

PREMIO PIEMONTE INNOVAZIONE 2020

MOVICENTRO VENARIA REALE NUOVI SCENARI PER UNA MOBILITA' SOSTENIBILE

“leggerezza, rapidità, esattezza, visibilità, molteplicità, consistenza” *(Italo Calvino, sei proposte per il prossimo millennio, 1998)*

Venaria Reale, 23 ottobre 2021

REDAZIONE: Arch. Roberta Cardaci
Settore Lavori Pubblici Ambiente Protezione Civile
Servizio Infrastrutture

DIRIGENTE : arch. Diego CIPOLLINA
Settore Lavori Pubblici Ambiente Protezione Civile

Piazza Martiri della Libertà 1, Venaria Reale
Torino tel.: 011.4072247



CONSULTA
INNOVAZIONE



La Città di Venaria Reale intende candidare al Bando Piemonte Innovazione 2020 un progetto complesso che ha trovato nel tempo la sua configurazione attuale e rappresenta una modalità innovativa e flessibile di interpretare gli interventi sul territorio grazie anche alle sinergie ed alla collaborazione tra i soggetti coinvolti vario titolo, in questo caso Regione Piemonte, GTT. Spa, Agenzia Regionale per la Mobilità, Città Metropolitana di Torino, la Città di Torino, i gestori delle attività presenti nell'area, gli erogatori dei servizi.

Il progetto nel suo insieme intende organizzare ed erogare diversi servizi legati alla mobilità sostenibile e nello stesso tempo introdurre nuove funzioni e servizi relativi alla illuminazione pubblica, sicurezza urbana, energie rinnovabili, valorizzazione dello spazio pubblico per una nuova socialità.

Infine promuovere il turismo e la cultura in un ambito rilevante che ospita due siti Unesco La Venaria Reale e Borgo Castello, il Parco La Mandria e che ha il ruolo di porta della Corona Verde e della Valle di Lanzo.

EVOLUZIONE DEL PROGETTO

Tra le iniziative messe in campo dalla Regione Piemonte per promuovere forme di trasporto più sostenibili, un ruolo di rilievo, per rilevanza strategica e per ammontare di risorse finanziarie ad esso destinate, è stato svolto dal programma di intervento denominato "Progetto Movicentro". Tale programma ha previsto, in corrispondenza di nodi significativi delle reti di trasporto pubblico e privato, la realizzazione di una serie di poli di interscambio (interventi destinati a connettere due o più modi di trasporto) al fine di rendere più agevole e funzionale la mobilità delle persone.

La Città di Venaria Reale fa parte di questo sistema strategico fin dal 2002. Il progetto proposto allora dalla Città e finanziato è stato pertanto concepito in un momento storico molto diverso dall'attuale. Nel volgere del tempo **alcuni dei parametri e dei fenomeni** che avevano orientato la progettazione **sono** sensibilmente **mutati** (flussi di traffico, modelli di fruizione dei mezzi di trasporto, disponibilità di aree di parcheggio, orari e frequenze del Servizio Ferroviario Metropolitano). Contestualmente è significativamente **mutata la sensibilità** rispetto al **tema** del rapporto tra **sviluppo urbano e consumo di risorse ambientali** e tra queste, in modo particolare, il tema del **consumo di suolo**. Infine la rilevante questione dell'equilibrio finanziario degli enti pubblici ha acceso i riflettori sulla necessità del **contenimento dei costi di manutenzione delle opere pubbliche**. Dall'insieme di queste dinamiche è scaturita la **necessità** di una profonda **rivisitazione del progetto di Movicentro** riorientando la progettazione **nella direzione della semplificazione, della sostenibilità ambientale e della migliore aderenza ai concreti bisogni della comunità locale**.

Di seguito si riportano i principali elementi che hanno contribuito alla modifica dello scenario di inserimento dell'opera e la relativa necessità di attualizzazione dell'approccio progettuale.

Nuovo parcheggio della Reggia

Il **progetto iniziale** del **Movicentro** "Ambito Viale Roma" individuava quale fulcro dell'intervento la realizzazione di un **edificio ad uso parcheggio** da collocarsi lungo viale Roma di fronte alla stazione ferroviaria. La nuova struttura prevedeva di ospitare oltre **200 posti auto**. La necessità di un numero consistente di parcheggi era strettamente correlata anche alla prossimità della Reggia, indiscutibilmente forte attrattore di flussi di traffico. Successivamente sono stati completati, specificatamente a servizio della Reggia, due aree adibite a parcheggio denominate rispettivamente **"Parcheggio A"** (un'area prossima alla Reggia e compresa tra Viale Castellamonte, il Torrente Ceronda ed il centro storico di Venaria con una capacità complessiva di circa **272 posti auto**) e **"Parcheggio B"** (compreso tra Viale Carlo Emanuele II ed il Torrente Ceronda con una capacità di **764 posti auto**, di cui **66 destinati ai bus**). Di fatto, pertanto, quota dei parcheggi del progetto originario è già stata realizzata sul medesimo asse urbano (la **distanza** tra **Parcheggio A** e **Movicentro** è di circa **750 m**).

Modalità di interscambio

Per quanto concerne il modello di mobilità il **progetto iniziale** privilegiava lo **scambio auto-treno** (park and ride).

Tuttavia il **"Rapporto di sintesi sull'area metropolitana"** della **"Indagine sulla mobilità delle persone e sulla qualità dei trasporti"** (IMQ 2013) registra una **diminuzione** rispetto al 2010 **del 13,7% della mobilità complessiva** ed in particolare una diminuzione (-20%) della mobilità motorizzata a fronte di un aumento della mobilità con impiego di altri mezzi.

Inoltre le **caratteristiche morfologiche ed urbanistiche di Venaria** rendono l'**ambito urbano** particolarmente **vocato a sperimentare** una varietà di soluzioni per la **mobilità sostenibile**, tra cui evidentemente in primo luogo la **bicicletta**, ma anche **motoveicoli, segway, risciò a pedalata assistita**, e quanto altro potrà offrire l'evoluzione tecnologica e la creatività imprenditoriale locale. **Viene** pertanto a **diminuire** significativamente il **fabbisogno di posti auto nell'ambito del Movicentro** "Viale Roma". Di seguito si riportano le motivazioni che hanno portato la Città ad abbandonare il progetto iniziale.



PROGETTO MOVICENTRO APPROVATO DA RIMODULARE | Fotoinserimento del progetto

Volumi di progetto sovradimensionati rispetto alle esigenze

A questo punto si può affermare che la previsione di progetto di un edificio adibito a parcheggio per oltre 200 autovetture e di ulteriori strutture per l'insediamento di attività commerciali consistenti implica **altezze e volumi** che da una parte risultano **sovradimensionati rispetto ai fabbisogni** e dall'altra introducono ulteriori **elementi-barriera rispetto al** contesto del "parco fluviale" che invece si intende connettere il più possibile con il tessuto urbano.

Aspetti ambientali

Le soluzioni progettuali attualmente previste, proprio in quanto derivanti da un sovradimensionamento delle strutture, inevitabilmente danno origine ad interferenze con le dinamiche evolutive ambientali e paesaggistiche. Ad esempio:

- prevedono l'**impermeabilizzazione di estese superfici**, così impedendo il corretto svolgersi dei cicli bio-geo-chimici del suolo;
- accentuano la **separazione tra ecosistema ripariale ed ecosistema urbano**;
- **inibiscono la percezione visiva** (e quindi anche emotiva) **del paesaggio fluviale e ripariale**.

Esperienze di altri siti

Infine l'esigenza di rimodulare il progetto esecutivo deriva anche dal confronto con le esperienze di altri nodi di Movicentro dove, con una certa frequenza, il **sovradimensionamento** (ad esempio degli spazi da destinare ad esercizi commerciali o degli spazi da destinare alla sosta e alla manovra delle autolinee) è stato un fenomeno **confermato dalle** concrete **dinamiche di utilizzo dei luoghi** da parte degli utenti.



PROGETTO MOVICENTRO APPROVATO DA RIMODULARE | prospetto est



PROGETTO MOVICENTRO APPROVATO DA RIMODULARE | prospetto lato Ceronda

MOVICENTRO.2: ALCUNE MODIFICHE NELL'APPROCCIO MA CONTINUITÀ NEGLI INTENTI

Dalle considerazioni di cui sopra è emersa quindi la necessità di **rivisitazione del progetto finalizzata a ridimensionare l'impatto fisico** dei manufatti e degli edifici, a **contenere** il più possibile il **consumo di risorse**, a **migliorare le connessioni** tra contesto urbano, spazi verdi ed ambito fluviale, ad **incentivare modelli diversificati di mobilità sostenibile**.

La modifica di approccio progettuale non ha determinato, ad ogni modo, elementi incongruenti con gli obiettivi e le funzioni già individuate nella versione originaria nonché con gli elementi costitutivi di un Movicentro. Infatti:

- si conferma la **realizzazione** di una capiente **area di sosta** (auto e bus) e **parcheggio** (auto e biciclette) in prossimità alla stazione ferroviaria;
- si assicura la facilità di accesso alla stazione ferroviaria e la **connessione parcheggio-centro urbano**;
- si assicura l'**interscambio auto-treno**, ma si apporta un maggiore livello di **diversificazione** della **tipologia di mezzi** a disposizione (biciclette, risciò e auto elettriche a noleggio oltre a quanto la micro-imprenditorialità locale vorrà mettere in atto in tal senso);
- si garantisce l'**incremento** dei **posti auto** attualmente esistenti e gli **spazi per la sosta di bus e auto/bici a noleggio** prevedendo un adeguamento quantitativo coerente alle nuove esigenze della comunità locale;
- si mantiene la **funzionalità dei servizi** destinati alla **promozione** ed al **supporto** del **trasporto pubblico** ed all'**assistenza del trasporto privato**;
- si mantiene la **funzionalità dei servizi alle persone** e di prima necessità con opportuni ridimensionamenti;

CONCEPT METODOLOGICO



- si **migliora** l'esistente **rete ciclopedonale** garantendo il raggiungimento degli ambiti di rilevanza fruitiva e di interscambio.

Il **Movicentro** si conferma pertanto quale **nodo strategico** di una rete, situata in un ampio comprensorio -dal Ceronda alla tangenziale nord - in cui si addensano **nuove attività** (produzione idroelettrica sul canale Torino, didattiche nella Casa sul Fiume, sportive presso i campi sportivi del Parco di Altessano, eventi culturali e sociali in piazza Atzei,...) e le relative **nuove funzioni**.

Volendo fare riferimento ad un approccio "sito specifico" la **revisione** di progetto oggi in corso di esecuzione **si è pertanto ispirata ai criteri seguenti**, in coerenza con le scelte strategiche dell'amministrazione:

Per quanto attiene alle **soluzioni architettoniche e morfologiche**:

- drastica riduzione delle superfici impermeabilizzate;
- drastica riduzione dei volumi da scavare, dei volumi da edificare e quindi del consumo di risorse.

Per quanto attiene alla **mobilità**:

- incentivazione dell'interscambio bicicletta — treno (per i flussi quotidiani connessi al trasferimento a Torino per lavoro) e treno-bicicletta (per i flussi turistici verso la Reggia e il Parco La Mandria);
- insediamento di mezzi di trasporto alternativi all'auto a seguito di iniziative di microimprenditorialità locale (nolo autoscooter e biciclette elettriche, segway...).

Per quanto attiene alla **tecnologie di supporto**:

- sistemi avanzati per il pagamento dei biglietti di treno, autobus e parcheggi;
- supporti informatici (pannelli, app,...) per garantire tempestiva e capillare informazione circa i tempi di percorrenza, la disponibilità e la localizzazione dei mezzi.
- Sistema di videosorveglianza collegato alla Centrale Operativa dei Vigili Urbani e monitoraggio dei flussi di traffico attraverso i portali collegati sull'Asse del Viale Roma

Per quanto attiene alla **rete infrastrutturale**:

- rafforzamento delle rete ciclabile comunale;
- rafforzamento dell'accessibilità per anziani e disabili;
- ampliamento della zona 30;
- rafforzamento del ruolo del verde quale elemento di connessione tra ambiti urbani e ambiti seminaturali e di fruizione (Parco Altessano).

Per quanto attiene ai **flussi di energia**:

promuovere e creare sinergie con la micro-imprenditorialità locale e sovralocale in relazione a:

- adozione di soluzioni di autonomia energetica (sistemi off grid);
- soluzioni di contenimento dei consumi per l'illuminazione;
- soluzioni di contenimento delle emissioni di CO₂

Per quanto attiene alla **sostenibilità ambientale, paesistica ed ecosistemica**:

Gli elementi progettuali sopra definiti (semplificazione architettonica e contenimento dei volumi edificati, rafforzamento delle connessioni funzionali e infrastrutturali, impiego di tecnologie innovative, autonomia energetica,...) sono i presupposti per il complessivo ridimensionamento dell'impatto ambientale del cantiere e le basi per un modello di gestione urbana (fase di esercizio) caratterizzato da sostenibilità e resilienza.

Il modello di **Movicentro** attualmente in studio rappresenta inoltre un'occasione di **fusione di funzioni / esigenze antropiche con quelle ecosistemiche e naturali** rilevate nell'ambito ripariale adiacente (Ceronda/Stura). L'intervento si prefigura pertanto come un'**opportunità di rigenerazione**, di una porzione del tessuto urbano in grado incidere sui flussi e sulle abitudini delle persone e, di conseguenza sui modelli fruitivi dei luoghi. Il **presidio spontaneo** e continuativo di tali **spazi pubblici**, oggi resi funzionali grazie ai recenti interventi del progetto Corona Verde 2, consentirà la **riappropriazione**, da parte della cittadinanza, del **Parco di Altessano** e della **Casa sul Fiume** e la contestuale sensibilizzazione sulle corrette modalità di fruizione.

Elemento di connessione fisica, concettuale ed ecosistemica tra la nuova realizzazione e il Parco sarà pertanto **"il verde"** da intendersi quale **strumento tecnico** in grado di **rafforzare la continuità ecologica e fruitiva** e l'**inserimento paesistico** dell'opera.

Infine è stata realizzata una nuova viabilità permeabile e un rain – garden consistente nella eliminazione di tutti i chiusini di raccolta delle acque per far posto ai filari di rain garden in grado di moltiplicare le capacità di smaltimento delle acque ed essere 8 volte superiori rispetto alla massima piovosità ottenibile nell'area riuscendo a creare un volume di invaso di 430 m cubi anziché 53 necessari. L'acqua viene captata ed accumulata in serbatoi fino ad un massimo di 195 mc utilizzabili per l'irrigazione e la gestione del verde. L'acqua prima di essere immagazzinata viene purificata sia dalle piante che da filtri di inerti presenti nel sottosuolo in modo da eliminare impurità e residui di carburanti presenti nell'acqua di prima pioggia. Grazie a questo sistema si è creata una strada off grid rispetto alla gestione delle acque che non sovraccarica il sistema di collettamento cittadino. (Il sistema ideato dai progettisti ha vinto il premio Eco Tech Green 2018).

LE SUGGERZIONI PROGETTUALI DEL MOVICENTRO.2

Il progetto è stato suddiviso in tre ambiti

Ambito 1 | Il bosco-parcheggio: un esempio di verde multifunzionale

La **superficie** destinata a **parcheggio è stata** significativamente **ridimensionata** e **adeguata alle nuove esigenze**. Non è stato necessario realizzare uno specifico edificio multipiano, ma semplicemente di attrezzare una **superficie piana all'aperto**.

A questo scopo si è fatto riferimento alla soluzione tipologica del **"parcheggio verde multifunzionale"** tenendo conto degli indici prestazionali qualitativi e quantitativi indicati in letteratura e più precisamente di:

- coerenza paesaggistica e funzionale delle specie arboree e arbustive impiegate;
- rapporto tra numero di alberi e posti auto;
- rapporto tra la superficie ombreggiata e superficie totale posti auto
- rapporto tra superfici impermeabili, superfici drenanti, superfici filtranti e superficie totale.

In particolare le **soluzioni adottate**:

- contengono il più possibile l'impermeabilizzazione del suolo;
- prevedono una copertura arborea diversificata e disposta a sesto irregolare in grado quindi di connettersi in modo equilibrato sia sotto il profilo formale che funzionale con la vegetazione del Parco fluviale di Altessano.

Il parcheggio accoglie:

- posti auto: 50;
- posti car sharing: 10;
- posti auto elettriche: 10.

L'area comprende, al piano stradale di Via Roma, la piattaforma di interscambio: tpl, Venaria express, linee su gomma verso le Valli di Lanzo, Trenino per la Mandria (come da APQ reggia), bus di trasferimento lavoratori aree industriali di Venaria, ecc.

Ambito 2 | Piazza stazione: uno spazio per la mobilità sostenibile e l'accoglienza dei viaggiatori

La stazione storica di Venaria Reale fu progettata nel 1867 dall'ingegnere Gaetano Cappuccio, innovativo progettista ferroviario e di impianti idraulici, già autore, nel 1862, del progetto della stazione di Corso Giulio Cesare in Torino, allora stazione terminale della linea ferroviaria Torino-Ciriè, e del collegamento ferroviario tra Susa e la linea del Fréjus.

La stazione di Venaria costituiva un "unicum" nel panorama delle stazioni ferroviarie italiane, in quanto il fabbricato viaggiatori era una costruzione di due piani posta a cavallo dei binari lungo il sovrappassaggio della ferrovia di viale Roma.

All'inizio degli anni novanta del secolo scorso, lo stabile dovette essere abbattuto a causa dei lavori di raddoppio del binario; al suo posto venne costruita la nuova stazione, aperta il 21 dicembre 1991. L'edificio attuale è anch'esso posto a cavallo della ferrovia, ma con solo un piano fuori terra, tetto a falde con struttura in acciaio e rivestimento in lamiera.

L'edificio e lo Spazio Pubblico antistante sono stati oggetto di restyling prevedendo una facciata in lamiera recante le immagini della stazione del 1867 e nuove pavimentazioni e arredo urbano in modo da rendere questa Stazione idonea ad accogliere i turisti anticipando mediante idonea comunicazione la visita alla Città.

Intersecata da Viale Roma, opportunamente segnalato e rimodulato come descritto di seguito, si configurerà quindi la **"Piazza Passante"**: una **piattaforma pubblica ciclo-pedonale**, funzionalmente **destinata all'interscambio con i mezzi di trasporto leggeri e innovativi** (postazioni di nolo biciclette normali e a pedalata assistita, segway, punti di alimentazione elettrica, accesso ai binari...), al kiss/ bike and ride, all'accoglienza dei viaggiatori e dei turisti garantita dall'elevato grado di tecnologia di supporto e dai servizi di base. (bar, biglietteria, edicola, ecc.).

La nuova piazza ospiterà le scale e l'ascensore per il raggiungimento delle banchine ferroviarie e il collegamento diretto (ascensore e scale) al nuovo parcheggio (Ambito 1).

La Nuova Stazione grazie alla collaborazione con G.T.T. S.P.A sarà adeguata alle Norme Internazionali per l'accessibilità alle persone a mobilità ridotte STI PMR.

In riferimento alla mobilità, nel dettaglio, si prevede che la Piazza debba ospitare:

- posti moto a raso: 25;
- posti in box per bici: 20;
- posti bici all'aperto in rastrelliera: 30;
- postazioni bike sharing: 20;
- postazioni noleggio bici e bici assistite: 20.

In riferimento alla tecnologia di supporto all'accoglienza, si riportano di seguito alcuni riferimenti ritenuti di interesse:

- **biglietteria elettronica** (compresa emissione di biglietti a consumo);
- **pannelli informativi** sugli orari dei passaggi dei mezzi su rotaia e su gomma (Movibyte);
- **totem informativi**: informazioni turistiche e mappe interattive di definizione dei percorsi ottimali, applicazioni per la localizzazione dei mezzi a noleggio;
- **free wi-fi**.

Ambito 3: viale Roma: le connessioni funzionali, ecosistemiche e infrastrutturali

Movicentro dovrebbe assumere il ruolo di nodo vitale situato all'interno di una rete di luoghi e attività piuttosto articolata.

Per assolvere questo compito il progetto prevede una serie di **interventi che garantiscano** in primo luogo la **connessione tra le diverse parti del sistema sia urbano sia ecologico**.

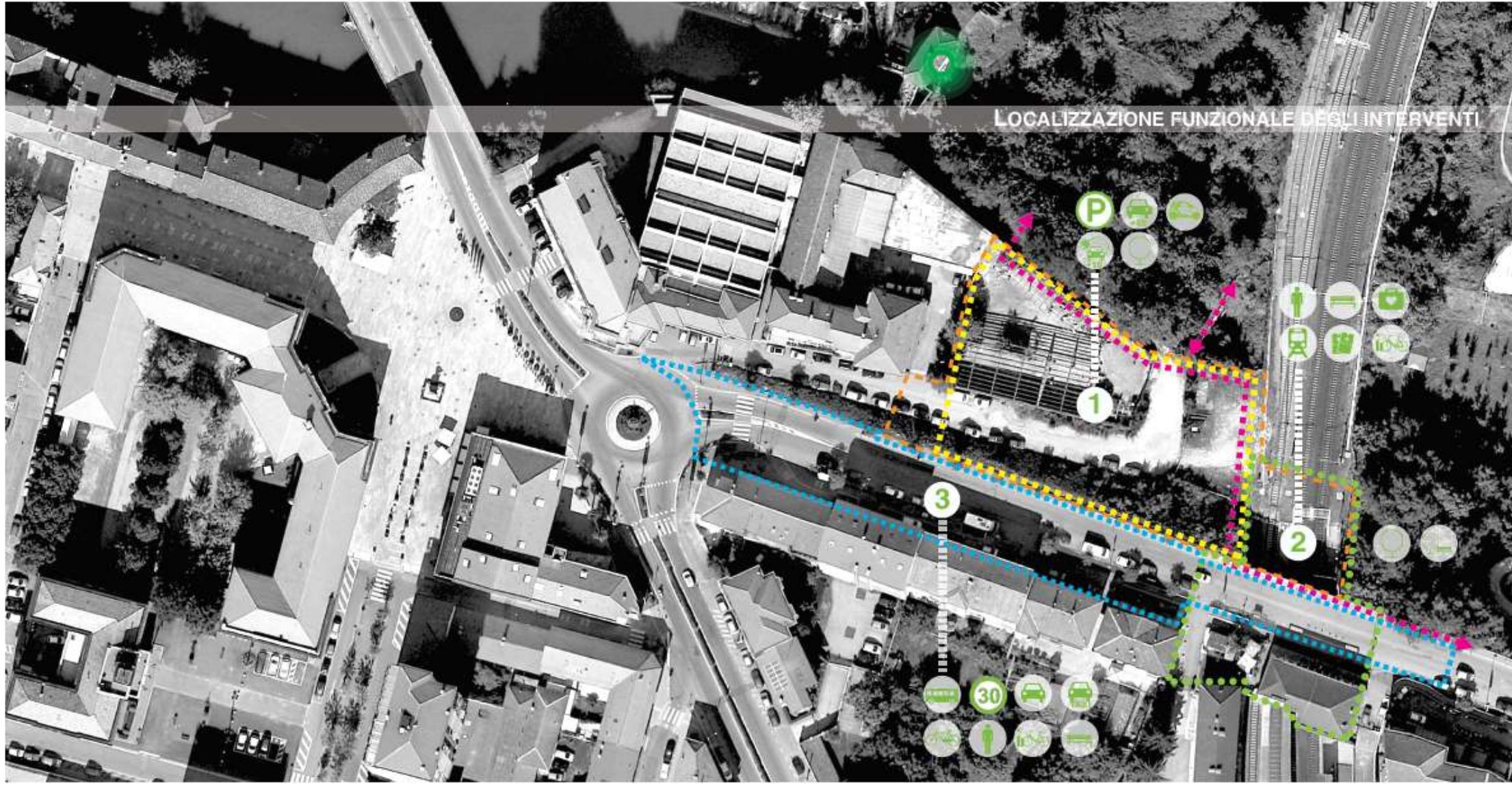
In particolare:

- **l'ampliamento della sezione stradale** di Viale Roma per permettere la **sosta** e la **manovra** degli **autobus**;
- la **connessione** con la **rete delle piste ciclabili** a partire dalla stazione e dal Parco di Altessano anche al fine di garantire un'agevole accessibilità sia alla Reggia che al Parco La Mandria, la Corona di Delitie in Biciclette che transita in questo nodo;
- la **connessione** con il **Parco fluviale** e con la **Casa sul Fiume**;
- **miglioramento** dell'attuale frammentazione di **spazi di valenza ecologica**;
- **adeguati** gli attuali **passaggi strategici** ad oggi non particolarmente funzionali e valorizzati.

Nello specifico:

- **connessione** dall' area di **nuovo parcheggio** al giardino della **Casa sul Fiume** (passerella esistente attualmente non fruibile e stradina a valle del parcheggio da adeguare);
- **connessione ciclopedonale ed ecologica** (deframmentazione) tra **Parco Altessano** e nuova **Piazza stazione/ Parcheggio/ Giardino Casa sul Fiume**;
- **adeguamento** della **passerella** pedonale ferroviaria di via **Giuseppe Garibaldi**;
- **connessione** tra **Movicentro** e **Stazione Rigola** (di cui si prevede il potenziamento nel breve-medio termine);

LOCALIZZAZIONE FUNZIONALE DEGLI INTERVENTI



- Percorsi pedonali
- Zona 30
- Percorsi ciclabili
- Bike sharing
- Parcheggio di interscambio
- Parcheggio auto
- Parcheggio auto elettriche
- Car sharing
- Stazione ferroviaria
- Stazione autobus
- Parcheggio taxi
- Biglietterie automatiche
- Connessioni con altri ambiti
- Ambiti di fruizione del paesaggio
- Ambiti di fruizione urbana
- Attività commerciali
- Aree verdi
- Casa sul fiume

- Connessione ambiti paesaggistici
- Area di progetto MOVICENT RO
- Ambito 1 bosco parcheggio
- Ambito 2 piazza stazione
- Ambito 3 viale Roma

RAFFRONTO TRA PROGETTO APPROVATO E NUOVO CONCEPT

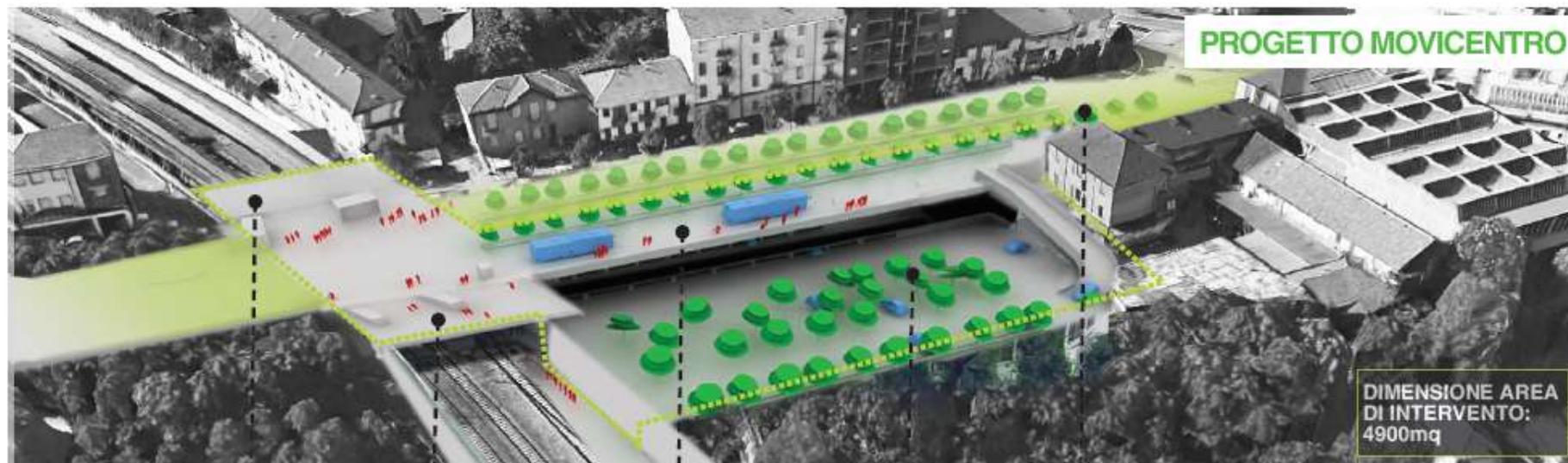


PROGETTO MOVICENTRO

VERSIONE APPROVATA

Alcuni dei parametri che avevano orientato la progettazione del Movicentro di Venaria sono sensibilmente mutati (flussi di traffico, modelli di fruizione dei mezzi di trasporto, disponibilità di aree di parcheggio, orari e frequenze del Servizio Ferroviario Metropolitano). Contestualmente è mutata la sensibilità sul consumo di risorse ambientali. Dall'insieme di queste dinamiche scaturisce la necessità di una profonda rivisitazione progettuale nella direzione della semplificazione, dell'alleggerimento e della migliore aderenza ai concreti bisogni della comunità locale.

DIMENSIONE AREA DI INTERVENTO:
4300mq



PROGETTO MOVICENTRO

NUOVO CONCEPT- VERSIONE 1

1. Piazza stazione: demolizione stazione ferroviaria esistente e realizzazione di spazio pubblico attrezzato con biglietteria, edicola, bike box, bike/kiss&ride, posti bici e moto
2. Piazza stazione: mantenimento degli accessi con scale e ascensori alle banchine senza modifica della sede ferroviaria.
3. Fermata bus/navetta: allargamento sede stradale per corsia preferenziale e sosta bus.
4. Parcheggio: semplificazione dell'accesso, 70 posti auto a raso, mantenimento accesso diretto alla banchina, impiego di verde multifunzionale, connessione con il parco.
5. Adeguamento della viabilità: riorganizzazione della sede stradale, connessioni ciclopedonali, recupero posti parcheggio, area taxi, impiego di verde multifunzionale.

DIMENSIONE AREA DI INTERVENTO:
4900mq

DIMENSIONE AREA PREVISIONALE DEGLI INTERVENTI COMPLEMENTARI SU SPAZI PUBBLICI:
8000mq

1. Piazza stazione: servizi e interscambio mobilità leggera

2. Piazza stazione: nuovi accessi alla banchina

3. Fermata bus/ navetta

4. Parcheggio e car sharing

5. Adeguamento della viabilità



Il Nuovo Progetto Movicentro Venaria Reale: il valore complessivo dell'investimento è pari ad Euro 4.900.000

I lavori sono attualmente in corso e termineranno nel marzo 2021

Entro il 2022 sarà garantito il collegamento della Ferrovia Torino Ceres SFM 2 tra la città di Venaria Reale, l'aeroporto, la Città di Torino con un treno ogni 15 minuti

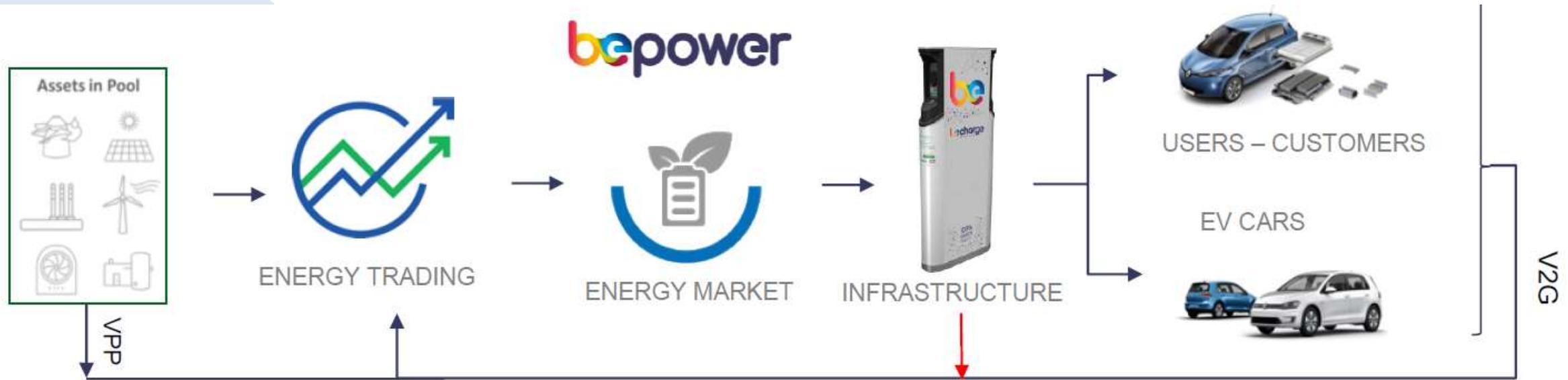


La nuova piazza passante con gli accessi ai binari e la piattaforma di attestamento dei bus



La sistemazione degli spazi pubblici e gli accessi al parco Corona Verde ed al sistema delle piste ciclabili

L'INFRASTRUTTURA DI RICARICA PER I VEICOLI ELETTRICI SARA' ALIMENTATA CON ENERGIE RINNOVABILI



QUICK
22kW AC

Urban Areas

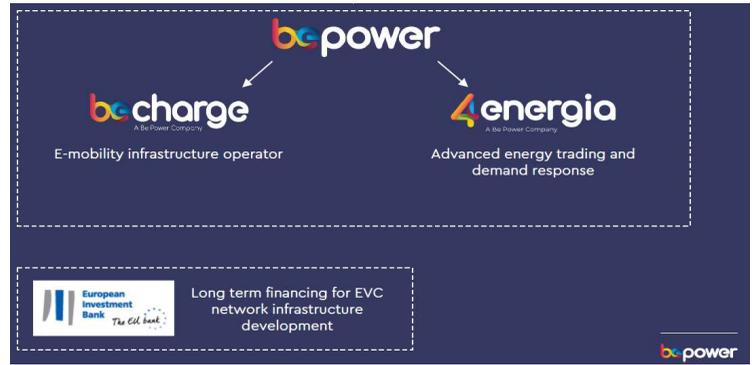
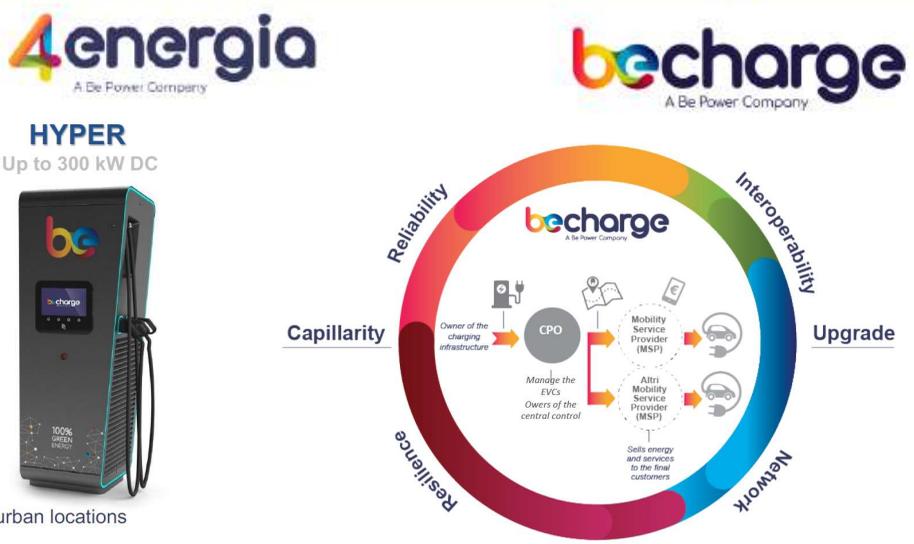
FAST
Up to 75kW DC

100% GREEN ENERGY

Areas beyond city's borders and strategic urban locations

HYPER
Up to 300 kW DC

100% GREEN ENERGY



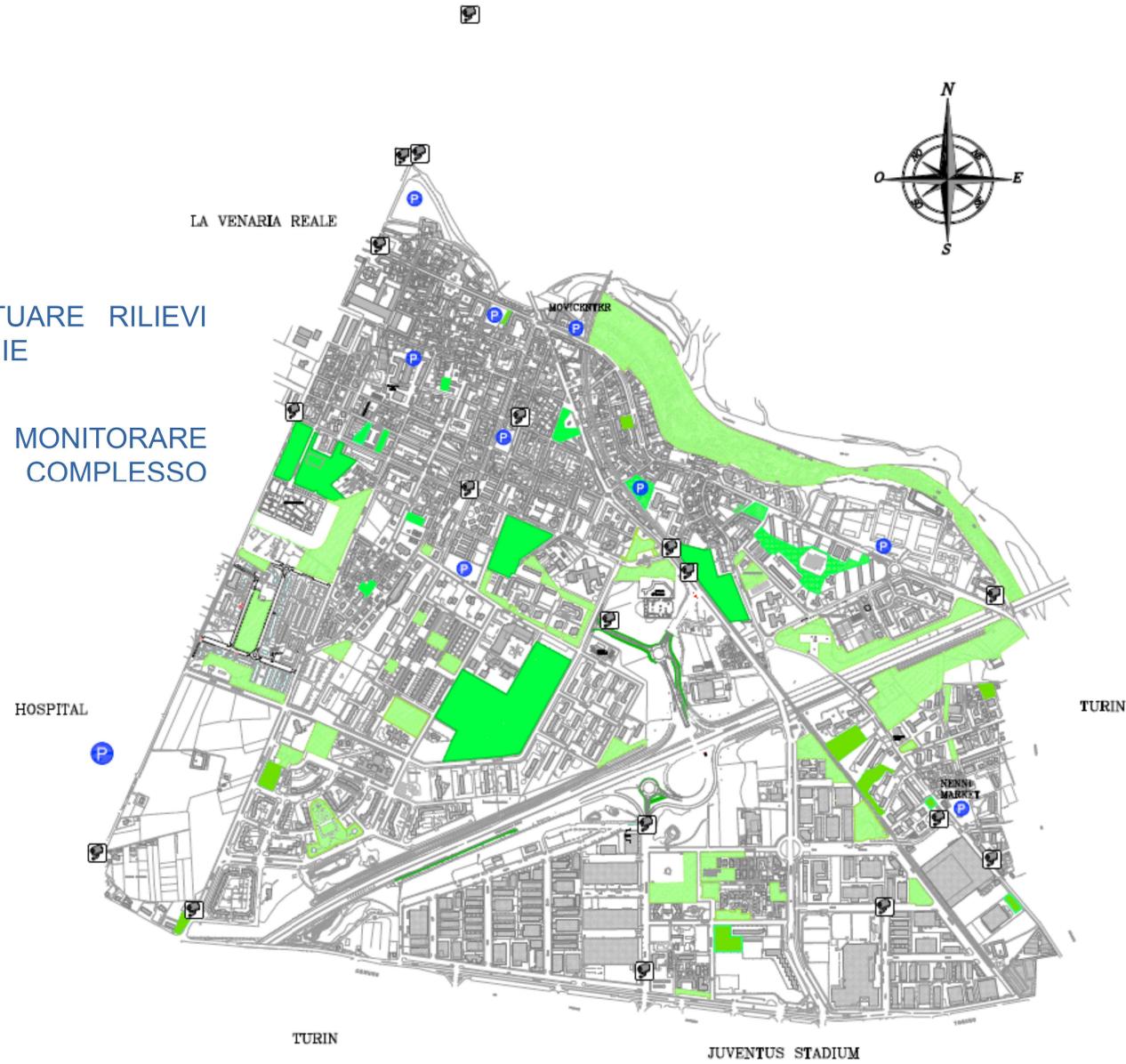
IL SISTEMA DI MONITORAGGIO DEL TRAFFICO PER MISURARE LE AZIONI INTRAPRESE SULLA MOBILITA'

19 GATES INSTALLATI

39 TELECAMERE

IL SISTEMA PERMETTE DI EFFETTUARE RILIEVI PUNTUALI DI TRAFFICO PER TIPOLOGIE

PERMETTE INOLTRE DI MONITORARE L'ACCESSIBILITA' AL SISTEMA DEL COMPLESSO SABAUDO



ELECTRONIC GATE

POSITION IN THE CITY



