Ovviamente dovrà essere garantita la possibilità di un rientro in città utilizzando nuovamente il treno.

UTILIZZARE LA VIABILITÀ ESISTENTE, OVE POSSIBILE

Lo studio realizzato dalla Direzione azioni integrate con gli Enti locali prende in considerazione le principali attrattive architettoniche, culturali, storiche e naturalistiche del Canavese occidentale: il Sacro Monte di Belmonte, il castello Malgrà di Rivarolo, il Museo archeologico del Canavese che ha sede a Cuorgnè, le campagne attraversate dal torrente Orco.

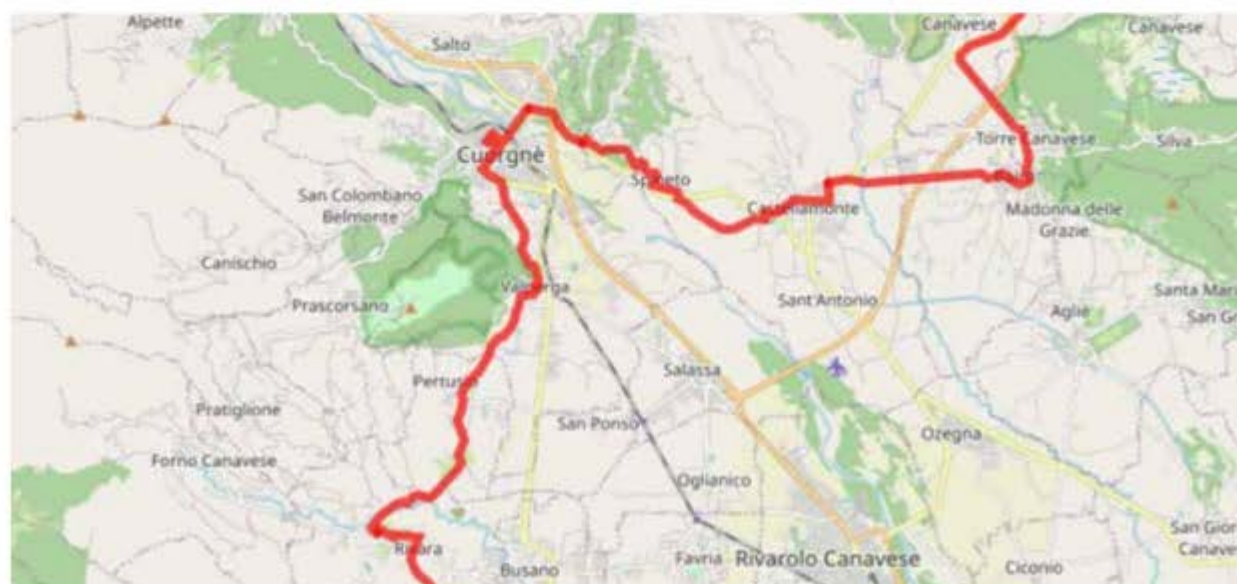
Il PUMS, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di cui la Città metropolitana si è dotata recentemente, identifica una rete per la mobilità ciclopedonale a valenza provinciale. La direttrice P44, ovvero la ciclostrada Rivarolo-Candia, attraversa sia il Comune di Feletto che quello di Rivarolo Canavese. La Ciclocanavese occidentale dovrà coordinarsi con la rete ciclabile provinciale per una migliore pianificazione della mobilità sostenibile. Il tracciato può essere identificato in corrispondenza di una viabilità esistente oppure su una nuova. Scegliere un tracciato su una nuova viabilità permette di ridurre le lunghezze dei tratti di connessione tra i luoghi d'interesse e crea una rete più sicura per l'utilizzatore, ma comporta costi molto elevati rispetto ad un tracciato sulla viabilità esistente, che però può avere

punti di contatto con il traffico veicolare, anche pesante, riducendo la sicurezza del ciclista. Grazie ad un algoritmo sviluppato dal gruppo Bike Ottawa è possibile determinare se un'infrastruttura è sicura, confortevole e conveniente per il trasporto ciclabile.

Lo studio elaborato dai tecnici della Città metropolitana consente di utilizzare il più possibile la viabilità esistente, in modo da contenere i costi degli interventi e ottenere i più bassi valori di "stress" ciclabile possibile. Quando possibile si è optato per la realizzazione di una ciclabile con carreggiata separata, anche se i costi potrebbero risultare un ostacolo. Sarà necessario che la ciclovia venga conosciuta e "ri-conosciuta" dai cittadini residenti ma anche dall'utenza turistica esterna al territorio locale. Ciò sarà possibile promuovendo la pubblicizzazione dell'infrastruttura sui giornali locali e sui canali social e siti Web a disposizione delle amministrazioni e delle associazioni, fino al passaparola degli amanti delle ciclabili. Il nome e il logo della ciclovia saranno elementi indispensabili per la sua riconoscibilità. "Ciclocanavese occidentale" è stato ritenuto il nome più aderente alle caratteristiche storiche e geografiche del territorio. Nel logo è messa in evidenza la lettera C, presente sia nella parola "ciclabile" che in "Canavese" oltre a rappresentare la sinuosità di un percorso ciclabile sul territorio.

SERVIZI BIKE FRIENDLY

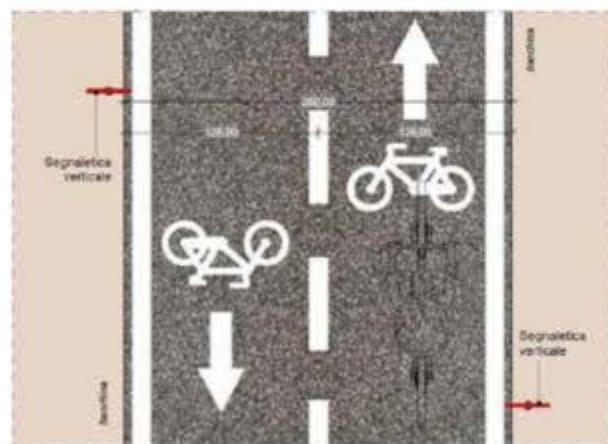
Lo sviluppo di una pista ciclabile deve essere supportata da servizi "bike friendly" pub-



blici e privati, in modo da incentivare i ciclisti all'utilizzo delle nuove ciclo piste. In primo luogo si dovrà cercare di incentivare la formazione di nuove attività che abbiano come scopo la vendita e/o il noleggio di biciclette muscolari o elettriche. Un'altra azione consigliata è la realizzazione di nuovi parcheggi di interscambio per le biciclette in prossimità delle stazioni ferroviarie. È già presente a Rivarolo un parcheggio coperto e videosorvegliato, che potrà essere preso come esempio per le altre stazioni ferroviarie. Le torrette di ricarica delle biciclette elettriche e le torrette con i kit di riparazione sono ulteriori servizi che potranno essere ubicati in alcuni tratti della rete, soprattutto in prossimità dei punti di interscambio.

LA VALUTAZIONE DEI COSTI

Nella valutazione economica dei costi di realizzazione sono stati presi in esame gli interventi lineari e quelli puntuali. Gli interventi lineari identificati sono il ripristino completo della fondazione delle strade bianche esistenti, il livellamento, il ricarico e la cilindratura del fondo. Per i tratti in nuova sede extraurbana sono stati presi in esame i costi di una pavimentazione



drenante ecocompatibile, mentre per i tratti in contesto urbano sono stati valutati il costo di un asfalto in sede separata da cordoli, completato o meno dall'illuminazione e dall'allargamento della banchina. Sono poi stati valutati i costi della segnaletica verticale e identificativa del percorso, della segnaletica orizzontale e dei ripristini puntuali della strada esistente asfaltata, della sistemazione dei sentieri per le mountain bike. Gli interventi puntuali sono individuati in corrispondenza di criticità, come gli attraversa-



menti di rii e canali irrigui, degli attraversamenti ciclopedonali.

I TRACCIATI

I Comuni promotori hanno proposto alcuni tracciati che dovranno mettere in contatto i centri abitati con le periferie e i luoghi d'interesse. Si è scelto di individuare quattro tipologie di tracciato che possano essere fra loro connesse: esistente, principale di collegamento, principale turistico, alternativo. I tracciati esistenti sono i tratti di piste ciclabili già realizzate dalle singole amministrazioni. I tracciati principali di collegamento sono le vie principali da utilizzare per la realizzazione della rete, con lo scopo di collegare i centri dei singoli Comuni. Possono essere realizzati su strade sterrate o asfaltate, generalmente di campagna, che non presentano un grande afflusso veicolare. I tracciati principali turistici sono vie individuate all'interno di un singolo Comune, che abbiano come scopo la fruizione del territorio. Non collegano i centri abitati ma consentono di visitare luoghi di interesse storico, culturale e naturale. Infine i tracciati alternativi hanno lo scopo di collegare i centri abitati alle loro frazioni e di espandere la rete principale.

BOSCONERO

A Bosconero il tracciato esistente è un tratto di pista ciclabile che collega la stazione ferroviaria con il cimitero, ad ovest rispetto al centro cittadino. Il tracciato principale di collegamento parte dalla località Cascina Vioria (che però fa parte del territorio comunale di Rivarolo) per poi raggiungere Feletto, transitando dal centro cittadino. La via indicata negli elaborati grafici permette di utilizzare il tratto esistente e di inglobarlo all'interno della rete. Si è scelto di partire dalla

località Cascina Vioria, poiché in quel logo è presente una fermata della linea di autobus 3131 della GTT, in corrispondenza dell'incrocio tra la Statale 460 e via Leonardo da Vinci. L'alternativa è una via che permetterebbe di collegare Bosconero direttamente al centro di Rivarolo, transitando dalla frazione Mastri e costeggiando la Strada Provinciale 37 su una carreggiata separata. Nel caso che questa alternativa risultasse di difficile realizzazione se n'è ipotizzata una che collegherebbe Mastri alla direttrice principale. L'attraversamento della Statale 460 ricadrà all'interno del Comune di Bosconero e la sua progettazione dovrà essere concordata con i tecnici dell'ANAS.

FELETTO

Nel Comune di Feletto è presente solamente un tracciato che, passando nel centro urbano collega Bosconero con Rivarolo. Lo studio dei tecnici della Città metropolitana prevede la prosecuzione del tracciato, fino ad arrivare nel punto più a nord del confine con Rivarolo Canavese. In quest'ultimo punto le alternative progettuali si differenziano non tanto per il costo quanto per le lavorazioni necessarie. Esiste poi un tracciato alternativo che collega Mastri al tracciato principale di collegamento e transita in parte anche all'interno del Comune di Feletto. La ciclovia dovrà svilupparsi su strade secondarie a bassa densità di traffico, affinché sia garantita la sicurezza dei ciclisti. Purtroppo non transiterà nei pressi della stazione ferroviaria, in quanto il tracciato tocca le sponde del torrente Orco, ma la stazione dista solamente 500 metri dalla ciclovia e gli utilizzatori non avranno problemi

a raggiungerla in piena sicurezza e guidati dalla segnaletica. È possibile raggiungere la stazione dal centro cittadino utilizzando i marciapiedi lungo la strada principale.

RIVAROLO CANAVESE

A Rivarolo il tracciato esistente è una ciclovia urbana sviluppata lungo un'unica direttrice Nord-Sud che collega i principali nuclei abitati con il centro cittadino, toccando la stazione ferroviaria, che è provvista di un parcheggio coperto videosorvegliato per le biciclette. Lo studio dei tecnici della Città metropolitana propone di utilizzare una serie di strade di campagna, che permetterebbero di superare Rivarolo e arrivare a Salassa. La rete esistente dovrà essere collegata a nord e a sud, in modo da permettere ai ciclisti di scegliere in autonomia il percorso preferito. Il tracciato principale di collegamento ha una valenza più turistica rispetto a quello esistente. Il tracciato alternativo individuato ha lo scopo di collegare alcune frazioni, ma non è sufficiente a coprire la maggior parte del territorio comunale. L'alternativa ha quindi l'obiettivo di ampliare la rete ciclovia verso ovest. La presenza della Statale 460 e della Provinciale 37 impone l'adozione di accorgimenti per la sicurezza dei ciclisti. Si tratta di prevedere una carreggiata separata per gran parte del tracciato, adeguando gli incroci a raso, per consentire una corretta segnalazione dell'incrocio con i mezzi leggeri. È stato individuato un percorso alternativo, che collegherebbe la frazione Mastri alla rete principale, grazie ad un tracciato che condurrebbe a Feletto e che sarebbe meno costoso, pur limitando l'espansione della rete ciclovia verso Favria e Oglianico.





SALASSA

Il Comune di Salassa funge da crocevia per la rete in progetto, perché nel centro cittadino il tracciato si biforca. Un percorso prosegue verso San Ponso, mentre l'altro punta verso Valperga. Si è ritenuta necessaria questa divisione, in quanto la direttrice nord-sud allontanava la ciclovia sia da San Ponso che dal centro abitato di Valperga. Il tracciato individuato è classificato solamente come principale di collegamento, in quanto entrambe le direttrici collegano direttamente un Comune limitrofo. È previsto che la ciclovia venga realizzata su strade esistenti di campagna, che in buona parte richiedono un ripristino della massiciata. Al confine tra Salassa e San Ponso è presente una stazione ferroviaria, distante 400 metri dalla ciclovia

SAN PONSO

San Ponso è il Comune più piccolo tra quelli promotori della rete ciclabile. Il tracciato prosegue dalla direttrice ovest-est di Salassa fino al confine comunale di Valperga, transitando nel concentrico con una lunghezza di circa 1.200 metri. È previsto che la ciclovia sfrutti in parte strade secondarie già esistenti e con bassa densità di traffico, mentre per la restante parte si prevede una carreggiata separata. Per un breve tratto seguirà la Strada Provinciale 36, dal km 4+800 al km 5+000. Lungo quei 200 metri di Provinciale dovrà essere prevista una pista ciclabile separata e si dovranno posizionare due portali di segnalazione della presenza di attraversamenti ciclabili.

VALPERGA

Nel Comune di Valperga sono presenti un tracciato principale di collegamento, uno principale

turistico e uno alternativo. Il tracciato principale di collegamento è composto dai percorsi provenienti da San Ponso e da Salassa. La direttrice proveniente da Salassa si suddividerà in due: un tracciato proseguirà verso Cuornè e un altro si congiungerà con la direttrice proveniente da San Ponso. La convergenza in un unico punto, che corrisponde all'inizio del percorso principale turistico, permetterà ai ciclisti di scegliere diverse opzioni. Il comune di Valperga è attraversato dall'itinerario della Ciclovia Pedemontana Alpina della rete Bicalitalia. La connessione con tale rete creerebbe nuovi flussi cicloturistici da e per il Canavese. Il tracciato principale turistico ha come meta il Sacro Monte di Belmonte e insiste su alcuni sentieri montani, che necessitano di ripristini dei fondi stradali, per renderli utilizzabili e sicuri per le mountain bike. Il tracciato alternativo individuato utilizza strade con un traffico inferiore rispetto a quello principale di collegamento, anche se ne allunga il tragitto. La stazione ferroviaria di Valperga si trova a meno di 400 metri di distanza dalla rete ciclabile e sarà possibile in futuro collegarla, o almeno indicare ai ciclisti l'itinerario per raggiungerla.

CUORGNÈ

Il tracciato principale di collegamento nel Comune di Cuornè parte dal confine con Valperga e raggiunge il confine a nord con Pont Canavese, all'imbocco delle Valli Orco e Soana. Nel territorio di Cuornè sono proposti tre tracciati turistici, che permettono di raggiungere alcune località dalle quali partono escursioni montane. I tracciati insisteranno per la maggior parte su strade sterrate o asfaltate a basso traffico. Anche a Cuornè la Ciclo Canavese interseca la Ciclovia Pedemontana Alpina della rete Bicalitalia.

m.f.a.

