



STRALCIO AGGIORNAMENTO PROGETTO ESECUTIVO PISTA CICLABILE TRATTO COMUNE DI MORETTA

Localizzazione dell'intervento

Italia	Piemonte	Provincia di Cuneo	Comune di Moretta
--------	----------	-----------------------	-------------------

AGGIORNAMENTO PROGETTO ESECUTIVO

DATA

17/06/2026

ELENCO ELABORATI

- A. Relazione tecnica
- B. Tavole di inquadramento generale
- C. Tavole di inquadramento catastale
- D. Tavola particolari
- E. Piano particellare di esproprio

**OGGETTO
DELL'ELABORATO**

A

RELAZIONE TECNICA

SCALA

/

IL PROGETTISTA



A&T Progetti

Sede legale: Via Savigliano 3, Fossano
Sedi operative: Via Magenta 13 - Via Albenga 11/3
10100 Torino
+39 3477134615 | P. IVA: 0341650048

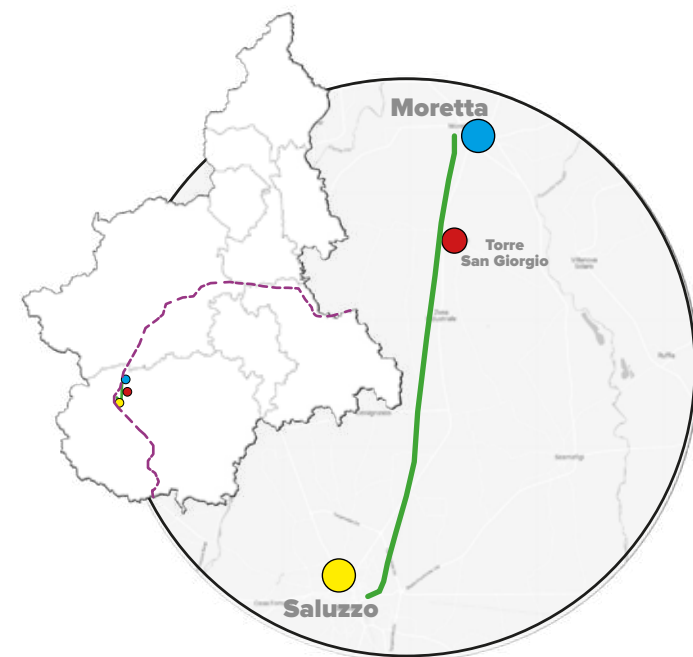
Dott. For. CALANDRI Marco

TIMBRO E FIRMA



Relazione Tecnica

1 INQUADRAMENTO TERRITORIALE



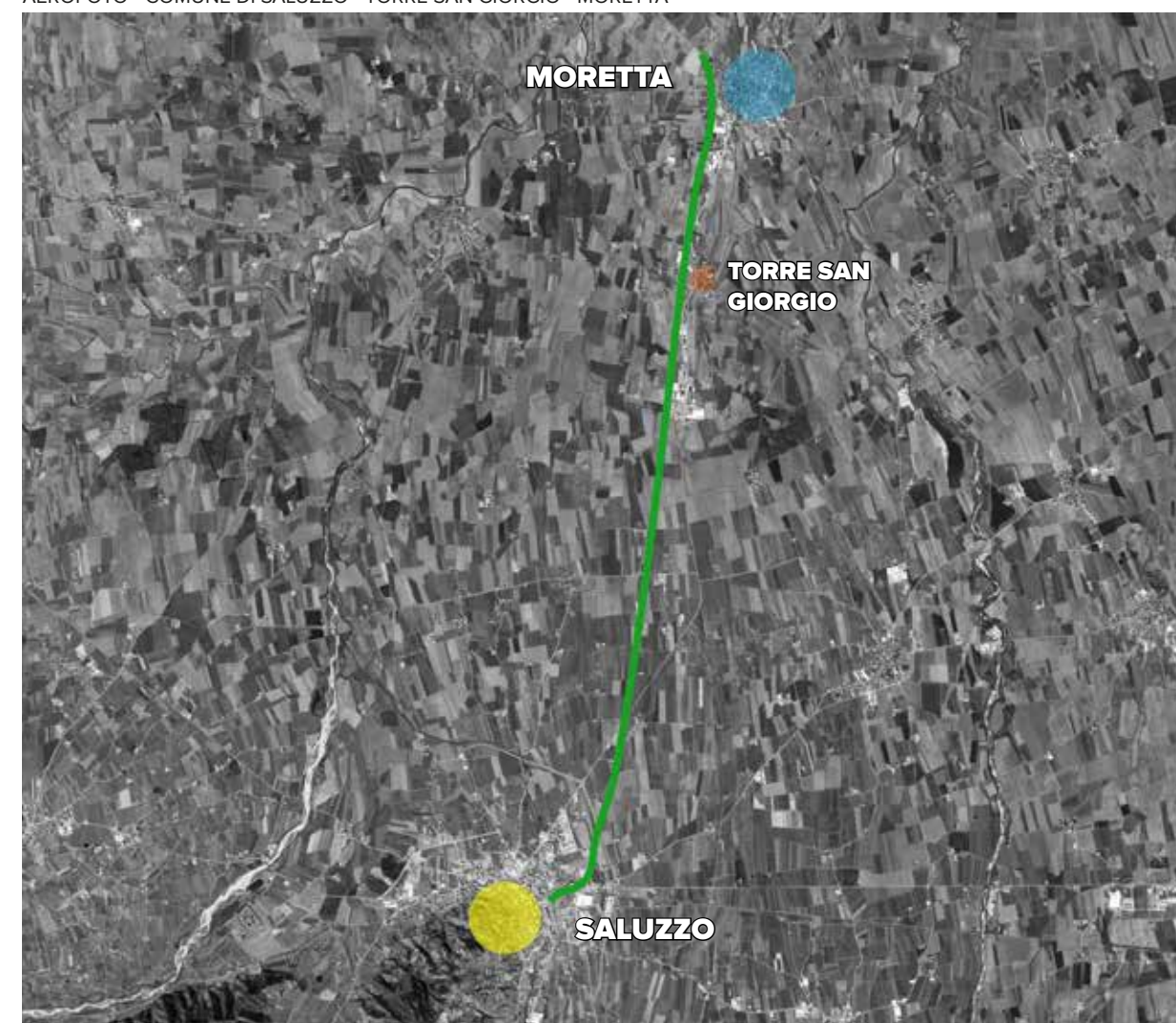
Legenda

- Comune Saluzzo
- Comune di Moretta
- Comune di Torre San Giorgio
- Itinerario ciclabile di progetto
- Percorso ciclabile EUROVELO8

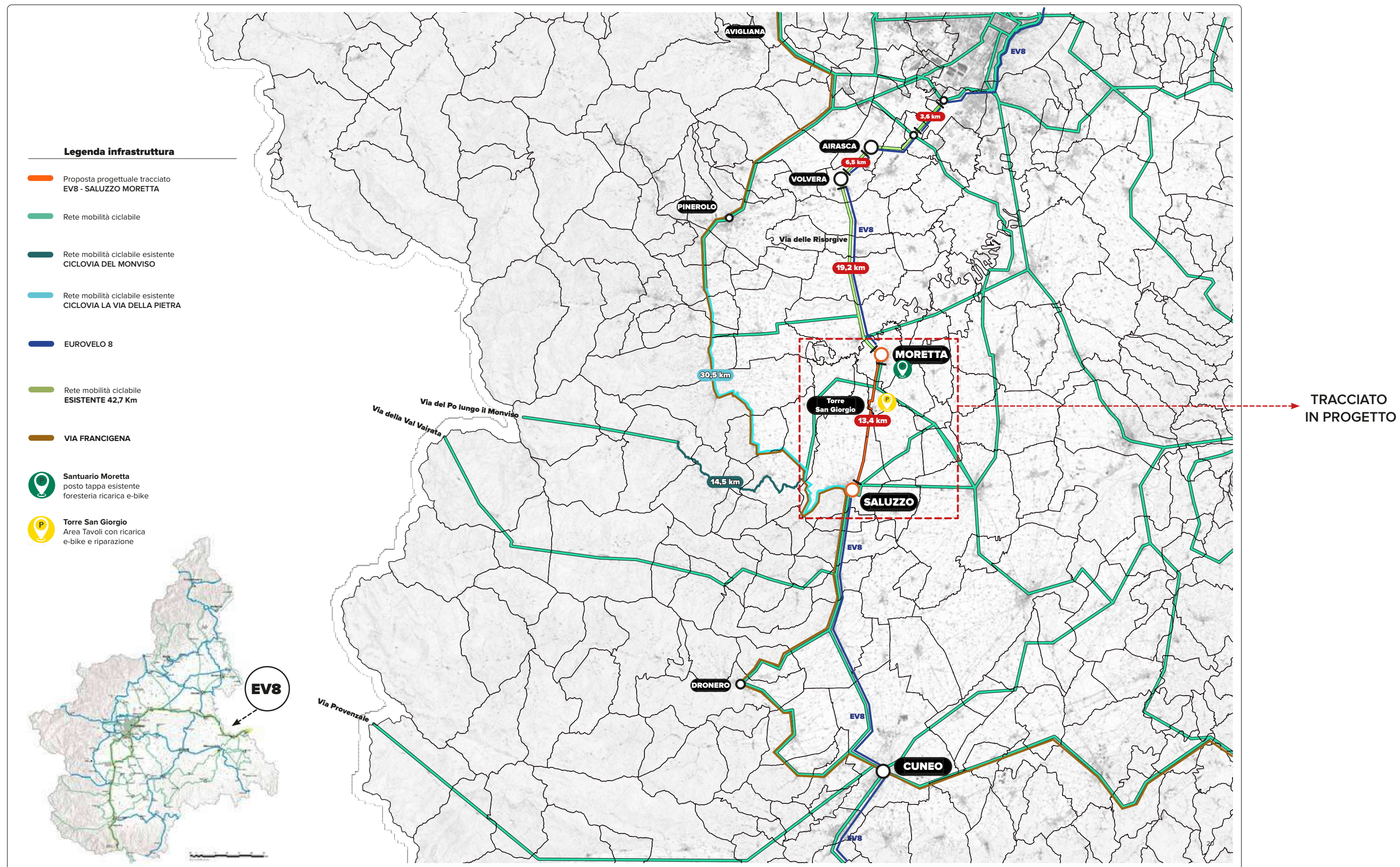
Il Progetto della Ciclovía EUROVELO8 nel tratto Torino-Saluzzo-Cuneo-Limone Piemonte prevede la realizzazione di una dorsale cicloturistica sul tracciato europeo, nel tratto che attraversa il Piemonte da Torino al confine francese, facendo riferimento specifico ai collegamenti tra i percorsi cicloturistici esistenti o in progetto, individuati come prioritari dalla Regione Piemonte con deliberazione della Giunta del 27 luglio 2015 n. 22-1903 e successivamente nella classificazione della rete ciclabile distinta tra rete d'interesse nazionale (Rete EuroVelo / Bicalitalia - definita dal Piano Generale Mobilità Ciclistica), rete d'interesse regionale (definita a partire da D.G.R. n. 83-8992 del 16/05/2019) e reti d'interesse locale e provinciale (individuata nei Biciplan). La ciclabile che percorre l'ex sede ferroviaria tra Saluzzo e Moretta si snoda attraverso un territorio ricco di suggestioni ambientali, paesaggistiche e storico-culturali. **Situata in provincia di Cuneo quasi al confine di quella di Torino riprende a Moretta il tracciato della ciclabile denominata delle Risorgive ovvero il tracciato Eurovelo 8 tra Airasca e Moretta** realizzato negli anni passati sul sedime ferroviario dismesso da Città Metropolitana, favorendo così la realizzazione, in continuità, di un tratto della lunghezza complessiva di 18+14 Km (32 Km) collegato alle piste del pinerolese sino a raggiungere Torino e la sua Corona offrendo un viaggio unico attraverso paesaggi che variano dalla pianura alle colline e una panoramica completa delle bellezze naturali del territorio: campi coltivati, vigneti, frutteti e boschi si susseguono lungo il percorso, creando un ambiente variegato e suggestivo. La presenza di corsi d'acqua contribuisce a arricchire ulteriormente la biodiversità dell'area e le vedute su antichi cascinali, chiese e piloni votivi contribuisce offre un territorio punteggiato da testimonianze architettoniche che narrano la storia millenaria della regione. I cascinali e gli edifici storici trasmettono un senso di autenticità, invitando i ciclisti a immergersi nella cultura locale e nelle tradizioni del territorio. **Entrando in Saluzzo dal viale di via Savigliano si potrà arrivare al posto tappa/info point di Piazza Buttini (in corso di realizzazione dal Comune), alla stazione ferroviaria e movicentro di Corso Roma**, e, utilizzando le piste ciclopedonali esistenti o Corso Martiri della Liberazione si potrà raggiungere comodamente e in sicurezza la zona pedonale di Corso Italia, il centro storico e le stradine che salgono alla Castiglia per una visita della città antica, sede del Marchesato di Saluzzo, ricca di storia, meta imperdibile per una visita culturale.

- Per **dorsale ciclabile** si intende un insieme integrato sia di percorsi o piste protette in sede separata, più o meno, strutturata, sia di corsie ciclabili preferenziali poste in fregio o compatibili alle carreggiate stradali ordinarie, sia ancora di strade vicinali a scarso traffico. È bene chiarire che non si tratta pertanto dell'esclusiva realizzazione ex-novo di piste ciclabili ma di un sistema che trova nelle opportunità e nel miglior impiego delle strutture viarie esistenti, nel riuso delle strutture inutilizzate i presupposti per la sua realizzazione. I tracciati ferroviari in stato di abbandono possono costituire l'infrastruttura per la realizzazione di percorsi verdi dedicati alla circolazione di pedoni, ciclisti, escursionisti e persone diversamente abili, **favorendo lo sviluppo sul territorio di un sistema di greenways** in grado di contribuire a soddisfare il desiderio, espresso da una quota sempre crescente della popolazione, di avere a disposizione maggiori spazi verdi per passeggiare e stare all'aria aperta. Le caratteristiche planimetriche delle ferrovie, caratterizzate da lunghi tratti rettilinei e curve ad ampio raggio, garantiscono un'ampia visibilità sul percorso. I segnali, i cippi chilometrici, i ponti, le gallerie, i sottopassaggi stradali, le stazioni e le loro dipendenze evocano il passato di queste vie verdi, aggiungendo fascino e animazione alle escursioni. Inoltre, i ponti offrono in genere delle belle vedute sul paesaggio circostante e, aspetto ancora più importante, limitano i punti di intersezione con la rete stradale. **Le stazioni**, invece, possono essere riutilizzate per allestire bar, ristoranti, hotel, ostelli, centri di noleggio attrezzature, musei, ecc. Questi servizi sono indispensabili per gli utenti dei percorsi verdi e, nello stesso tempo, permettono alle stazioni "di tornare a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio" (G. Perrin, 1993).

AEROFOTO - COMUNE DI SALUZZO - TORRE SAN GIORGIO - MORETTA



Planimetria di inquadramento dell'intervento



Inquadramento

② PREMESSA

Situata in provincia di Cuneo quasi al confine di quella di Torino la ciclabile EV8 in progetto riprende il tracciato denominato via delle Risorgive ovvero il tracciato Eurovelo 8 tra Airasca e Moretta realizzato negli anni passati sul sedime ferroviario dismesso da Città Metropolitana, favorendo così la realizzazione, in continuità, di un tratto della lunghezza complessiva di 18+14 Km (32 Km) collegato alle piste del pinerolese sino a raggiungere Torino e la sua Corona offrendo un viaggio unico attraverso paesaggi che variano dalla pianura alle colline e una panoramica completa delle bellezze naturali del territorio: **campi coltivati, vigneti, frutteti e boschi si susseguono lungo il percorso, creando un ambiente variegato e suggestivo.**

EV8 - TRATTO VIA DELLE RISORGIVE AIRASCA - MORETTA



La presenza di corsi d'acqua contribuisce a arricchire ulteriormente la biodiversità dell'area e **le vedute su antichi cascinali, chiese e piloni votivi contribuisce offre un territorio punteggiato da testimonianze architettoniche che narrano la storia millenaria della regione.** I cascinali e gli edifici storici trasmettono un senso di autenticità, invitando i ciclisti a immergersi nella cultura locale e nelle tradizioni del territorio.

FORESTERIA DEL SANTUARIO DELLA
BEATA VERGINE DEL PILONE

La ciclabile EV8 Saluzzo – Moretta, rappresenta quindi un ambizioso progetto di carattere sovracomunale volto a potenziare la mobilità sostenibile nella regione, focalizzandosi sull’efficacia della mobilità sistematica, il pendolarismo e la connessione integrata con le stazioni ferroviarie esistenti (Saluzzo) e le fermate del Trasporto Pubblico Locale (TPL). Concepita come parte integrante del corridoio EuroVelo 8, questa infrastruttura ciclabile mira a migliorare la qualità della vita dei cittadini, promuovendo uno stile di vita attivo, la riduzione delle emissioni inquinanti e la diminuzione del traffico veicolare. Il tracciato della rete ciclabile è stato progettato con attenzione per massimizzare l’accessibilità e la sicurezza degli utenti. I percorsi saranno separati dalle strade principali, garantendo un ambiente sicuro e privo di stress per ciclisti di tutte le età e livelli di esperienza. Il progetto verrà realizzato per favorire l’uso inclusivo, rendendo la rete ciclabile accessibile a persone con disabilità o con esigenze di mobilità particolari. Un aspetto cruciale della funzionalità della rete ciclabile è la sua integrazione con le stazioni ferroviarie e le fermate del TPL. Questa sinergia contribuirà a creare un sistema di trasporto intermodale e interconnesso, facilitando gli spostamenti tra diverse modalità di trasporto. Gli utenti potranno facilmente combinare il viaggio in bicicletta con il trasporto pubblico, riducendo la dipendenza dall’auto privata e migliorando l’efficienza complessiva del sistema di mobilità. La rete ciclabile Saluzzo – Torre San Giorgio - Moretta servirà da collegamento strategico tra le aree residenziali e le zone industriali, facilitando il pendolarismo quotidiano. Questo non solo ridurrà i tempi di percorrenza, ma contribuirà anche a diminuire il congestionamento stradale e le emissioni di gas serra. Inoltre, promuovendo il pendolarismo in bicicletta, si incentiverà uno stile di vita più sano, migliorando la salute della popolazione e riducendo i costi associati alle malattie legate alla sedentarietà. La progettazione della rete ciclabile terrà conto delle specificità ambientali e paesaggistiche della regione, garantendo un impatto minimo sull’ecosistema circostante. Saranno adottate soluzioni eco-sostenibili, come l’uso di materiali riciclabili e la creazione di zone verdi lungo il percorso, contribuendo così alla conservazione dell’ambiente naturale. In sintesi, la rete ciclabile Saluzzo Moretta si propone di essere un esempio di eccellenza nella promozione della mobilità sostenibile. La sua realizzazione rappresenta un investimento a lungo termine per la salute della comunità, l’ambiente e la qualità complessiva della vita, fungendo da modello replicabile per altre aree interessate a promuovere la mobilità ciclabile integrata con il trasporto pubblico.

INQUADRAMENTO PROGETTUALE

L’idea progettuale della Ciclabile EV8 Saluzzo - Moretta rappresenta una significativa opportunità per incrementare la Rete ciclabile di interesse regionale del Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) adottato con D.G.R. n. 14-6571 del 6.03.2023, integrata dalla D.G.R. n. 35-6638 del 21.03.2023.

La proposta non solo si allinea con gli obiettivi strategici del piano esistente ma contribuisce in modo sostanziale alla messa a sistema della rete ciclabile esistente, privilegiando il completamento su tutto il territorio urbano. Integrazione con il PRMC: Il PRMC rappresenta il quadro guida per lo sviluppo della mobilità ciclistica regionale, promuovendo uno spostamento sostenibile e la creazione di una rete ciclabile efficace. La Ciclabile Saluzzo - Moretta si integra perfettamente in questo contesto, estendendo e consolidando la rete ciclabile regionale attraverso un approccio strategico e integrato.

Incremento della Rete Ciclabile Regionale: La Ciclabile Saluzzo - Moretta costituisce un importante contributo all’incremento della Rete Ciclabile di interesse regionale. Collegando Saluzzo a Moretta, attraversando territori urbani e rurali, la proposta amplia la portata della rete, collegando in modo sinergico diverse località e facilitando il transito tra aree urbane e rurali.

Messa a Sistema della Rete Esistente: La proposta mira a mettere a sistema la rete ciclabile esistente, collegando i tratti preesistenti e riempiendo eventuali lacune. La Ciclabile Saluzzo - Moretta funge da elemento di congiunzione, garantendo un collegamento fluido tra le sezioni esistenti e promuovendo la continuità della rete su tutto il territorio regionale.

Collegamento del Territorio Urbano: La Ciclabile Saluzzo - Moretta privilegia il completamento della rete ciclabile su tutto il territorio urbano coinvolto. Questo approccio è fondamentale per garantire una connettività efficace tra i principali poli urbani, tra cui Saluzzo e Moretta, facilitando gli spostamenti quotidiani e favorendo l’adozione della bicicletta come mezzo di trasporto privilegiato nelle aree urbane.

ELEMENTI CHIAVE

COLLEGAMENTI CON I POLI URBANI: La Ciclabile Saluzzo - Moretta si concentra sulla connessione tra poli urbani significativi, garantendo che il percorso sia facilmente accessibile ai residenti e ai visitatori delle città coinvolte. Questo aspetto contribuisce al completamento della rete ciclabile urbana e alla promozione di spostamenti sostenibili all’interno delle comunità urbane.

INTEGRAZIONE CON I TRASPORTI PUBBLICI: Il progetto promuove l’integrazione tra la rete ciclabile e i trasporti pubblici, favorendo un’intermodalità efficace. Collegamenti strategici con le stazioni ferroviarie, i terminal di trasporto pubblico e i nodi di interscambio consentono agli utenti di combinare diverse modalità di trasporto, migliorando la flessibilità del sistema.

PROMOZIONE DEL TURISMO LOCALE: La Ciclabile Saluzzo - Moretta incoraggia il turismo sostenibile, offrendo una via ciclabile attraverso paesaggi pittoreschi, siti storici e attrazioni locali.

La promozione del turismo ciclabile non solo arricchisce l’esperienza degli utenti ma stimola l’economia locale attraverso la visita di negozi, ristoranti e strutture turistiche.

Coinvolgimento Comunitario: L’idea progettuale prevede il coinvolgimento attivo delle comunità locali nella pianificazione e implementazione del percorso. Questo approccio favorisce una maggiore accettazione sociale e assicura che le specificità locali siano rispettate, migliorando la coesione tra i vari stakeholder.

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE: Il progetto si impegna a seguire criteri rigorosi di sostenibilità ambientale. L’utilizzo di materiali eco-sostenibili, la minimizzazione dell’impatto ambientale durante la costruzione e la conservazione delle aree verdi lungo il percorso contribuiscono alla preservazione dell’ambiente naturale.

L’idea progettuale della Ciclabile Saluzzo - Moretta rappresenta un passo significativo verso l’implementazione e il completamento della Rete Ciclabile di interesse regionale del PRMC. Attraverso la connessione di poli urbani, l’integrazione con i trasporti pubblici, la promozione del turismo locale e il coinvolgimento comunitario, il progetto si pone come un esempio di sviluppo sostenibile e di potenziamento della mobilità ciclistica nella regione.

OBIETTIVI STRATEGICI

La pista ciclabile Saluzzo - Torre San Giorgio - Moretta è un progetto finalizzato a promuovere la mobilità sostenibile e a migliorare la connettività tra diverse aree urbane e rurali. Questa infrastruttura è progettata per fornire una rete efficiente di collegamento tra importanti poli attrattori, abbracciando una vasta gamma di interessi e facilitando la mobilità in bicicletta in un contesto sicuro e sostenibile. Il tracciato si pone infatti l'obiettivo di dotare il territorio di un'infrastruttura non più frammentata e locale, ma metropolitana, capace di garantire spostamenti rapidi rispetto alle effettive destinazioni dei flussi di mobilità e integrato con i poli attrattori del territorio, agli abitati e i principali poli produttivi. Nella fattispecie il tracciato metterà in collegamento diretto importanti poli artigianali e industriali localizzati nel comune di Moretta (Inalpi e Stabilimento Rana) e Torre San Giorgio (Idrocentro, Albertengo, Bertolotto) favorendo la mobilità casa lavoro nonché il pendolarismo dei lavoratori stranieri impiegati in agricoltura che, sul territorio del saluzzese caratterizzato per due terzi delle superfici frutticole regionali e gran parte degli operatori della fase commerciale rappresenta il terzo polo più importante di frutticoltura a livello nazionale con una superficie di 15000 ettari, sono 7500 (dato Centro per l'Impiego di Saluzzo nel gennaio 2022). Tali lavoratori si muovono prevalentemente tramite l'uso della bicicletta o, ultimamente, dei monopattini elettrici.

La pista ciclabile si pone inoltre come obiettivo quello di collegare i principali poli scolastici di ogni grado e genere che sono concentrati maggiormente nella città di Saluzzo diventandone polo attrattore. La presenza di una rete sicura e dedicata ai ciclisti contribuirà a creare un ambiente ideale per gli studenti, incoraggiandoli a utilizzare la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano. Inoltre, la pista ciclabile si estende ai poli di servizio pubblico, garantendo un accesso agevole a strutture cruciali come ospedali, centri di servizio sociale e altri servizi pubblici. Questo collegamento migliora l'accessibilità per chiunque utilizzi la bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e rafforza il concetto di una comunità interconnessa e accessibile. L'intero progetto non solo promuove uno stile di vita sano e sostenibile, ma contribuisce anche a ridurre la congestione del traffico, migliorando la qualità dell'aria e la vivibilità nelle aree coinvolte. Inoltre, la pista ciclabile Saluzzo - Torre San Giorgio - Moretta rappresenta un esempio di pianificazione urbana e regionale che tiene conto delle esigenze della comunità, dell'ambiente e dell'economia.

La Ciclabile Saluzzo - Moretta, inserita nel contesto più ampio della EuroVelo 8, si propone di diventare un elemento significativo all'interno dei corridoi europei ciclabili, contribuendo in modo significativo al potenziamento della rete di mobilità sostenibile sovrallocale abbracciando criteri di sviluppo sostenibile, promuovendo la mobilità verde, il turismo sostenibile, la salute pubblica e la preservazione ambientale. Contesto EuroVelo 8: La EuroVelo 8, conosciuta anche come la "Rotta del Mediterraneo", è una delle principali vie ciclabili transnazionali in Europa, che collega la Spagna alla Grecia attraverso l'Italia. La Ciclabile Saluzzo - Moretta, inserita in questo contesto, crea un collegamento cruciale tra la Francia e la costa adriatica italiana, contribuendo a rinforzare la connettività ciclabile in tutto il continente.

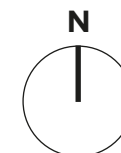
ELEMENTI SALIENTI DEL PROGETTO

- ① **CONNETTIVITÀ CON CORRIDOI CICLABILI ESISTENTI:** La Ciclabile Saluzzo - Moretta è progettata per collegarsi in modo sinergico con corridoi ciclabili esistenti e proposti, facilitando gli spostamenti tra le diverse reti. Questa interconnessione permette ai ciclisti di attraversare i confini nazionali senza interruzioni, contribuendo alla creazione di una rete ciclabile europea più coesa e funzionale.
- ② **SVILUPPO DI INFRASTRUTTURE DEDICATE:** Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclabile dedicata e sicura lungo l'intero percorso. Questa infrastruttura separata dal traffico veicolare contribuirà a garantire la sicurezza degli utenti, promuovendo l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e turistico.
- ③ **PROMOZIONE DEL TURISMO SOSTENIBILE:** La Ciclabile Saluzzo - Moretta è concepita anche come un'attrazione turistica. Lungo il percorso, verranno implementati servizi turistici che mettono in evidenza il patrimonio culturale, storico e ambientale delle regioni attraversate. Questo approccio promuove il turismo sostenibile, incoraggiando gli utenti a esplorare le bellezze locali senza impattare negativamente sull'ambiente.
- ④ **AREE DI SOSTA E SERVIZI:** Lungo la pista ciclabile saranno presenti aree di sosta dotate di servizi essenziali, come stazioni di riparazione, punti di ristoro, servizi igienici e parcheggi. Questi elementi contribuiranno a rendere il percorso più funzionale, fornendo agli utenti tutto il necessario per un viaggio sicuro e piacevole.
- ⑤ **SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE:** Il progetto è progettato con una rigorosa attenzione all'impatto ambientale. L'utilizzo di materiali eco-sostenibili, la conservazione delle aree naturali e l'implementazione di soluzioni a basso impatto ambientale contribuiscono a preservare gli ecosistemi locali e a garantire un progetto sostenibile nel lungo termine.
- ⑥ **COINVOLGIMENTO DELLE COMUNITÀ LOCALI:** L'integrazione del progetto nelle comunità locali è un aspetto chiave. Il coinvolgimento attivo delle comunità nella progettazione e implementazione del percorso assicura che le specificità locali siano rispettate e valorizzate. Questo approccio aiuta a garantire una coesione sociale e un'accettazione positiva del progetto.
- ⑦ **PROMOZIONE DI STILI DI VITA ATTIVI:** La Ciclabile Saluzzo - Moretta mira a promuovere uno stile di vita attivo e sano. La presenza di una pista ciclabile ben mantenuta e di servizi dedicati incoraggia la popolazione locale a utilizzare la bicicletta per gli spostamenti quotidiani, contribuendo a migliorare la salute pubblica e riducendo l'impatto ambientale associato ai trasporti convenzionali.

Inquadramento su Saluzzo



● TRACCIATO ESISTENTE (DA METTERE IN SICUREZZA)



A Posizionamento segnale di obbligo all'inizio e alla fine della pista ciclabile contigua al marciapiede pedonale **(Bidirezionale 2,50 m - 1,50 riducibile a 1 metro per brevi tratti)**

ENTRANDO IN SALUZZO dal viale di via Savigliano si potrà arrivare al posto **tappa/info point di Piazza Buttini** (in corso di realizzazione dall'amministrazione comunale), alla stazione ferroviaria e movicentro di Corso Roma, e, utilizzando le piste ciclopedonali esistenti o Corso Martiri della Liberazione si potrà raggiungere comodamente e in sicurezza la zona pedonale di Corso Italia.

IL CENTRO STORICO e le stradine che salgono alla Castiglia per una visita della città antica, sede del Marchesato di Saluzzo, ricca di storia, meta imperdibile per una visita culturale. La ciclabile sulla ex sede ferroviaria tra Saluzzo e Moretta diventa così un viaggio attraverso la ricchezza ambientale, paesaggistica e storico-culturale di una regione che sa coniugare la sua tradizione con la modernità, offrendo ai ciclisti un'esperienza unica e coinvolgente.

CENTRO STORICO
CORSO MARTIRI DELLA LIBERAZIONE

STAZIONE FS
CENTRO INTERMODALE



Soluzioni tipologiche adottate nel progetto

La ciclabile in progetto sarà di 1° Livello (Rete Nazionale e Internazionale) definita con il Piano Generale della Mobilità Ciclistica (art. 2, Legge n°2/2018), con la rete nazionale Bicalia e il sistema trans-europeo EuroVelo. Sarà pertanto in grado di connettere le maggiori mete culturali e paesaggistiche locali ad un sistema di itinerari ciclabili turistici nazionali ed europei, avvicinando tra loro le attrazioni e le località delle diverse Regioni Italiane. Il ciclista potrà contare su un ambiente sicuro e sano in cui muoversi per svago, turismo e fare attività fisica. Sarà facilmente fruibile, individuabile e interconnessa alle altre reti ciclistiche, dotata di servizi di supporto al ciclista, in grado di generare ambienti piacevoli che soddisfino le esigenze di chi pedala nel tempo libero.

CARATTERISTICHE DELLA TRATTA IN PROGETTO CON I CRITERI PROGETTUALI ALLEGATO 4 SNCT PER LE RETI DI 1° LIVELLO:

- ① **Protezione dal traffico motorizzato:** livello ottimo: Tronco interamente dotato di pista ciclabile in sede propria e protetta
- ② **Protezione dal altri rischi:** livello ottimo: Tronco completamente privo di tratti potenzialmente pericolosi
- ③ **Accessibilità ai mezzi di soccorso:** livello ottimo - Tronco interamente accessibile
- ④ **Caratteristiche geometriche:** livello minimo - Caratteristiche geometriche Criteri minimi del D.M 557/1999 – bidirezionale larghezza 2,5 mt + corsia pedonale 1 mt
- ⑤ **Pendenza longitudinale:** livello ottimo - Livellette di estensione: ≤5% Media su intero percorso: ≤2%
- ⑥ **Fondo viabile: livello ottimo:** Fondo interamente pavimentato e condizioni ottimali per tutto il tronco
- ⑦ **Linearità e visibilità:** livello buono - Curve con R=7m Eccezionalmente raggio curvatura R>4m
- ⑧ **Sosta ciclabile:** livello ottimo - Ogni 10km o su distanze minori
- ⑨ **Copertura telefonica:** livello ottimo - Copertura ottimale lungo tutto il tronco
- ⑩ **Noleggio e assistenza ciclistica:** livello buono - A inizio e fine itinerario
- ⑪ **Servizi igienici e punti di distribuzione acqua potabile:** livello ottimo - Ogni 10Km o su distanze inferiori
- ⑫ **Tecnologie smart:** Utilizzo del QR-code come tecnologia in grado di collegare a portale dei percorsi turistici (nazionali o regionali) per info turistiche
- ⑬ **Qualità architettonica e paesaggistica:** L'inserimento di elementi quali opere d'arte, valorizzazione di strutture di pregio e opere di intervento paesaggistico rendono l'attrattiva del tronco di livello ottimo

Indirizzi progettuali

Lo sviluppo della mobilità ciclabile si viene a realizzare avendo presente che la strada deve essere uno spazio condiviso da tutti i mezzi di trasporto, bicicletta compresa, con i medesimi livelli di sicurezza. I principali ingredienti per una buona mobilità ciclistica sono:

- ✓ Regolazione del traffico in sicurezza attraverso interventi di moderazione della velocità;
- ✓ Intermodalità per spostamenti di media lunghezza che combinano la bicicletta con i trasporti pubblici;
- ✓ Servizi: aree di parcheggio, riparazioni, noleggio, bike sharing;
- ✓ Fruibilità: favorita da buona percorribilità e segnaletica;
- ✓ Le piste dovranno essere percorribili in ogni stagione dell'anno;
- ✓ La superficie dovrà essere asfaltata per almeno il 90% del percorso;
- ✓ Le piste devono collegare città e attraversare i centri abitati;
- ✓ Devono collegare fra loro altre piste a lunga percorrenza;
- ✓ Alcune piste potranno essere tematiche;
- ✓ Gli standard di sicurezza e segnaletica dovranno essere di buon livello;
- ✓ I percorsi si devono sviluppare in ambiti geografici di rilievo;
- ✓ Le informazioni sulle piste dovranno essere aggiornate e affidabili;
- ✓ La segnaletica deve essere ideata anche per turisti stranieri
- ✓ Attrattività: un ambiente piacevole, pulito, socialmente sicuro
- ✓ Coesione: percorsi logici e ben definiti;

Bisogna sempre considerare che si tratta di percorsi realizzati in funzione di un'ampia tipologia di utenza (che va dai cicloescursionisti, agli sportivi veri e propri, ai gruppi e alle famiglie) che usa la bicicletta per scopi diversi. Particolare attenzione quindi alla sicurezza del tracciato, che significa accessoriare la pista con:

- ✓ eventuali parapetti laddove siano presenti dislivelli e attraversamenti in quota;
- ✓ un tipo di fondo che permetta un buon drenaggio, un livellamento efficace ed una buona scorrevolezza;
- ✓ illuminazione di alcuni tratti particolarmente frequentati.

È poi necessario che la percorrenza di una pista ciclabile sia anche “facile” ed interessante; quindi, nella fase progettuale, bisogna fare in modo che la pista si presenti:

- ✓ Riconoscibile e continua
- ✓ Chiara ed univoca, con segnalazioni adeguate delle direzioni, dei percorsi di avvicinamento, dei punti di sosta, delle attrezzature e dei servizi presenti sulla pista o facilmente raggiungibili.

Per facilitare sul piano economico, gestionale e amministrativo la realizzazione del percorso ciclabile, è bene valutare attentamente il tracciato di progetto cercando di utilizzare percorsi esistenti e riducendo, per quanto possibile, la necessità di espropri.

Nella scelta dei tracciati di collegamento si sono tenuti in conto alcuni principi generali già enunciati in fase di Studio di Fattibilità della dorsale EV08, ovvero:

A RICICLO DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI

Limitare, nella misura del possibile, la costruzione di piste ciclabili protette ex-novo ma tendere a recuperare infrastrutture abbandonate o a utilizzare reti stradali secondarie quali strade dismesse, di servizio, arginali, piste, strade campestri, sedimi di ex-ferrovie, ex-strade militari, marciapiedi, banchine, controviali sotto forma di strade esclusivamente riservate ai cicli e ai pedoni o con corsie preferenziali per biciclette. L'itinerario dovrà dunque essere prioritariamente studiato con l'intento di recuperare la maggior parte di tali tracciati. Tratti di piste ciclabili ex-novo si renderanno indispensabili soprattutto nei tratti di intersezione con la viabilità ordinaria quali svincoli, incroci, rotatorie ecc. o in quelle situazioni di alto degrado ambientale dove la pista possa rappresentare elemento di riqualificazione.

Indirizzi progettuali

B ATTRAVERSAMENTI EXTRAURBANI E SU STRADE AD ALTA FRUIZIONE

In situazioni di attraversamenti in strade provinciali e statali ad alta frequenza è consigliato l'utilizzo di sottopassi che permettono l'attraversamento in piena sicurezza dei fruitori della pista ciclabile.

C LARGHEZZA DELLA SEDE VIABILE E CORSIE LUNGO LE STRADE

Su tutti i percorsi recuperati o realizzati si garantisce la larghezza sufficiente all'itinerario (larghezza media da 2,5 metri).

D IDENTITÀ DELL'ITINERARIO

Garantire continuità all'itinerario su lunghe distanze evitando troppo frequenti punti di rottura, gradini, salti di quota. In ogni caso armonizzare sempre gli attraversamenti stradali con il corpo della pista ciclabile

E ATTRAVERSAMENTI URBANI

In situazioni urbane l'itinerario dovrebbe mantenere sempre un alto grado di riconoscibilità utilizzando idonei percorsi di attraversamento. Sono in questo caso da privilegiare: tracciati interni a parchi e giardini opportunamente attrezzati, strade locali di quartiere ove siano assunti dispositivi di traffic calming (limite di 30 km/h, dossi artificiali ecc.), marciapiedi di ampiezza tale da potervi ricavare corsie preferenziali e isole pedonali.

I tratti di collegamento da privilegiare saranno quelli già realizzati che rispondano ai criteri enunciati.

F SEGNALETICA

Pur con i diversi standard applicativi, si deve tendere ad armonizzare per colore, sagoma e diciture la segnaletica conforme al Codice della Strada. Nel caso specifico si farà riferimento alla PROPOSTA DI SISTEMA DI SEGNALETICA PER LA RETE FRUITIVA CICLABILE ED ESCURSIONISTICA DELLA REGIONE PIEMONTE - SISTEMA DI SEGNALETICA DI "INDICAZIONE/DIREZIONE" PER LA RETE CICLABILE DI INTERESSE REGIONALE di cui alla DGR 27.07.2015 n. 22-1903.

G RICONVERSIONE DELLE EX STAZIONI FERROVIARIE A USO TURISTICO-RICETTIVO

La centralità della strategia risiede nella rifunionalizzazione dei fabbricati adibiti a stazione e dismessi lungo la tratta ferroviaria convertita a ciclopista attraverso un intervento Low cost capace di preservare l'immagine storica originale dell'edificio ma allo stesso tempo di adeguarlo alle normative attualmente vigenti in materia di ricettività cicloturistica.

Il "bivacco di pianura" è un'idea innovativa, sviluppata a seguito di una scrupolosa analisi di casi studio europei.

Il suo funzionamento combina quello che tutti noi conosciamo associato al concetto di bivacco (luogo di sosta informale aperto a tutti per passare una notte al riparo dalle intemperie) con i recenti esperimenti di automatic hotel (alberghi automatizzati che richiedono una gestione indiretta e poco onerosa).

La struttura ricettiva comprende un dormitorio con servizi automatizzati (gestione accessi, check-in e check-out, distributori di alimenti e bevande), spazi comuni, ciclofficina con rivendita automatica di ricambi e parcheggio coperto per le biciclette.

Lo scopo del bivacco di pianura è quello di facilitare il cicloturismo e più in generale la fruizione del territorio in modo sostenibile. Proprio per il suo carattere informale e data l'assenza di una distribuzione di pasti come nelle strutture ricettive abituali, gli ospiti della struttura potranno dirigersi verso la rete di agriturismi e trattorie presenti sul territorio. In questo modo la scelta di una gestione ridotta del bivacco (con evidenti risparmi dovuti alla riduzione del personale) produrrà delle ricadute positive sull'economia e sul commercio di prodotti locali incentivando la scoperta delle specialità del territorio. Tale approccio potrà già trovare applicazione negli edifici dismessi lungo il tracciato ciclabile della ex linea ferroviaria Airasca-Moretta (ex stazioni di Moretta e Scalenghe) e negli anni futuri sulla linea di prossima dismissione Moretta-Saluzzo. Come la stazione di Moretta che grazie all'accordo con Sistemi Urbani del gruppo Ferrovie dello Stato, potrà essere dismessa al comune.

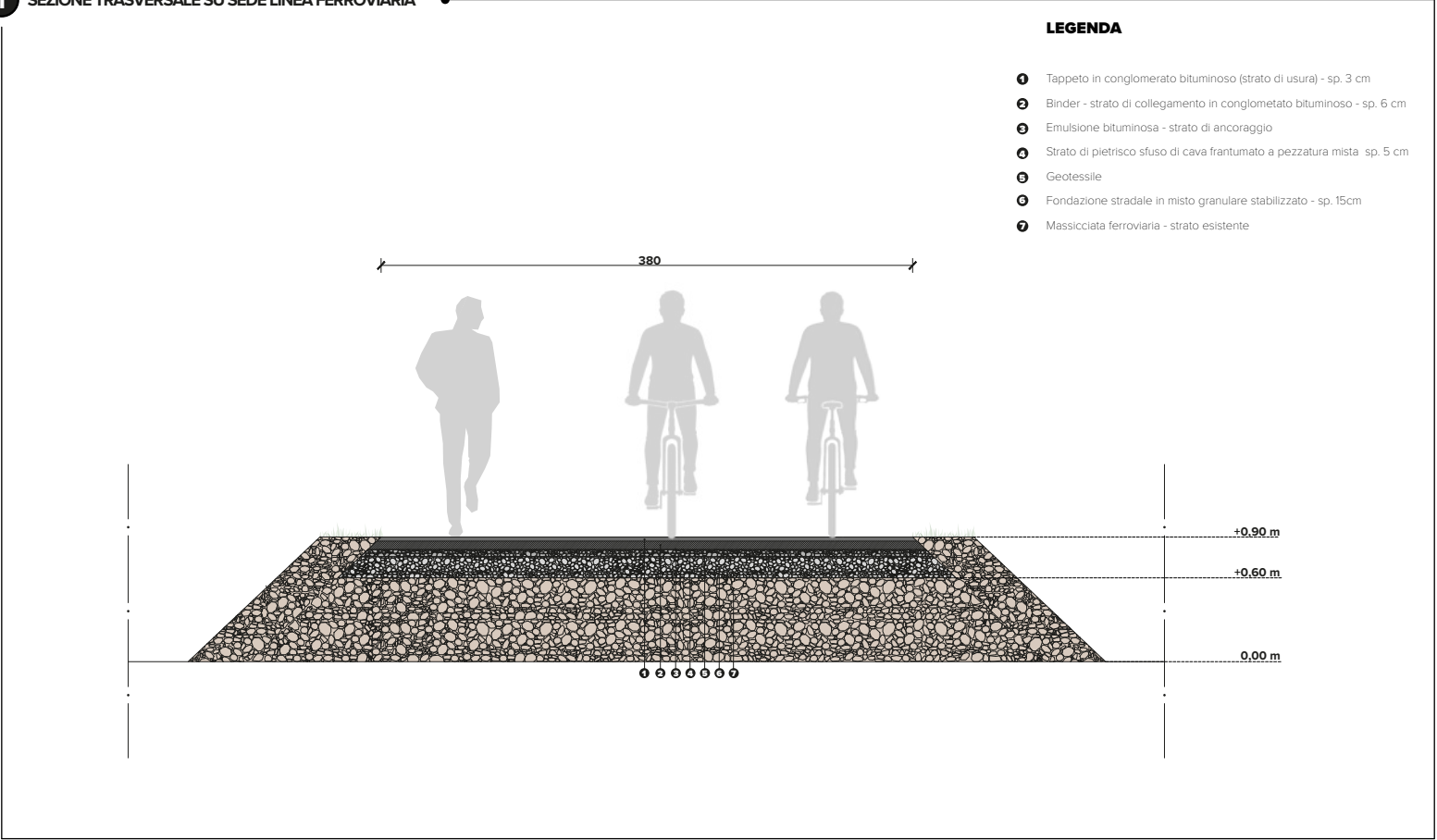
H SOTTOPASSI

Questa tipologia di intervento è particolarmente indicata nei casi in cui si rende necessario attraversare strade ad alta frequentazione veicolare (strade provinciali e statali), dove la realizzazione di un sottopasso ciclabile permette, l'attraversamento in piena sicurezza. Tale tipo di intervento è consigliato dagli enti preposti al rilascio dei nulla osta autorizzativi quali i settori alla viabilità provinciali e dell'Anas. Nel progetto sono presenti due sottopassi in corrispondenza degli attraversamenti sulla strada provinciale 663 e sulla tangenziale est.

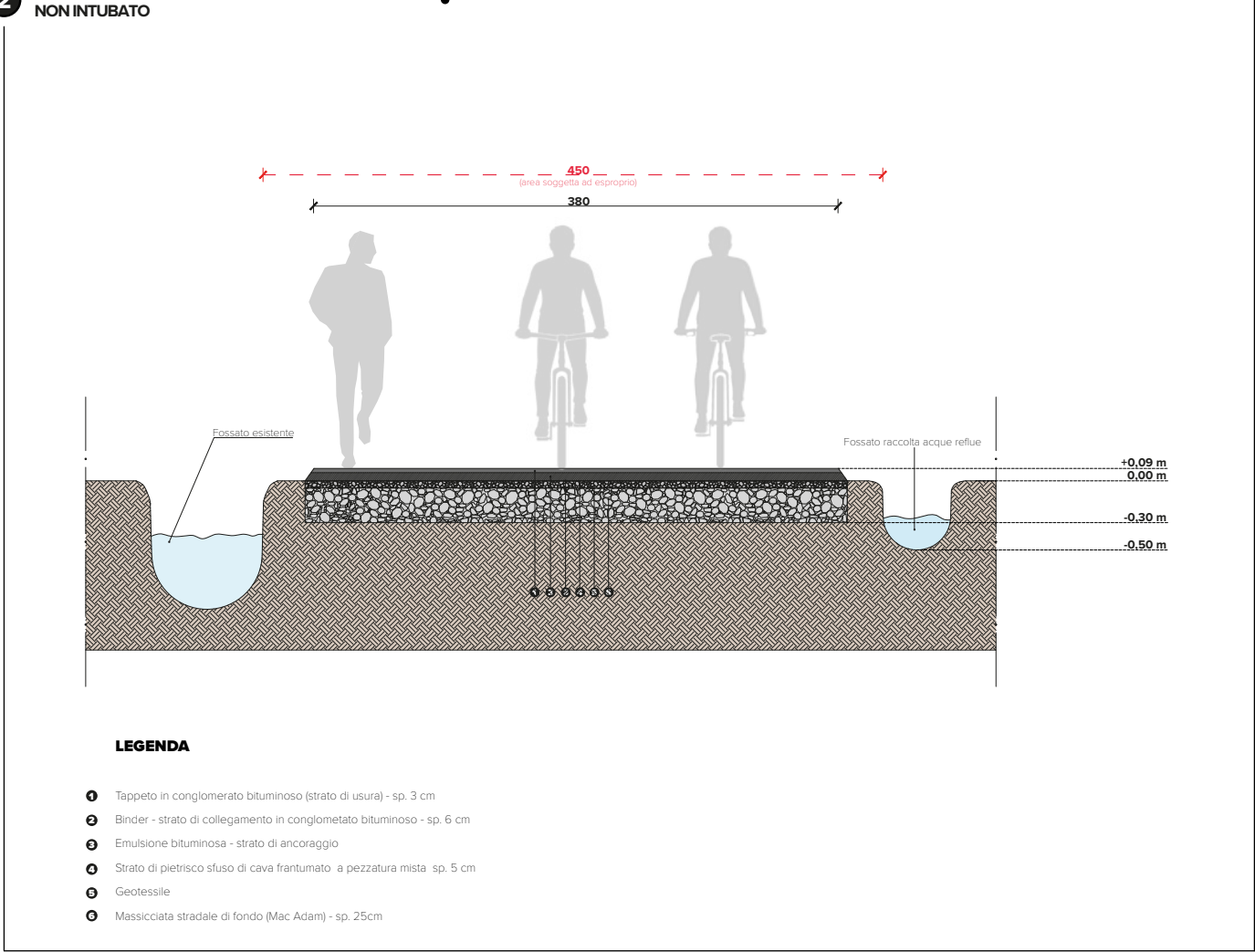
Indirizzi progettuali

PARTICOLARI - SEZIONI DI PROGETTO

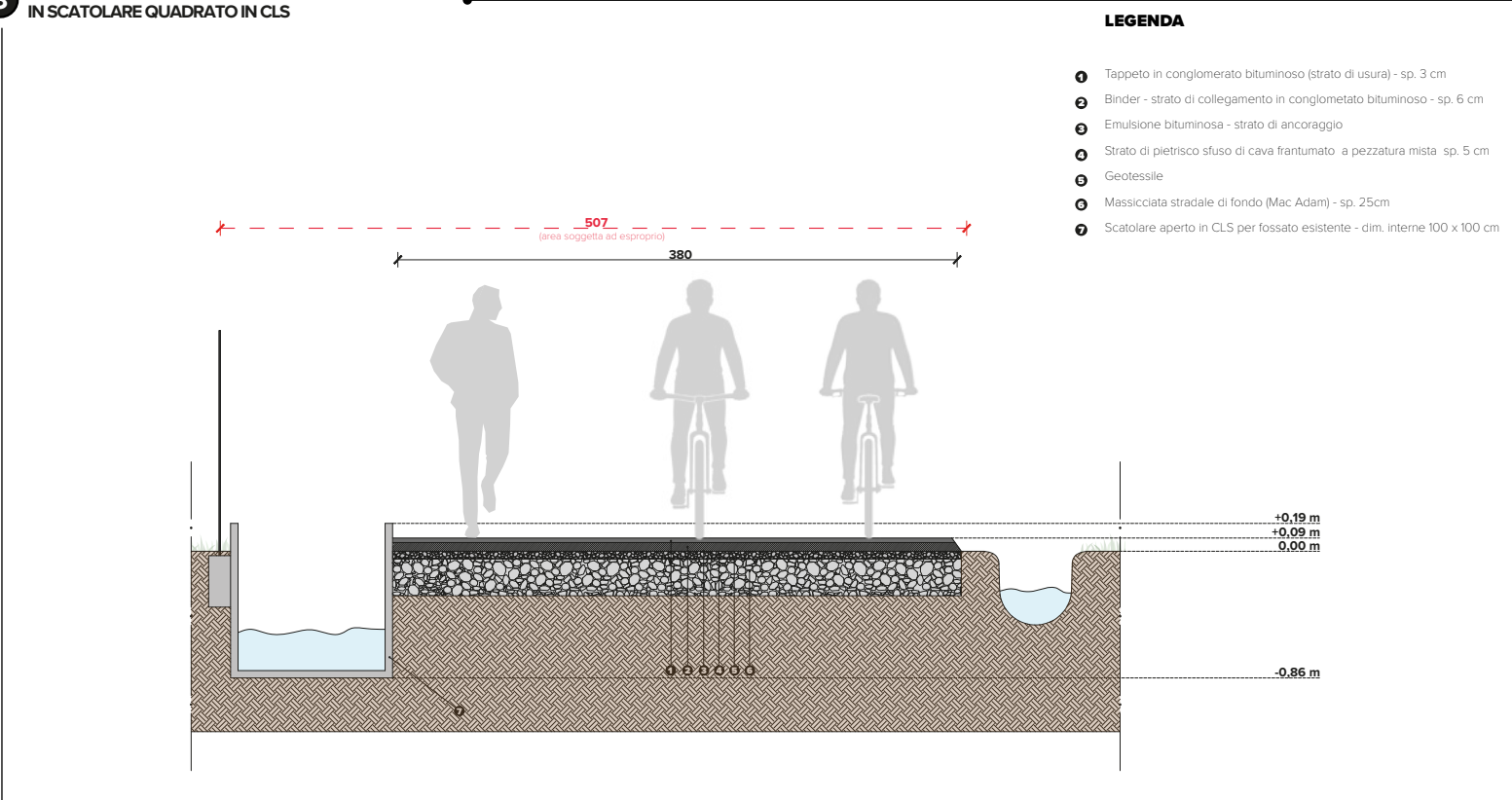
1 SEZIONE TRASVERSALE SU SEDE LINEA FERROVIARIA



2 SEZIONE TRASVERSALE IN CAMPO APERTO E FOSSATO NON INTUBATO



3 SEZIONE TRASVERSALE IN CAMPO APERTO E FOSSATO IN SCATOLARE QUADRATO IN CLS



Indirizzi progettuali

● PARTICOLARI - PIANTA DI PROGETTO - COMUNE DI SALUZZO



Legenda infrastruttura

 EV08 - Tracciato ufficiale di progetto

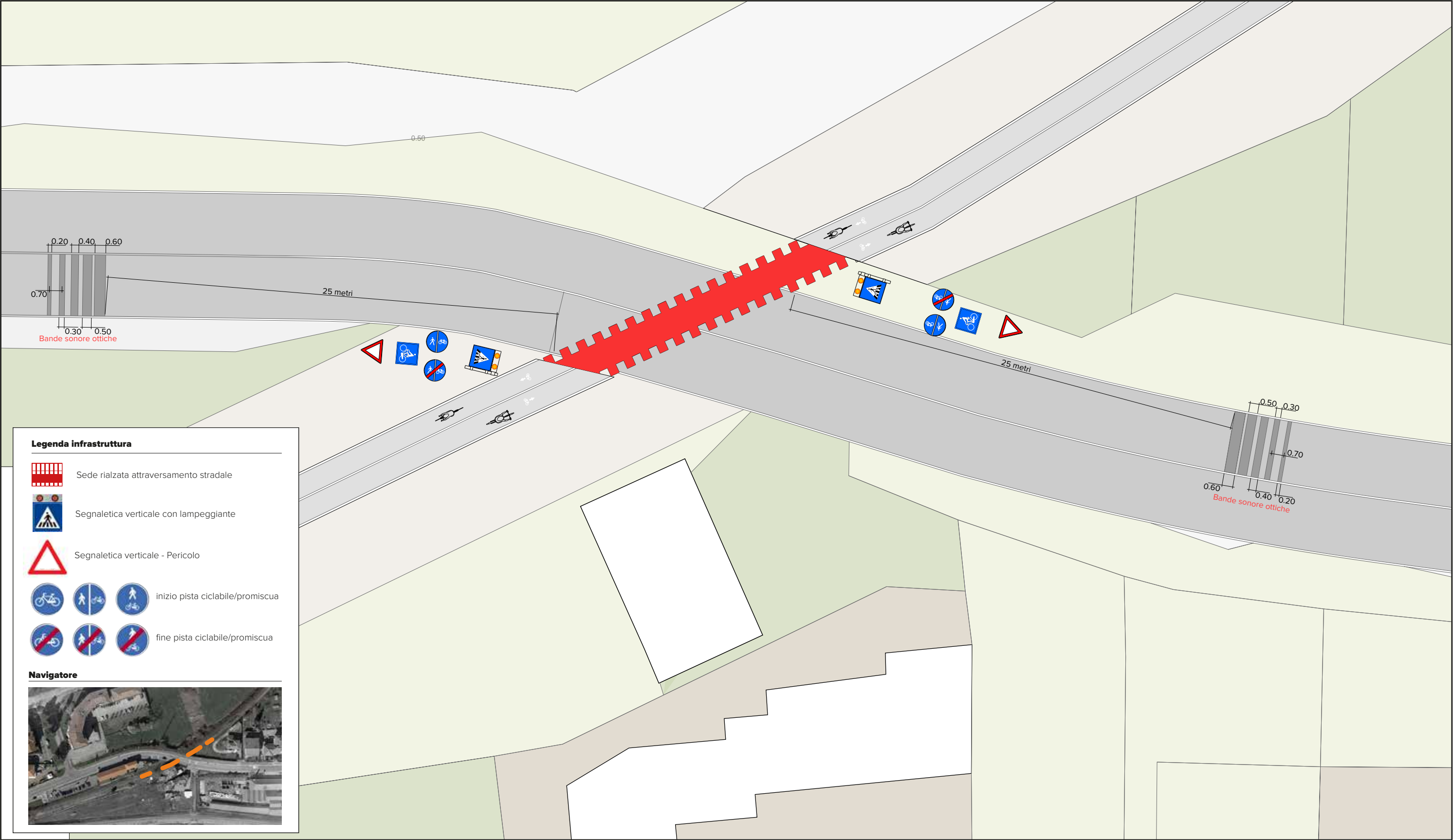
Navigatore





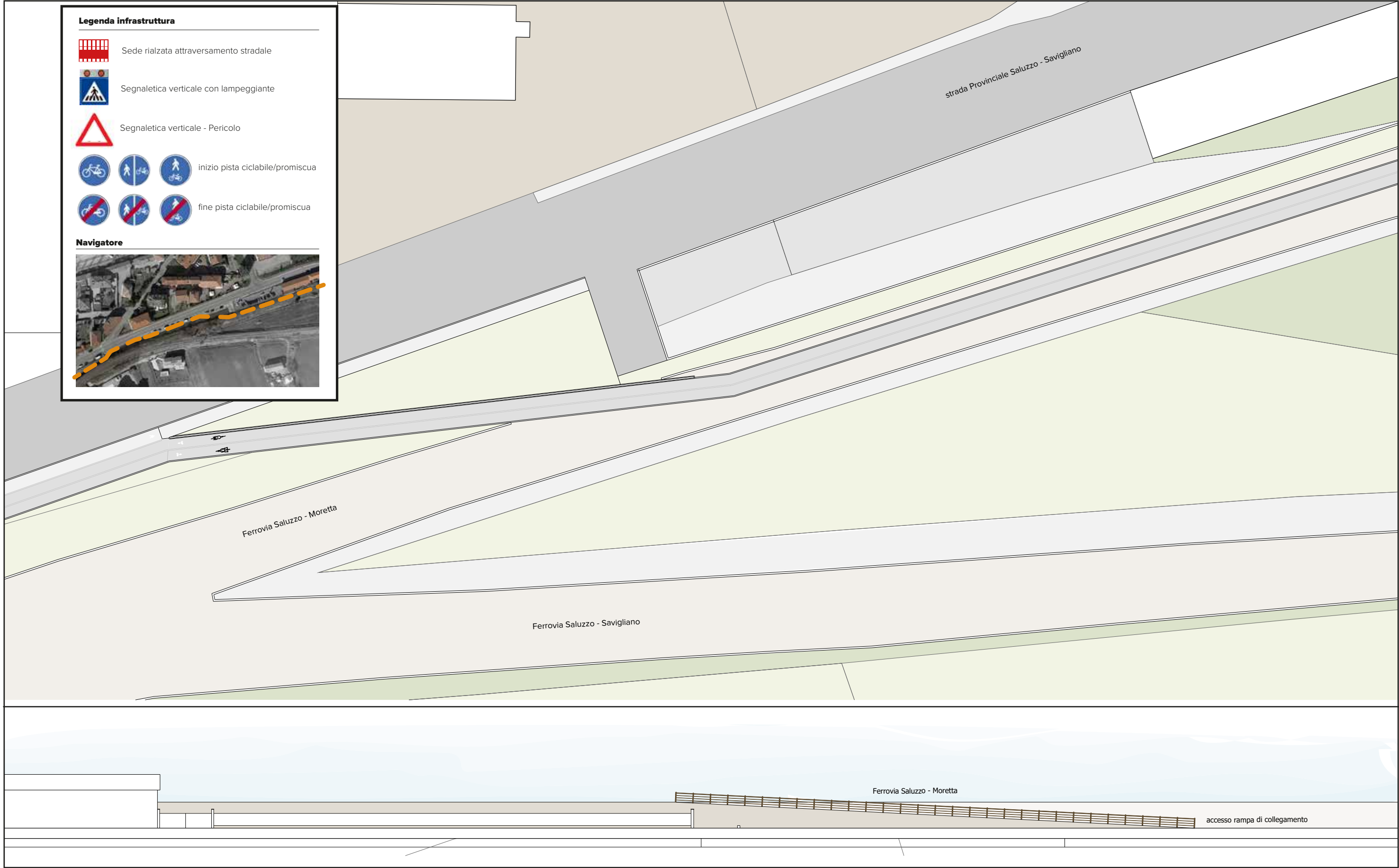
Indirizzi progettuali

● PARTICOLARI - ATTRAVERSAMENTO CICLABILE



Indirizzi progettuali

● PARTICOLARE SU SEDIME FERROVIARIO



Ricadute dell’iniziativa

Il progetto risponde agli obiettivi della misura del finanziamento F.E.S.R., promuovendo e incentivando i principi della mobilità sostenibile di breve e lungo raggio, come alternativa sostenibile al mezzo privato su gomma e contribuisce al raggiungimento dell’obiettivo della mitigazione dei cambiamenti climatici, requisito stabilito per il Regime 1 (Regolamento 852/2020).

Il progetto, inoltre, rispetta i principi stabiliti dal DNSH (Do Not Significant Harm) e il tema dei Green Public Procurement attraverso l’utilizzo di eco-materiali (secondo i Criteri Ambientali Minimi) per la realizzazione del tracciato e delle opere connesse, promuovendo la sostenibilità anche nei comportamenti delle pubbliche amministrazioni.

Il progetto inoltre, si inserisce pienamente nel quadro della SRSvS regionale e nazionale come riferimento per lo sviluppo socio-economico ed ambientale sostenibile.

In particolare:

- **SVILUPPO ECONOMICO** (obiettivo massimizzato): con la progettazione del nuovo percorso, delle aree di sosta, dei nuovi servizi di supporto all’utenza, è promosso un generale sviluppo economico; i progettisti e i decisori pubblici sono stimolati a cercare soluzioni migliori per ottenere la compatibilità ambientale. L’utilizzo di materiali ecologici (CAM e GPP), rinnovabili e locali protegge il clima e rafforza le filiere dell’economia locale.

- **SVILUPPO SOCIALE** (obiettivo massimizzato): il progetto persegue l’empowerment delle comunità locali, il processo di partecipazione attiva, la coesione sociale.

- **SVILUPPO AMBIENTALE** (obiettivo massimizzato): il progetto persegue l’efficienza energetica promuovendo l’utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto dalla ridotta impronta ecologica.

Lo sviluppo della mobilità ciclabile avrà inoltre altri importanti benefici sociali ed economici tra cui:

- **Impatto economico diretto** (e la possibile creazione di posti di lavoro) per la progettazione realizzazione, manutenzione e gestione dell’opera e di tutte le sue parti accessorie. L’impatto economico grazie all’utilizzazione dell’infrastruttura sia da in termini di utilizzo da parte di chi si muove per pendolarismo che in termini di utilizzo ricreativo, sportivo e cicloturistico.

Si stima infatti che nel 2022 il cicloturismo in Italia abbia generato 33 milioni di presenze con un impatto economico pari a 4,1 miliardi di euro (ISNART, 2022).

- **Impatto economico diretto** e indiretto generato dall’aumento dell’uso della bicicletta in termini di acquisto di mezzi e accessori e loro riparazione e manutenzione.

- **Impatto economico attendibile sul commercio** locale grazie all’utilizzo dell’infrastruttura e all’aumento dell’attrattività del piccolo commercio di prossimità.

- **Impatto socio-economico** conseguente alla riduzione dell’utilizzo dell’automobile privata soprattutto per gli spostamenti quotidiani e l’aumento parallelo dell’uso della bicicletta.

I BENEFICI SOCIO-ECONOMICI ASSOCIATI A QUESTO COSIDDETTO “MODAL SHIFT” SONO MOLTEPLICI, TRA CUI I PRINCIPALI POSSONO ESSERE RIASSUNTI IN:

- Riduzione della congestione stradale, aspetto particolarmente rilevante nell’ambito della cintura di Torino e soprattutto degli spostamenti fra i comuni della cintura che sono mediamente caratterizzati da un utilizzo del mezzo privato maggiore rispetto ad altri territori e, di conseguenza, generano un aumento significativo della congestione stradale nelle arterie di collegamento.

- Aumento della sicurezza stradale sia per chi si sposta in bicicletta che per utilizza il veicolo a motore.

- Riduzione delle emissioni di gas climalteranti (CO2 in particolare) e di inquinanti locali (PM10, PM2.5, NOx in particolare).

- Miglioramento delle condizioni di salute della popolazione grazie all’aumento di attività fisica per l’adozione di pratiche di mobilità attiva.

- Riduzione del rumore causato dal traffico veicolare.

Il progetto infine genererà ricadute positive in termini di sviluppo socio economico non solo nella territorialità dell’area di intervento, ma benefici a livello regionale; al termine della realizzazione e nella fase sua fase di messa a sistema, si troverà a gestire un capitale di conoscenze differenziate:

- rafforzamento dell’immagine sostenibile del territorio e attivazione di una filiera completa di integrazione tra territorio-utente ciclista-attività economiche;
- aggiornamento congiunto degli Enti Locali in termini di progettazione sostenibile e partecipata, mediante strumenti congiunti per la partecipazione, la progettazione, l’analisi degli impatti, l’identificazione degli stakeholders e dei target di utenza;
- promozione di un nuovo atteggiamento culturale per il tema dei percorsi ciclabili fruibili non solo dai turisti;
- formazione congiunta di soggetti intermedi che genereranno un effetto “snow ball” diffondendo le conoscenze acquisite;
- capitalizzazione dell’esperienza e diffusione delle conoscenze