

SCHEDA INTERVENTO SINTETICA

15.1.1.4

COMPLETAMENTO DI UNA PISTA CICLOPEDONALE
DRUENTO S.GILLIO (OOPP5 OOPP6)

II.6

1. QUADRO CONOSCITIVO

1.1 QUADRO CONOSCITIVO GENERALE E OBIETTIVI DELL'INTERVENTO

Localizzazione dell'intervento: Comuni di DRUENTO, S. GILLIO e VAL DELLA TORRE

L'intervento proposto è costituito da tracciati ciclo-pedonali di collegamento urbano, tra i comuni interessati, e con valenza ambientale e turistica.

Il tracciato collega, solo apparentemente, i comuni di VAL della TORRE, S.GILLIO, DRUENTO, in realtà si inserisce in un contesto molto più ampio ed importante: quello di raccogliere i percorsi turistici presenti (e una loro possibile espansione) che confluiscono sull'asse della SP8, con una sorta di dorsale convergente sul Parco della Mandria (ingressi di Druento della Rubianetta e della Bizzarria), il Centro del Cavallo, e, conseguentemente, con la Reggia di Venaria. Infatti l'intervento, raccogliendo i tracciati, esistenti e in progetto, delle "Terre dell'Ovest" (Patto Territoriale della Zona Ovest) e con la Mandria rientra in una rete molto ampia di offerta turistica. In una logica culturale e ambientalmente consapevole.

Da questo quadro emergono le molteplici finalità preposte, dirette e indirette, e, per alcuni aspetti comuni:

- I tracciati con valenza urbana - di collegamento tra centri d'interesse a livello locale (scuole, servizi con le aree urbanizzate) e collegamenti tra comuni limitrofi - con il fine: i) di incentivare (in condizioni di agio e sicurezza) l'uso di mezzi di trasporto alternativi all'automobile, quale la bicicletta; ii) la protezione del pedone e delle fasce deboli (presenza importante nelle realtà locali);
- Favorire, ampliando l'offerta, dell'uso turistico della bicicletta, collegando tra loro i tracciati esistenti su una dorsale, diretta anche ai servizi presenti nei centri abitati;
- Costruire una nuova maglia turistica verso il Parco della Mandria, le nascenti attività equestri, la reggia di Venaria, l'accesso al parco dalle porte di Druento e della Bizzarria, migliorare l'offerta di ciclabilità;
- Più indiretta, ma non meno importante, la generica riduzione del traffico e dell'inquinamento, il favorire un turismo consapevole, la valorizzazione dell'ambiente...

Tutto ciò avviene in un contesto territoriale, agricolo, paesaggisticamente interessante, con valenze storico ambientali importanti (la Rubianetta, La Bizzarria, il ponte di S.Gillio, il borgo vecchio a Brione con la chiesa di S.Maria della Spina (a Val della Torre).

L'intervento è parte di altre azioni, e altre azioni ne sono parte, per la costituzione della rete ciclopedonale complessa. Per cui, su un contesto di interventi "a macchia di leopardo" questo, per quanto finanziariamente possibile, prevede la riorganizzazione (finalizzata) dei tracciati esistenti implementato da altri interventi di iniziativa pubblica e privata.

Lo studio complessivo comprende (poiché le motivazioni della grande rete sono forti) ulteriori estensioni e collegamenti, ad esempio:

- l'estensione da Brione al centro a S.Gillio attraverso un percorso sterrato;
- l'estensione di S.Gillio verso la Bizzarria;
- Il tratto lungo il muro della Mandria a Druento

Tutti tracciati che, solo per motivi economici, non vengono compresi nella priorità 1 di questo SdF.

I collegamenti nel contesto socio-economico sono diretti soprattutto al raccordo con le attività agrituristiche, di pesca sportiva, sportive...

Le connessioni con contesto istituzionale, in cui si interviene, interessa: Regione per i Piani territoriali, Provincia, Comuni e Comunità Montana Val Ceronda e Casternone (in seguito Comunità Montana),

nonché il Patto Territoriale della Zona Ovest (a cui il presente SDF si appoggia).
Il progetto è stato concordato le istituzioni e fa riferimento al PPC del Patto Territoriale zona Ovest.

Tipologia di intervento: Lotto funzionale

Indicazioni relative ai soggetti coinvolti e Rapporti instaurati sul territorio con altri soggetti pubblici o privati:

Proponenti, Promotore: comuni aderenti al PTI

Finanziatore: Regione Piemonte

Realizzatori: impresa selezionata in seguito appalto pubblico

Proprietari: le Amministrazioni Locali e i privati assoggettati a espropri

Gestori: le Amministrazioni Locali

1.2 INDIVIDUAZIONE DELLE EVENTUALI ALTERNATIVE PROGETTUALI

Elenco e caratteristiche delle alternative progettuali individuate

Sussistono più livelli di valutazioni delle alternative come:

- macro-area; in cui il “non fare nulla” costituisce l’unica alternativa importante da valutare;
- nella micro-area; sono presenti alternative in ambito locale come variazioni di percorso (in seguito descritte) di collegamento urbano, scelti secondo criteri generali che privilegiano:
 - la sicurezza (quindi tracciati in sede protetta) quindi i percorsi più lontani possibili dalla provinciale (compatibilmente con i presupposti);
 - i tracciati più brevi;
 - le pendenze orografiche minori;
 - gli aspetti ambientali, storici, turistici.

Più analiticamente questi aspetti sono in seguito evidenziati:

Interventi prioritari

a) dal centro abitato di **Druento al confine comunale di S.Gillio (A-B)**

- Il tracciato corrisponde a quello della provinciale (SP8) ciò in ossequio al fatto che, essa costituisce la confluenza di tutte le viabilità secondarie. Non sono accettabili altre alternative di tracciato poiché non coinvolgerebbero tutte le viabilità esistenti. Non solo, questo è l’unico tracciato possibile con la minore presenza di dislivelli sia, in termini assoluti che complessivi (più modesti e meno ripidi); condizione, questa, essenziale per l’uso “urbano” e diffuso della bicicletta.
- Il contesto in generale (disponibilità del suolo, preesistenze, manufatti, altri ostacoli ecc.) manifesta una certa indifferenza su quale lato collocare la pista. La scelta verte su altri aspetti quali la necessità di doversi connettere con un tracciato già esistente, di circa un chilometro, all’altezza di Druento (ovvero è possibile porsi sul lato opposto ma dovendo prevedere degli attraversamenti stradali protetti – ciò con quanto ne consegue). Per quanto attiene la fruizione (confluenza degli utenti sulla pista), su Druento è più favorevole il lato in cui è già stato edificato un tratto di pista (...infatti gli interventi sono stati avviati su questo lato – Misterletta-); per S.Gillio la condizione è indifferente essendo presenti realtà edificate in ambo i lati.

b) Dal **confine Druento S.Gillio al centro abitato di S.Gillio (B-C)** su questo tratto trovano riscontro i punti precedentemente espressi:

- Anche in questo caso, essendo il prolungamento del precedente tratto, lungo la provinciale (SP8), pur trovandosi nelle stesse prerogative, non sono ipotizzabili alternative di tracciato.
- L’ipotesi di attraversamento della provinciale (per collocarsi sull’altro lato) risulta non percorribile per gli aspetti “sicurezza”, fatta salva la necessità di un sistema di semaforico.

c) Attraversamento del **centro abitato di S.Gillio**

- Sono possibili due alternative: una esistente, la viabilità interna al centro abitato già percorribile senza interventi (ma con la promiscuità dei tracciati); l’altra utilizzando, più a sud, via Musinè (C-D), che presenta, oltre la parziale realizzazione di percorsi protetti, un punto di richiamo importante: la scuola. La modestia dell’intervento, la presenza scolastica (soprattutto) sono punti di forza determinanti. Il punto di debolezza è l’esproprio parziale di

una striscia di circa 2 mt, su cui insiste un tratto di recinzione; necessaria per conseguire l'allineamento e il completamento della pista.

d) Collegamento **S.Gillio con Grange di Brione (H-I-L)**

- Le alternative possibili sono molteplici ma a parità di altri parametri è stata scelta quella più economica (la presenza del tratto già realizzato di via Bonino, circa 3,5 km) (I-L);
- Il tratto H-I, inserito nella seconda fase, è l'ultimo tassello per il collegamento urbano tra i due comuni, anche questo collegamento ha una sua valenza se gli si vuol dare un peso "urbano", sia come raccolta di utenza locale che come collegamento con via Bonino.

e) Collegamento **via Bonino con Grange di Brione (L-M-N)**

- Si tratta di continuare il tracciato di via Bonino e proseguire lungo la provinciale verso le Grange di Brione Il percorso è stato determinato per: i) completare via Bonino; ii) in quanto in grado di raccogliere gli addetti all'area industriale da Val della Torre/Brione; iii) raccoglie l'utenza di Grange di Caselletto, distante qualche centinaio di metri.

f) Tratto dalla **Borgata Brione alle Grange di Brione (R-Q-O)**

- In parte si riassume a lato della provinciale, da Brione al cimitero, poi, per il tratto in dal cimitero alle Grange di Brione su un vecchi sedime stradale in disuso (da quando fu edificata la provinciale) e parzialmente utilizzato a parcheggio cimiteriale. Mentre per il primo tratto non c'è una vera alternativa su questo, era possibile continuare la percorribilità lungo la provinciale e con la debolezza determinata della mancanza di spazio fisico presso la rotatoria e l'ingresso della borgata. Punto di forza, oltre la sicurezza (una protezione stradale assoluta), è il passaggio ambientalmente migliore.

g) Tratto interno alla **Borgata Brione (S-R)**

- Il tratto di ingresso a Brione in cui, l'alternativa possibile, era il collocamento a lato della provinciale è stato scelto un tracciato più interno privilegiando i percorsi più lontani possibili dalla provinciale (compatibilmente con i presupposti).
- Nell'attraversamento di Brione si è preferito utilizzare la viabilità esistente, interna alla borgata, con strade a traffico nullo (servizio alla residenze).

h) Tratto dalla Borgata Brione alle Chiesa di S.Maria della Spina

- Questo brevissimo tratto è di completamento con il tratto precedente. Non è solo per attuare il collegamento alla bellissima piazzetta e la chiesa ma, anche con altri tratti e servizi di iniziativa privata (piazza, centro commerciale e servizi alla persona) in programmazione, sul lato opposto.

i) Tratto interno al Comune di Val della Torre: **tra Borgata Brione scuole, palestra, chiesa (S-T)**

- Il tratto in esame, oltre l'estensione in direzione centro cittadino, ha una necessità precisa: il collegamento tra il centro abitato, le borgate e alcuni servizi fondamentali, per una di utenza sensibile (anziani e bambini, ovvero: scuole, parrocchia e palestra). I servizi si trovano sullo stesso lato stradale.

Interventi in fase 2 (oggetto di valutazione complessiva ma fuori delle disponibilità economiche:

j) Tratto dal **Centro del Cavallo alla strada della Bizzarria (F-G)**

- Questo è un'alternativa all'attuale collegamento che fa riferimento alla via della Bizzarria (lungo il muro del Parco), attraversamento del Ceronda, proseguimento per via Medici del Vascello, attraversamento del Ceronda, via alla Cascina Remondino quindi il Centro del cavallo; con dei pesanti punti negativi: i) l'allungamento, enorme, del percorso; ii) l'attraversamento a raso del fiume che, in caso di modesta piena, si trasforma in un guado (in caso di piena impegnativa vengono chiuse le sbarre). Il percorso è piacevole e si svilupperebbe in mezzo al bosco, per contro il costo della realizzazione di un'opera da ponte di una ventina di metri.

a) Tratto detto "dei Laghi" **via U.Foscolo, collegamento con Str. Alpignano, laghi Borgarino, via Bonino, Tetti Negri (J-W-Y-X-Z))**

- Questo è stata scelta come percorso turistico per portare il pubblico in un area faunisticamente e ambientalmente potenzialmente interessante. A tal fine si sfrutta il tracciato

di un tratturo agricolo esistente.

- L'alternativa e quella di non realizzare il percorso.
- b) Tratto di str. La Casassa, **da S.Gillio alla Bizzarria**
- Questo è stata scelta come percorso turistico per portare il pubblico dalla dorsale all'ingresso della Bizzarria e da qui, volendo, verso il centro del Cavallo o entrare nel Parco.
- La via più comoda, per i noti motivi, è rappresentata dalla provinciale: più diretta, minori dislivelli; per contro la vicinanza stradale con i noti risvolti di sicurezza (seppur marginale data la protezione della sede) e ambientali.
- L'occasione per un alternativa è stata data dalla presenza di un opera da ponte (in mattoni facciavista), a circa metà del percorso, in disuso, ma interessante e necessaria di manutenzione. Penetrando all'interno dell'area agricola, ma percorrendola in parallelo, si rientra in un contesto ambientalmente favorevole con valenza culturale.

1.3 MODALITÀ DI GESTIONE DELL'OPERA

Modello gestionale individuato

Le opere in progetto fanno riferimento alla gestione dei singoli comuni, i quali gestiranno in proprio con semplici azioni di manutenzione di tipo stradale.

2. FATTIBILITÀ TECNICA

2.1 INDICAZIONI TECNICHE “DI BASE” ED ESPLORAZIONI PREPROGETTUALI

Descrizione tecnica dell'opera: Rispetto l'intero studio, per mere questioni di budget, lo SdF viene limitato e concentrato su alcuni tratti sia per le potenzialità di coinvolgimenti di altre realtà sia, per il concomitante interesse locale.

I tratti relativi alla “Priorità 1” sono:

- da Druento a S.Gillio
- a) per gli aspetti di richiamo turistico e confluenza verso il Parco della Mandria e il Centro del Cavallo, in collegamento con i tracciati presenti nel comune di Druento
- b) per la comunicazione Druento/S.Gillio e, in ambito urbano, all'interno dello stesso comune di S.Gillio;
- da S.Gillio a Grange di Brione (con assenza di un tratto – attualmente utilizzabile in promiscuo)
- da Grange di Brione con Brione
- a) per la comunicazione, in ambito urbano, all'interno delle realtà locale in estensione (privata) verso Val della Torre;

Risultati attesi – output - in beni e servizi: La proposta attende, come premesso, risultati e ritorni in ambito locale e non:

a) In ambito locale

- L'incremento dell'uso della bicicletta con l'aumento di accessibilità ai servizi (scuole, cimiteri, palestre, campi calcio ...) ma anche di trasferimento nel contesto urbano. Ciò deve avvenire perentoriamente in condizione di sicurezza e agio (percorsi limitati, pendenze modeste...).
- Conseguentemente si auspica una riduzione del traffico veicolare in ambito urbano (riduzione degli inquinanti – aria, rumore...).

b) In ambito turistico

- A fronte di una maggiore offerta di percorsi, poco impegnativi (limitate distanze e difficoltà), per la mobilità turistica, si attende un maggior flusso turistico generalizzato e un maggior flusso in direzione Mandria.
- Indirettamente, un certo incremento economico per le attività di ristorazione e servizio alla persona. Ciò da intendersi in un quadro generale di servizio al turismo locale.

c) In ambito socio-culturale

- I percorsi turistici attestano a punti di interesse storico-culturale di pregio (La Rubianetta, la Bizzarria, il ponte di S.Gillio, piazza... Di Val della Torre...) ciò costituisce, da solo, richiamo con motivazione culturale; dando l'accessibilità, si attende un maggior flusso turistico e, conseguentemente, una maggior valorizzazione dei siti. A ciò corrisponde un incremento delle attività connesse (attività equestri alla Bizzarria e a Druento -anche per il nascente Centro del Cavallo-, attività sportive soft – golf, ...-).

I percorsi turistici favoriscono l'imprenditoria agrituristica, per altro presente, seppur in ambito limitato in zona non tanto come pernottamento ma quanto come spaccio e assistenza.

2.2 STIMA PARAMETRICA DEL COSTO DI COSTRUZIONE E DI REALIZZAZIONE

Quadro Economico Generale dell'intervento

	PRIORITA' 1	PRIORITA' 2	<i>sommano</i>	
Importo lavori	1298000	1557000	2855000	
iva 10%	129800	155700	285500	
sommano	1427800	1712700	3140500	
espropri	99500	110200	209700	
spese tecniche + iva	173932	208460	382392	
altre somme impegnate	90360	111128	201488	
sommano	363792	429788	793580	
TOTALE QE	1791592	2142488	3934080	euri

L'intervento non è conforme alle disposizioni generali, urbanistiche ed edilizie, vigenti ed operanti in salvaguardia. La conformità si attuerà secondi i disposti L.R. 1/2006

3.2 DESCRIZIONE SINTETICA DI EVENTUALI IMPATTI AMBIENTALI DOVUTI ALL'OPERA E MISURE COMPENSATIVE DA PRENDERSI

Macro-localizzazione dell'opera

Le piste ciclabili, in generale, non presentano elementi di "peso" ambientale e determinano impatti atmosferici e idrici. L'aspetto di maggior rischio è il punto di vista percettivo: l'aspetto delle pavimentazioni ed eventuali manufatti. Bisognerà tener conto di dover realizzare i manufatti con cura e sfruttando le tecniche dell'ingegneria naturalistica al fine di non creare nuovi impatti.

Nella macro-area non sono individuati impatti ambientali: l'opera occupa aree modeste a lato di viabilità esistenti, anzi, in alcuni casi, potrà rimettere ordine ad aree di frangia stradale abbandonate e/o trascurate.

In generale le tipologie dell'opera sono: in abito agricolo in terra battuta, ghiaia; in ambito urbano, cordoli e pavimentazione in asfalto.

Nello specifico:

- Lungo le strade, con la presenza di aree di frangia, incolte, abbandonate, ecc. in cui, il fattore di rischio/impatto è rappresentato da una massificazione dell'ambito stradale ma, dato lo stato dei luoghi, è prevedibile solo un miglioramento. Certo, non è pensabile ricomporre un paesaggio degradato da manufatti stradali (muri controterra, banchine ...) privi di qualsiasi cura, ma, sarà possibile, prevedere interventi di mitigazione dell'esistente (piantumazioni, razionalizzazioni ambientali ...). Non sono presenti aree boscate da abbattere.
- Tracciati in ambito rurale non dovranno, o potranno, avere impatti superiori a quanto attualmente presente. Si percorrono tracciati rurali, si tratterà quindi di ricostruirli con pavimentazioni naturali (terra stabilizzata, ghiaia...). Eventuali brevi tratti (ad esempio dal cimitero di Val della Torre alle Grange di Brione, in cui sussiste la necessità di avere una tipologia pavimentata (per i flussi urbani), si dovrebbero utilizzare pavimentazioni in asfalto a basso impatto ambientale (tipologia di riferimento: viabilità interna al Parco della Mandria).

Tipologia progettuale dell'opera pubblica e tecnologie adottate

Si trattano più tipologie, sintetizzate sulle tavole allegare, in particolare distinguiamo (le denominazioni sono di comodo):

- tipologia “urbana” – larghezza media 3 mt; cordolo in cemento, pavimentazione in asfalto; tessuto non tessuto da 300g/mq; cassonetto con 20 cm stabilizzato, 7/10 cm binder;
- tipologia “extra urbana” a lato della provinciale - larghezza media 2,5-3 mt; cordolo in cemento, tessuto non tessuto da 300g/mq; pavimentazione in asfalto con cassonetto: 20 cm stabilizzato, 7/10 cm binder; qualora sussistano dislivelli superiori al metro, rispetto l'area attigua (depressioni dei campi) transenne in legno a protezione del ciclista.
- tipologia “extra urbana”, separata e distanziata della provinciale, - larghezza media 2,5-3 mt; tessuto non tessuto da 300g/mq; pavimentazione in asfalto con cassonetto: 20 cm stabilizzato, 7/10 cm binder; qualora sussistano dislivelli superiori al metro, rispetto l'area attigua (depressioni dei campi) transenne in legno a protezione del ciclista.
- tipologia turistica in ambito “agricolo”, viabilità su tracciati agricoli - larghezza media 2,5-3 mt, tessuto non tessuto da 300g/mq; cassonetto composto da 20 cm stabilizzato; 15 cm in terra stabilizzata medio-fine.

A. Verifica della compatibilità dell'opera con il quadro normativo in materia ambientale e della conformità rispetto agli strumenti di pianificazione di settore: Le opere sono conformi.

B. Analisi dello stato attuale dell'ambiente: Mentre per le opere in contesto urbano ci si raffronta con un ambientale oramai trasformato, in ambito agricolo permane la necessaria esigenza di rispetto e salvaguardia ambientale; anche se l'opera, di per se, non è di particolare impatto. In ambito agricolo viene mantenuta la viabilità rurale (tratturi, strade interpoderali) con le loro caratteristiche, anche visive, terra e/o ghiaia; qualora sia richiesto un uso più frequente, per il fondo viene previsto dell'asfalto a basso impatto ambientale (o ecologico).

C. Descrizione degli impatti dovuti all'opera e delle misure compensative da prevedersi:
Non necessarie.

4. SOSTENIBILITA' FINANZIARIA

4.1 BACINO DI UTENZA DELL'OPERA E DESCRIZIONE DELLA DOMANDA POTENZIALE

Bacino di utenza dell'opera e descrizione della domanda potenziale

Il bacino della domanda potenziale è valutabile su due livelli:

1. un ambito generale legato al turismo (residenti dei comuni limitrofi di Druento, S.Gillio, Val della Torre, Caselletto; turismo da Torino, Collegno, Pianezza, Alpignano ...) legati ad un raggio di percorrenza, con bicicletta di 5/6 chilometri, con l'auto e la bicicletta a bordo in un raggio di 10/12 km
2. un ambito più ristretto legato alle singole realtà urbane
 - **Tratto urbano di BRIONE (valutazioni giornaliere)**
 - Scuola - 145 allievi, con un 30% di utilizzatori potenziali (ovvero che raggiungono la scuola in auto ma che potrebbero usare la bicicletta), abbiamo un potenzialità di circa 40/45 allievi, ovvero almeno una ventina di auto che eviterebbero il tragitto almeno 2 volte al giorno.
 - Campi sportivi – stesso discorso della scuola, affluenza di una 30 di utenti/giorno, di cui il 30% utilizzatori potenziali, ovvero almeno 10 di utenti, il che significa altrettante auto che evitano il tragitto di andata e ritorno. Il discorso si amplia nei giorni festivi e/o in corrispondenza di eventi (locali). In questi casi i flussi raggiungono le 100/120 presenze e conseguentemente il minor traffico è di 20/30 passaggi in auto in meno (parcheggi compresi).

- Palestra; con un flusso medio di 20/30 persone giorno e conseguentemente il minor traffico è di 6/8 passaggi in auto in meno (parcheggi compresi).
- Chiesa: il flusso potenziale in parrocchia supera le 100 persone, qui è necessaria una stima basata sulla potenzialità d'uso della bicicletta per il 20% delle presenze, considerando almeno tre persone per auto; quindi una decina di auto in meno.
- Area Cimiteriale: la potenzialità dell'offerta è, grossomodo, tutta riferita alle persone anziane, frequentatori più assidui, che già attualmente usufruiscono della struttura con un alto uso della bicicletta. La valutazione importante non è tanto il risparmio, in termini di auto in meno, quanto la messa in sicurezza.
- Grage di Brione, Brione, Tetti di Brione, Val della Torre; su questo percorso la potenzialità è tutta riferita all'attrazione del centro cittadino rispetto le borgate, e non il contrario; ora, considerando una percentuale del 10% dei residenti delle borgate abbiamo circa una trentina di auto in meno che percorrono la strada 2 volte al giorno.
- **Tratto urbano di S.Gillio**
 - Scuole; 160 allievi, considerandone un 30/40% di utilizzatori potenziali, abbiamo un potenziale di circa 45/50 allievi (le condizioni topografiche sono migliori rispetto Brione), il che significa almeno 25/30 auto in meno, almeno 2 volte al giorno.
- **Tratto Druento/S.Gillio** (dalle borgate ai rispettivi centri cittadini – e servizi-)
 - Druento borgata Misterletta: su questo percorso la potenzialità, indipendentemente agli aspetti già accennati, è tutta riferita all'attrazione del centro cittadino rispetto le borgate, e non il contrario, ora, considerando un potenziale del 10% dei residenti delle borgate (750) abbiamo una trentina di auto in meno che percorrono la strada 2 volte al giorno.

Un rilievo, su via Medici del Vascello quindi verso il parco della Mandria, ha dato valori fluttuanti tra 70 e 120 passaggi/giorno. All'80%, certi fruitori, delle estensioni nell'ambito di Druento, per la rimanente quota, l'arrivo è più esterno e in auto.

La ciclabilità urbana, alternativa all'auto e/o come viabilità per il raggiungimento dei servizi, è sempre riferita ad una viabilità protetta, a percorsi limitati e con pendenze modeste. In questa fascia d'utenza potenziale si inseriscono anche i pedoni, con le stesse esigenze.

La richiesta per ciclabilità turistica, è:

- per un turismo familiare - su percorsi di pochi chilometri, percorsi brevi, con un modesto livello di sforzo fisico, sedi protette, terreno pianeggiante, luoghi e/o punti di sosta con la presenza di servizi alla persona; costituisce una forte attrattiva la presenza di elementi paesaggistici e/o culturali.
- per un turismo più specialistico - la richiesta su percorribilità "lunghe", attuata da cultori della bicicletta, richiede mete e punti di riferimento, ma è nello sforzo fisico la ricerca dell'utente per cui, aspetti quali percorrenze, dislivelli, costituiscono un aspetto marginale a fronte tragitti più complessi (sia su strada che fuori) chiusi ad anello e/o aperti anche su altre viabilità.

Su questo quadro di riferimento si innestano le aspettative future dell'incremento dell'uso della bicicletta.

L'offerta in ambito urbano può essere come un volano; un potenziale incremento d'uso esteso, da una parte, alle capacità di richiamo d'utenza, propria dei servizi (in rapporto alla distanza, dalla facilità di percorso, dall'età dei fruitori, dalla sicurezza...), dall'altra, da fattori esterni (la disincentivazione dell'uso dell'auto).

Se si vuole quantificare, possiamo stimare che il tragitto verso i servizi potrebbe raggiungere nel tempo punte non superiori del 50-60% degli utenti (del servizio stesso). Stima, cautelativamente, al ribasso, per tener conto del disagio di una planarità orografica solo parziale, in realtà diverse (Emilia, Veneto...), in situazioni analoghe, porterebbero ad utenze pari al 70/80% dei fruitori del servizio.

In ambito turistico, la maggiore offerta comporta, conseguentemente, un maggiore afflusso di utenti.

Bacino di utenza dell'opera e descrizione dell'offerta potenziale: L'opera, nel suo complesso, fa riferimento allo stesso bacino delle "potenzialità", di cui se ne vuole soddisfare i bisogni; in questo senso, i tragitti previsti coniugano gli aspetti "più" turistici con quelli "urbani":

i) Sul fronte dell'utenza, da "gita fuori porta" in ambito locale, si annullano i trasferimenti in auto (necessari per portarsi nelle ciclo piste in sicurezza, evitando il connubio con il traffico veicolare delle strade) con bicicletta a bordo. Quindi il bacino "a breve percorribilità" è in un raggio di 2,5 chilometri (secondo i criteri della D.G.R. n. 85 del 26/5/97) estensibile ad almeno 5 chilometri dai tre comuni.

ii) Per l'utenza più esterna (Torino, Pianezza, Alpignano, Venaria...) permane il trasferimento in "auto con bici a bordo" (salvo gli "esperti" che usufruiscono comunque delle strade). In questo caso, il raggio d'influenza, è da 10 a 20 chilometri (D.G.R. n. 85/97).

iii) Per quelli urbani, 5 chilometri (D.G.R. n. 85/97), i bacini sono riferiti ai singoli comuni.

In questo caso il "non fare" costituisce l'annullamento dell'offerta potenziale. In termini metrici l'offerta attuale comprende una rete di circa 50 chilometri di tracciati pavimentati più altri 60 di sterrati, ma, se quantificata con altre ciclabilità l'offerta si alza esponenzialmente.

4.2 STIMA DI MASSIMA DEI POTENZIALI UTENTI

Bilancio domanda-offerta: Per questa tipologia edificatoria (le ciclo piste) non sono direttamente valutabili come bilancio tra domanda e offerta. Infatti la domanda è sempre teorica mentre l'offerta è rilevabile dall'esistente.

D'altro canto, dal punto di vista fisico, la struttura viaria ciclo pedonale, di per sé, una volta realizzata, è sempre in grado di soddisfare la domanda poiché non sussistono, pressoché mai, flussi tali per cui, la sezione stradale, sia sottostimata (essa è fissata per criteri di sicurezza e di ingombro del mezzo, e non per flussi di traffico).

Piuttosto la valutazione va posta sul globale del progetto; quindi: se sono presenti, delle ulteriori richieste latenti; se, queste, potevano essere soddisfatte; se delle richieste specifiche non sono state valutate. Ovviamente dandosi di limiti territoriali ed economici; quindi, nel caso specifico, nei limiti imposti dal budget, si è cercato di soddisfare un insieme di richieste tra i Comuni aderenti (ciò non toglie che ci siano potenzialità non sfruttate con i Comuni limitrofi).

In questo senso è bene sottolineare che esistono due livelli di richieste potenziali non soddisfatte, di cui una sola apparente, ovvero: quei tratti e quei collegamenti che, non compresi tra quelli programmati, sono già in corso di progettazione, studio, pianificazione da parte dei singoli comuni e/o privati e previsti come "interventi a breve": il collegamento di Brione con Val della Torre; il collegamento S.Gillio con via Caselletto/Bizzarria.

Le potenziali richieste "reali", non soddisfatte, sono costituite dal recupero delle utenze potenziali di altri comuni, limitrofi, non aderenti all'iniziativa quali le Grange di Caselletto (che è a soli 700 mt da Grange di Brione, circa 500 abitanti, con cui scambiarsi la richiesta di servizi; e l'estensione fino a Caselletto (distante da Brione 2,5 km e 1,7 km dalle sue Grange), con valenza pari a Val della Torre. Pianezza, e quindi Alpignano rientrano in un ambito molto più esteso, quindi più "turistico"

Stima di massima dei potenziali utenti

USO LOCALE URBANO

REALIZZAZIONE DELLE OPERE

MANCATA REALIZZAZIONE OPERE

	utenti (passaggi) previsti media		Grado di soddisfazione	Grado di soddisfazione	utenti (passaggi) previsti media		Grado di soddisfazione	Grado di soddisfazione
	giorno	anno	attuale (% di copertura)	futuro (% di copertura)	giorno	anno	attuale (% di copertura)	futuro (% di copertura)
DRUENTO	150	36000	10	20	2	480	1	1
S.GILLIO	120	28800	50	50	30	7200	5	5
VAL della TORRE	98	23520	40	40	30	7200	10	8
sommano	368	88320			62	14880		

USO TURISTICO

	300	72000	20	30	140	33600	10	8
--	-----	-------	----	----	-----	-------	----	---

4.3 STIMA EVENTUALI ENTRATE E COSTI DI GESTIONE

Eventuali rientri tariffari: Non sono possibili

5. CONVENIENZA ECONOMICO-SOCIALE

5.1 DESCRIZIONE DEI BENEFICI E DEI COSTI PER LA COLLETTIVITA' LEGATI ALL'OPERA

Benefici "con" intervento: Sui tratti urbani: riduzione del traffico locale, maggior sicurezza, per le fasce deboli, in ambito urbano, riduzione dell'uso dei parcheggi (che sono insufficienti nelle ore di punta), riduzione degli inquinanti (miglioramento parametri aria, acustici, ambientali), incremento della socializzazione (percorrenze a piedi, percorrenze in bicicletta),

Sui tratti extra urbani: incremento nell'uso della bicicletta e connessi derivati della riduzione traffico (seppur in tono minore rispetto il precedente), incremento turistico, incremento fruizione del Parco della Mandria, incremento fruizione dell'attività collegate al parco (attività connesse al cavallo), incentivazioni attività agrituristiche di zona, la possibile incentivazione e potenziamento della Bizzarria (una possibile utilizzazione della struttura e conseguente rendita)

Benefici "senza" intervento: Nessuno, fatto salvo il mancato impegno economico.

Costi "con" intervento: I costi economici sono quelli esplorati nelle quantificazioni già espresse mentre i costi sociali, ambientali, non esistono: su questi fronti esistono solo benefici.

Costi "senza" intervento: Nessuno dal punto di vista economico mentre i costi sociali e ambientali sono formalizzati dai mancati ritorni o "benefici" derivanti dall'intervento. Soprattutto, in ambito urbano, quelli derivanti dal rischio incidenti e inquinamento, ma possiamo anche indicare come costi: i mancati introiti, indiretti, al Parco della Mandria, alle attività agrituristiche, la possibile utilizzazione della Bizzarria ... tutti difficilmente e attendibilmente quantificabili.

6. VERIFICA PROCEDURALE

6.1 DESCRIZIONE PUNTUALE DI TUTTI I VINCOLI CHE GRAVANO SULL'OPERA

Adempimenti tecnici, amministrativi e procedurali : Varianti ex LR 1/2006 al PRGC, diversi livelli di progettazione, espropri, gara d'appalto, appalto. E' richiesto il parere dell'Ente Parco della Mandria per quanto concerne il tratto (di seconda priorità) lungo il muro del parco. Da attivarsi con conferenza dei servizi.

Interferenze con altri enti: Sui tratti urbani possono sussistere interferenze con i tracciati dei sottoservizi solo se vengono effettuati scavi ad una profondità superiore a 80 cm.

Partners istituzionali, gestionali e finanziari : A struttura ultimata non sono necessari partners istituzionali, gestionali o finanziari.

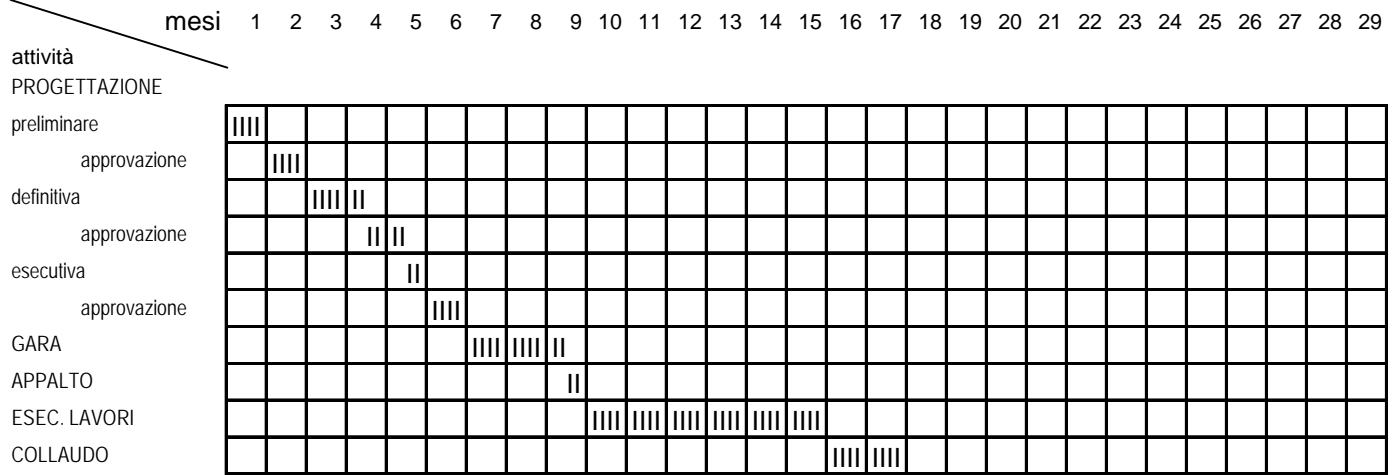
Competenze tecniche e gestionali: Non sono richieste particolari tecniche o competenze gestionali, oltre quelle di ordinaria gestione delle strade.

6.3 CRONOPROGRAMMA DELLE SCADENZE TEMPORALI

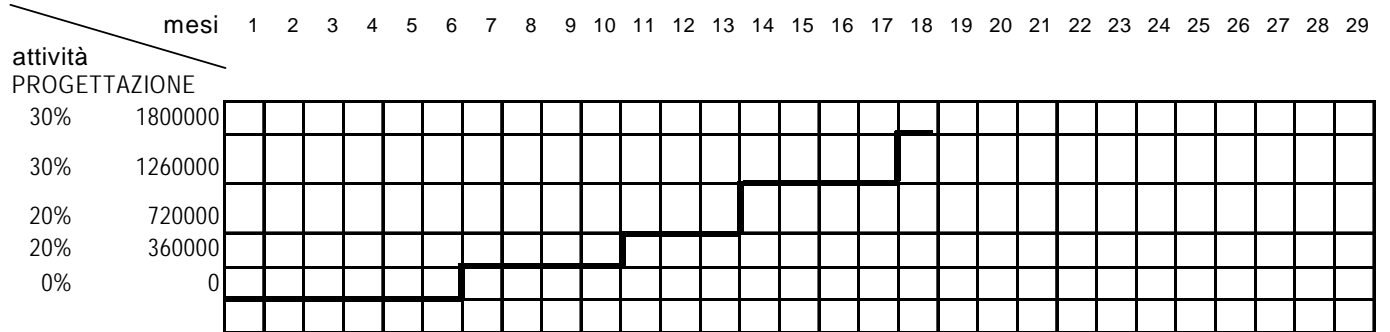
Il cronoprogramma viene esposto in due alternative del sistema d'appalto:

1. appalto per lotti "Comunali", in questo caso il singolo comune gestisce i lotti in autonomia
2. appalto unico

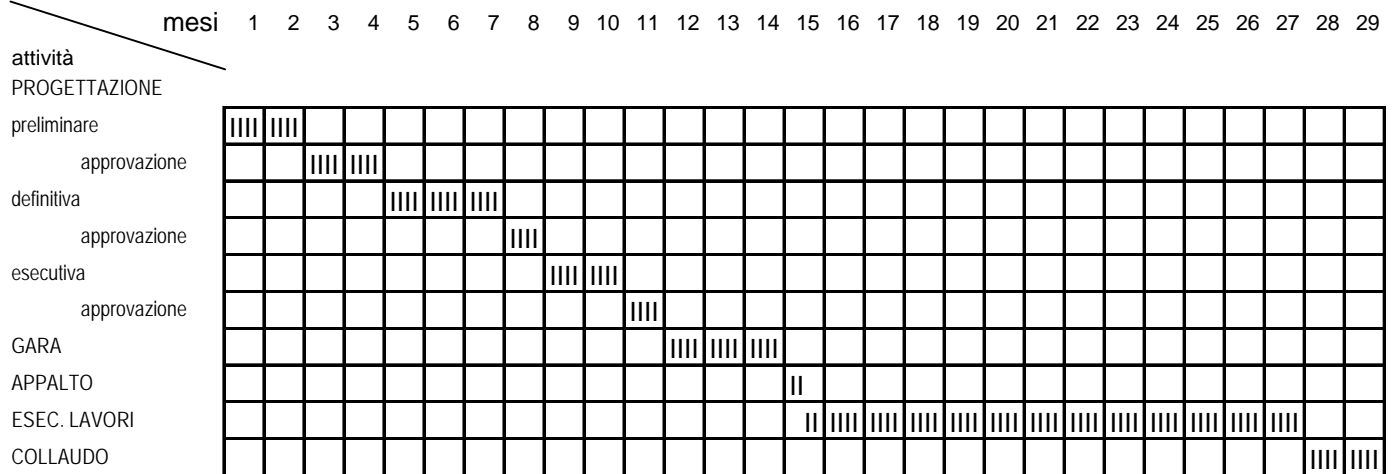
APPALTO PER LOTTI COMUNALI



FLUSSI ECONOMICI



APPALTO PER LOTTO UNICO



FLUSSI ECONOMICI

