

REV. 00

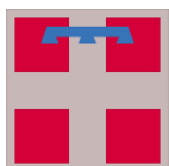
Aggiornamento del Piano Urbano del Traffico FASE 2



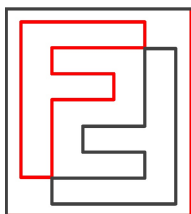
Comune di
Rivarolo Canavese



Città metropolitana di
Torino



Regione Piemonte



Dott. Ing. **Filippo Ferrari**

Report illustrativo misure adottate



 **ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI CUNEO**
1304 Dott. Ing. Filippo Ferrari

1304 Dott. Ing. ~~Filippo Ferrari~~

[Handwritten signature]

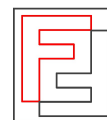


INDICE

LA VISIONE DEL PUT.....	Pag.3
--------------------------------	-------

MISURE IN RIFERIMENTO ALLA Tav.01 – PLANIMETRIA GENERALE DI PROGETTO

	ZONE 30.....	Pag.4
	AREA RESIDENZIALE/ ZONA SCOLASTICA.....	Pag.5
	INCROCIO RIALZATO.....	Pag.6
	ROTONDA URBANA.....	Pag.7
	MESSA IN SICUREZZA INCROCIO PERICOLOSO.....	Pag.8
	DIRITTO DI PRECEDENZA SU ITINERARIO IN CURVA.....	Pag.9
	MESSA IN SICUREZZA DI ASTE PRINCIPALI.....	Pag.10
	SERIE DI CHICANE.....	Pag.11
	ZONE DI ACCUMULO.....	Pag.12
	AVANZAMENTO DELLA TRAVERSA.....	Pag.13
	STRETTOIA FORZATA.....	Pag.14



MISURE IN RIFERIMENTO ALLA Tav.02 – PLANIMETRIA DELLA RETE CICLOPEDONALE

	COMPLETAMENTO RETE CICLOPEDONALE.....	Pag.15
	POLARITA' URBANE PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE.....	Pag.16
	DEFINIZIONE DI UNA BICIPOLITANA URBANA.....	Pag.17

Report illustrativo misure adottate



PUT vigente
ed interventi attuati



LINEE DI INTERVENTO PER L'AGGIORNAMENTO DEL PUT DI RIVAROLO C.S.E



Emergenze locali
e buone pratiche europee



LA VISIONE DEL PUT

*capire le potenzialità per
orientarsi alle visioni di scenario*



1) risolvere le criticità



2) consolidare la rete di mobilità sostenibile



3) rafforzare la condivisione sociale

Report illustrativo misure adottate

ZONE 30



Il dispositivo normativo di Zona 30 è previsto dallo stesso Codice della Strada come "zona a velocità limitata" ed esplicitato nella Fig. Il 323/a in riferimento all'Art.135 del Regolamento del CdS. La Zona 30 viene anche definita "ambito residenziale protetto" nelle Linee Guida della Regione Piemonte appositamente dedicate e che hanno dato spunto ad un importante campagna di attuazione delle Zone 30 in Piemonte intorno al 2010.

Le Zone 30, attraverso la segnalazione nei punti di accesso e la previsione di misure di moderazione del traffico all'interno dei quartieri interessati (solitamente definiti esternamente da una rete di strade urbane importanti), esaltano il valore del limite di velocità dei 30 km/h in quanto statisticamente noto per evitare, in caso di investimento la morte dell'investito, cosa che invece purtroppo non avviene cosa certa ad una velocità di 50 km/h.

Le Zone 30 devono quindi basarsi su questi importanti misure:

- **Effetto Porta di Ingresso** per cui ogni accesso (e uscita) deve essere ben individuabile attraverso la apposita e necessaria segnaletica verticale e l'opportuna integrazione di segnalazione su strada (segnale verticale ripetuto oppure altre simbologie più creative); possono poi essere accompagnate misure fisiche come i restringimenti "a porta" o i marciapiedi continui lungo la strada da cui si accede;
- **Misure di moderazione del traffico all'interno** in particolare gli incroci rialzati, le minirotonde e l'alternanza della sosta a destra e sinistra (in linea o a spina 45° o persino a pettine) per avere un senso di costante cautela;
- **Precedenza a destra ad ogni incrocio e precedenza ai ciclisti nelle vie** in modo da avere ovunque la certezza di regole chiare sulla precedenza e per la tutela degli utenti deboli.





Report illustrativo misure adottate **AREA RESIDENZIALE / ZONA SCOLASTICA**



Il dispositivo normativo di Zona Residenziale è previsto dallo stesso Codice della Strada esplicitato nella Fig. Il 318 in riferimento all'Art.135 del Regolamento del CdS. Il segnale principale deve essere obbligatoriamente abbinato ad un pannello integrativo nel quale vengono indicate le regolamentazioni dell'area (di solito velocità e presenza di utenti deboli su tutta la carreggiata). L'ambito viene anche definito "area residenziale" ma soprattutto "zona scolastica" in virtù delle recenti indicazioni del CdS per attuare siti con elevata cautela in termini di velocità ridotta e precedenza su strada agli scolari, spesso con un riordino dello spazio stradale a favore di una maggiore tutela dei punti di ritrovo.

La Zona Residenziale può avere limitazioni di velocità fino a 20 km/h ma nel caso di Rivarolo C.se le proposte riguardanti soprattutto gli ambiti scolastici o in siti tranquilli (cimitero, centro sportivo) sono concordate con la P.M. per mantenere il limite dei 30 km/h, concentrando invece l'attenzione sulle misure attuative specifiche del sito.

Le Zone Residenziali devono quindi basarsi su questi importanti attenzioni:

- **Essere all'interno di una Zona 30** in quanto rappresentano il gradino più basso delle regolamentazioni, in quanto luoghi già tutelati dal limite 30 km/h ma con ulteriori misure adattanti alle particolari condizioni di condivisione dello spazio pubblico affollato (ingressi scolastici e di zone sportive, ecc.);
- **Essere limitate ad una estensione non superiore ai 100 m** in modo da renderle ben identificabili e per non creare eccessivo disturbo alla circolazione viabilistica ordinaria;
- **Essere corredate con arredo urbano e sistemazioni a basso costo** in quanto una loro caratteristica è la possibilità di essere modificate ed adattate alle esigenze del sito (ad esempio in base animazioni scolastiche).



Report illustrativo misure adottate

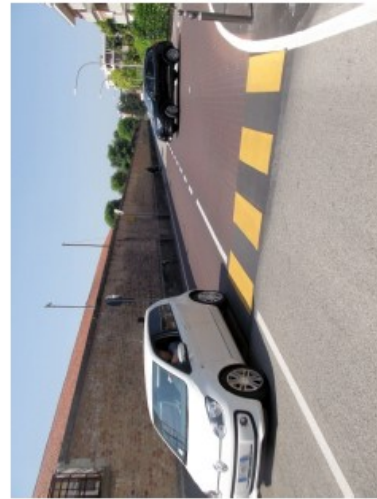
INCROCIO RIALZATO

L'incrocio rialzato è una delle misure che garantisce i migliori esiti di messa in sicurezza stradale, in quanto permette di creare un'importante riduzione delle velocità sul nodo e, di conseguenza, una migliore vivibilità dello stesso incrocio, spesso lungo percorsi pedonali trasversali rilevanti in ambito urbano. Va però distinto nel suo ruolo di piattaforma rialzata su strade importanti, con valutazioni da farsi in termini di fluidità del traffico e rumore dei sobbalzi nel scendere dalle rampe (in particolare dai cassoni dei mezzi furgonati), e di spazio pubblico rialzato per garantire la sicurezza all'interno delle Zone 30 (casistica che da all'incrocio rialzato un ruolo fondamentale nei quartieri residenziali).

L'attuazione di incroci rialzati in nodi incidentogeni ha sempre portato alla forte riduzione di sinistri pericolosi.

L'incrocio rialzato deve essere quindi realizzato secondo questi criteri:

- **Essere collocato in un nodo pericoloso e frequentato dagli utenti deboli**, in quanto la sua realizzazione deve permettere un cambio radicale delle condizioni di rischio presenti, dando importanza ai pedoni soprattutto;
- **Essere ben visibile a distanza**, in quanto rappresenta un nodo importante per le manovre da/verso le traverse incidenti e per i transiti ciclo-pedonali, per cui l'adeguato rallentamento deve essere preavvisato visivamente a distanza sia marcando le rampe (lapidee o con fasce gialle longitudinali) o con asfalto stampato colorato;
- **Essere corredato con elementi di arredo urbano** che rafforzino il suo ruolo di spazio pubblico e di nodo importante per la viabilità locale e per il ritrovo dei cittadini (ad esempio come punto tappa del Pedibus).





Report illustrativo misure adottate



ROTONDA URBANA

La rotonda urbana è un nodo fondamentale per la sicurezza stradale e la fluidità del traffico locale. Spesso è stata però relegata ad un ruolo unicamente viabilistico, condizione che ha portato ad una predominanza della circolazione a motore relegando gli utenti deboli a spazi laterali poco funzionali.

La rotonda urbana deve essere invece concepita per ottimizzare la funzione viabilistica (solitamente con diametri di massimo 32 m in contesti urbani) fornendo anche adeguati spazi ai pedoni sia per il comodo camminamento che persino per la seduta ed il ritrovo, andando anche a creare ove possibile adeguate aiuole di protezione.

In ambito urbano le rotonde possono essere poste su un ampio rialzo di carreggiata per potenziarne il ruolo di spazio pubblico importante per la località, con esiti eccezionali in termini di coesistenza pacifica tra i vari utenti stradali.

La rotonda urbana deve progettata in base al contesto e con i seguenti ordini di dimensione:

- **Rotonda compatta con diametro fino a 32 m**, organizzata con un'isola centrale a verde e relativo anello cubettato facilitante la manovra dei mezzi pesanti; il contenimento a 32 m di diametro serve ad avere il miglior livello funzionale valutando comunque che restino adeguati spazi per le funzioni degli utenti deboli;
- **Rotonda compatta con diametro tra 20 e 26 m**, organizzata con un'isola centrale a doppio nucleo cubettato per procedere successivamente ad un periodo di verifica all'eventuale corredo con fioriera centrale; vanno progettate in contesti delicati dove gli spazi a disposizione sono limitati;
- **Minirotonda con diametro tra 14 e 19 m**, adatto soprattutto per le rotonde nelle Zone 30 o incroci vincolati.



Report illustrativo misure adottate

MESSA IN SICUREZZA INCROCIO PERICOLOSO



La messa in sicurezza di un incrocio pericoloso ma di minore rilevanza urbana non deve essere forzatamente risolta con un incrocio rialzato o una minirotonda. Per motivi economici e gestionali (difficoltà a raccordare le quote) può essere gravosa l'attuazione di un rialzo di carreggiata, per cui occorre trovare soluzioni alternative per assicurare un incrocio incidentogeno e con forti rischi per gli utenti deboli.

Soprattutto in caso di finanziamenti su aree estese occorre trovare un sistema a basso costo o standardizzato che possa permettere la messa in sicurezza di tanti incroci pericolosi attuando così un miglioramento diffuso e certo delle condizioni di sicurezza.

I criteri per ottenere ottimi risultati per la messa in sicurezza di incroci secondari sono:

- **La diversa demarcazione cromatica e di materiale dell'incrocio**, attuabile con asfalto stampato sulla parte carrabile o con l'inserimento di fasce lapidee trasversali in testata all'incrocio che simulino una rampa (a raso);
- **L'avanzamento dei marciapiedi**, andando ad allargare i marciapiedi puntualmente solo sugli angoli dell'incrocio interessato, ottenendo così la riduzione puntuale del campo visivo e la segnalazione certa della presenza di una traversa e del contestuale attraversamento pedonale
- **La qualificazione a basso costo delle percorrenze pedonali adiacenti**, inserendo opportuni paletti dissuasori o transenne e fioriere che attestino l'incrocio lateralmente e, al tempo stesso, assicurino nuovi e più ampi percorsi pedonali, dando così la sensazione di un incrocio frequentato non solo dai veicoli a motore.





Report illustrativo misure adottate **DIRITTO DI PRECEDENZA SU ITINERARIO IN CURVA**



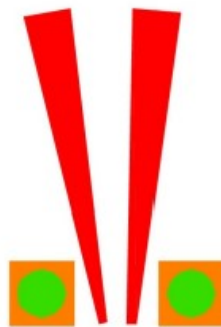
La presenza di un itinerario stradale interno all'abitato che si articoli su più strade tra loro incidenti può creare il problema di dover interrompere tale itinerario negli incroci principali, dovendo dare la precedenza alle strade solitamente più larghe e continue.

Per risolvere questo problema occorre dare innanzitutto la precedenza all'itinerario in questione con gli opportuni segnali previsti dal Codice della Strada ma, anche, rende fluido e sicuro l'itinerario, in modo da evitare rischi incidentogeni nei nodi critici.

I criteri per adattare gli incroci a queste particolari necessità sono:

- **L'eliminazione della percezione di precedenza dell'asse rettilineo che perde priorità**, creando opportuni incanalamenti con distorsione di traiettoria del ramo incidente che perde la precedenza;
- **L'utilizzo del dispositivo STOP per cambiare radicalmente le abitudini al diritto di precedenza perso** utilizzando magari materiali termoplastici di lunga durata per la scritta a terra e la linea di arresto ed eventualmente prevedendo un rialzo di carreggiata puntuale nel punto di arresto;
- **La previsione di opportuna segnaletica di preavviso a distanza** sia per la strada che perde il diritto di precedenza, magari abbinando anche la opportuna riduzione della carreggiata già ad almeno 25 m dall'incrocio, che per l'itinerario che diventa dominante, marcando bene l'itinerario con linee di margine in curva e predisponendo l'adeguata segnaletica direzionale in punti ben visibili.





La riduzione dello spazio viabilistico è uno dei sistemi più importanti per ridurre le velocità istantanee entro i limiti desiderati, che nel caso di aste ingresso nell'abitato devono progressivamente scendere dai 50 km/h in ingresso, per scendere ad una costanza di 40 km/h (evidenza data anche dalla congestione del traffico nell'abitato, per la movimentazione della sosta per gli acquisti e per la vita comunitaria dei vari utenti stradali) per eventuale arrivare a limiti di 30 km/h in prossimità del centro storico.

La necessità dello spazio veicolare utile alle diverse tipologie di veicoli in opposizione (auto/auto, auto/bus, bus/bus) è infatti proporzionale ai limiti di velocità desiderati, il che conduce a prevedere larghezze di carreggiata sempre più ridotte allo stretto necessario con notevoli vantaggi per il recupero di spazio laterale a favore degli utenti deboli.

Vi sono tre principali modalità, oggi, per ottenere la riduzione delle velocità con i relativi vantaggi in termini di recupero di spazio pubblico per pedoni e ciclisti:

- **Riduzione della carreggiata entro i 7,00 m lordi**, attuando quindi corsie effettive da 3,25 m oltre i margini di carreggiata, riqualificando spesso l'intero sedime stradale ad usi utili alla comunità, inserendo posti auto in linea, alberate e percorrenze ciclo-pedonali protette; in particolare per sezioni fino a 12,00 m di larghezza;
- **Inserimento di spartitraffico continuo in mezzzeria**, permettendo così l'incanalamento ordinato dei veicoli in corsie che possono anche essere ristrette riuscendo a riordinare i margini di carreggiata per vari usi;
- **Definizione di bike line** ovvero corsie ciclabili funzionalmente facenti parti della corsia di marcia tradizionale ma con la utile sensazione di ridurre visivamente la carreggiata restante, soprattutto con bike line colorate.



Report illustrativo misure adottate

SERIE DI CHICANE

L'attuazione delle chicane permette di attenuare l'impatto delle velocità istantanee inducendo una maggiore cautela nel conducente, costretto a porre maggiore attenzione nel cambio di traiettoria, soprattutto negli ambienti urbani con presenza di negozi su entrambi i lati della carreggiata e su tratte quindi necessitanti di un ambiente stradale più tranquillo e rassicurante.

Vi sono tre gerarchie di utilizzo delle chicane nella rete viaria di centri urbani medio-piccoli o di periferie di cittadine; infatti la chicane può trovare utilizzo sia in ingresso ai centri abitati (spesso con una sorta di effetto di "porta di ingresso" con spartitraffico accentuato), che lungo le stesse strade di attraversamento spesso a rischio di forti riprese di velocità ed infine nelle Zone 30 residenziali.

I tre ambiti funzionali di utilizzo delle chicane possono essere così distinti:

- **Strade urbane di attraversamento** nelle quali le chicane rivestono anche un potenziale in termini di movimentazione dello spazio pubblico, andando ad alternare sia la sosta che soprattutto gli attestamenti delle chicane che possono essere corredate con fioriere fisse murate o altri manufatti di arredo;
- **Strade principali delle Zone 30**, in particolare quelle in prossimità di scuole ed edifici pubblici di richiamo, lungo le quali l'alternanza della sosta può essere attestata con fioriere mobili in modo da attuare l'effettivo rispetto del limite di velocità 30 km/h;
- **Strade residenziali a senso unico**, utilizzando i soli stalli di sosta per alternare i parcheggi evitando le riprese di velocità possibili nei sensi unici.



Report illustrativo misure adottate

ZONE DI ACCUMULO

In abbinamento al ruolo dello spartitraffico centrale, che va a vincolare e ordinare le corsie di transito lungo le strade principali urbane, si possono inserire le zone di accumulo per la svolta a sinistra o l'inserimento in corsia opposta dei veicoli.



Questa misura è molto utilizzata all'estero per creare la migliore fluidità del traffico con allineamento delle velocità a limiti congeniali alla località, unendo l'aspetto della moderazione del traffico alle necessità di svolta verso i diversi esercizi commerciali o traverse urbane incidenti sulla via principale, evitando inoltre accodamenti e rischi di tamponamenti. In Italia è ancora purtroppo concepita come sistema "rigido" con canalizzazioni forzate per ogni senso di marcia, mentre è invece importante pensare la zona di accumulo come uno spazio di manovra multifunzionale.

I tre ambiti funzionali di utilizzo delle zone di accumulo possono essere così distinti:

- **Strade commerciali su contesti extra-urbani** nei quali è assolutamente necessario annullare i picchi di velocità per favorire la movimentazione in sicurezza dei veicoli nelle numerose manovre possibili, rendendo tutto l'ambiente stradale calmierato e con fasce di svolta protette;
- **Strade urbane con sosta in linea** lungo le quali si innestano traverse che vanno marcate e le cui manovre di accesso possono essere incanalate in sicurezza per poi rideviare la traiettoria della corsia di marcia principale verso centro strada attestando al meglio la sosta in linea con opportuni spartitraffico laterali;
- **Strade urbane con necessità proteggere gli attraversamenti pedonali**, andando infatti a coordinare la necessità isole salvapedone con le zone di accumulo interposte tra i passaggi pedonali ravvicinati.



Report illustrativo misure adottate

AVANZAMENTO DELLA TRAVERSA

La funzione delle chicane può rendersi utile per attuare avanzamenti delle traverse con poca visibilità rispetto alla strada cui devono dare la precedenza. In generale sono ancora troppe le situazioni dove incroci pericolosi sono tali a causa dell'innesto senza visibilità dalle traverse secondarie.

Per Rivarolo C.se il caso più eclatante è quello di Via Lumaca (su cui transitano persino mezzi pesanti) che si interseca con Via Merlo in una situazione potenzialmente incidentogena a causa della limitata visibilità da Via Lumaca e per le forti riprese di velocità di Via Merlo in uscita dal concentrico.

Si pongono all'attenzione le tre seguenti casistiche, tutte orientate ad aumentare la reciproca visibilità tra le aste:

- **Chicane forte di rallentamento lungo l'asta principale**, soluzione che non necessariamente prevede anche la presenza di una traversa ma che sicuramente può essere condizione opportuna per un innesto con maggiore visibilità sul lato avanzante;
- **Chicane dolce con avanzamento pedonale qualificante**, anche in questo caso una soluzione che offre innanzitutto una opportunità per lo spazio pubblico, con un marciapiede che può essere allargato anche fino a 5,00 m, condizione ottimale per un eventuale innesto di traversa ad ampia visibilità;
- **Marciapiede continuo molto largo con traversa avanzata**, situazione che sta sempre più emergendo nelle riqualificazioni stradali che prevedano la riduzione della carreggiata allo stretto necessario, favorendo l'inserimento di marciapiedi molto larghi sui quali si attestano traverse che possono così avere i veicoli ben avanzati verso la strada principale.



Report illustrativo misure adottate

STRETTOIA FORZATA

La strettoia forzata viene prevista per rimediare a situazioni di rischio incidentogeno lungo strade che presentano sezioni stradali improvvisamente sotto soglia e per le quali è già solitamente complesso l'interscambio tra i veicoli contrapposti. Ancor più diventa insostenibile la compresenza con gli utenti deboli, in particolare i pedoni costretti a percorrere lunghe tratte spesso in condizioni fortemente disagiati direttamente in carreggiata.

Si pongono all'attenzione le tre seguenti casistiche, tutte orientate a regolamentare le tratte stradali ed a ridurre puntualmente le velocità dei veicoli, anche a favore degli utenti deboli:

- **Strettoie forzate in tratte stradali con interscambio incerto**, soluzione che può essere attuata anche solo a livello sperimentale e temporaneo per evitare transiti contrapposti con potenziali rischi incidentogeni, dando così la precedenza ad una delle due provenienze, attuando la strettoia con separatori di corsia in plastica;
- **Strettoie forzate appositamente inserite per abbattere i picchi di velocità**, soluzione molto diffusa in Francia per calmierare drasticamente le velocità, predisponendo un restringimento puntuale con paletti dissuasori che lascino lateralmente lo spazio per i ciclisti;
- **Strettoie forzate con allargamento dei marciapiedi**, la situazione più idonea nei centri abitati lungo le strade urbane principali che presentano l'assenza dei marciapiedi nei punti più pericolosi e molto stretti; si ricorre al "diritto di precedenza" per chi esce dal centro, si allarga il marciapiede alle dimensioni ottimali (fino a 2,00m) e si vincola la carreggiata (larga fino a 4,00 m max) al senso unico alternato, prevedendo sempre apposita linea di arresto per la fermata dei veicoli che attendono che si sgomberi la strettoia



Report illustrativo misure adottate

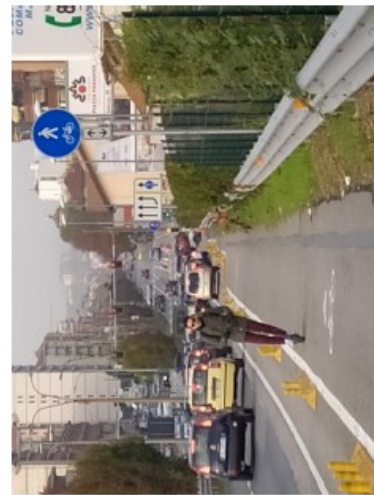
COMPLETAMENTO RETE CICLO-PEDONALE

I percorsi di completamento della rete ciclo-pedonale vengono proposti in un'ottica "flessibile" per poter dare la possibilità all'Amm.ne Com.le di adottare soluzioni diverse per le percorrenze individuate, nel senso della tipologia e dei conseguenti costi di attuazione. Ovviamente tenendo sempre conto delle sezioni disponibili di volta in volta.

La mobilità urbana degli utenti deboli sta sempre più prendendo vigore in un'ottica di condivisione dello spazio pubblico, inizialmente da una decina d'anni con una sorta di riequilibrio dell'uso stradale tra veicoli a motore e ciclisti, ma ora sta sempre più prendendo piede una sorta di rivoluzione culturale e sostenibile per la quale gli utenti deboli stanno prendendo vigore secondo il principio della massa critica che, facendosi notare su strada, permette sempre più di indirizzare le politiche della mobilità sostenibile a netto favore della ciclo-pedonalità.

Il completamento della rete ciclo-pedonale in Rivarolo Canavese potrebbe indirizzarsi su queste tre scelte:

- **Piste ciclabili in sede propria mono-bidirezionali**, soluzione che sarebbe auspicabile per gli itinerari su strada molte larghe di periferia e su itinerari territoriali finanziabili con investimenti da bando regionale/nazionale;
- **Percorsi ciclo-pedonali protetti da paletti dissuasori flessibili**, ovvero la conferma di quanto fatto in questi ultimi anni su Via Valle e Via Trieste-Salassa, in un contesto stradale che permette l'utilizzo promiscuo della strada locale per le biciclette, in caso di forte affluenza pedonale;
- **Percorsi ciclabili su strada con bike-line o apposite regolamentazioni**, utilizzando indicazioni lanciate dallo stesso Codice della Strada con l'emergenza trasportistica in epoca Covid oppure proponendo regolamentazioni viarie adeguate (anche con il segnale "multiuso" Zona Residenziale) sostenute da pittogrammi a terra.



Report illustrativo misure adottate POLARITA' URBANE PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE



Il riferimento per la rete della mobilità dolce (itinerari ciclo-pedonali o ciclabili, percorrenze diffuse dei pendolari a piedi o in bici, itinerari per fasce d'età, ecc.) integrata negli spazi pubblici e di interscambio modale (prossimità a fermate bus, scuole, stazione, mercato, parcheggi auto, ecc.) potrebbe essere consolidato dato dalle dodici polarità urbane di riferimento alla mobilità sostenibile individuato nella pianificazione della mobilità sostenibile.

Sono stati individuati punti significativi in centro (lungo il viale alberato presso Via Ivrea, in zona mercato, presso la stazione), nel quartiere "delle scuole" (in via Losego fronte istituti e via Lemaire fronte istituto comprensivo), in adiacenza a via Montenero (zona recupero ex-Valle Susa e cimitero), verso nord (Vesignano, centro sportivo, centro commerciale Urban Center) e verso sud (Pasquaro centro e scuola di Via Bicocca).

Le polarità urbane potrebbero essere organizzate con i seguenti standard omogenei:

- **Totem informativi e disponibilità di wi-fi gratuito** per rendere efficiente la comunicazione sulla rete locale;
- **Sedute, elementi di protezione ed arredo**, segnaletica per aree pedonali e spazi condivisi per assicurare gli utenti;
- **Sistemi di trattenuta delle biciclette**, per la protezione della bicicletta personale e la condivisione in sharing, la ricarica di biciclette e monopattini, ecc.



Report illustrativo misure adottate

DEFINIZIONE DI UNA BICIPOLITANA URBANA

La logica del completamento degli itinerari ciclo-pedonali esistenti porta ad individuare percorrenze consolidate che possono divenire di riferimento per la cittadinanza, concretizzando in questi casi il valore della massa critica degli utenti deboli con conseguenze molto favorevoli in termini di riconoscibilità e di coesistenza pacifica dello spazio stradale.

Anche per Rivarolo Canavese potrebbe delinearci, quindi, l'esigenza di avere una sorta di Bicipolitana Urbana per poter indirizzare soprattutto i ciclisti locali all'utilizzo di itinerari formalizzati, da usarsi sia per necessità di pendolarismo che per raggiungere più comodamente i servizi pubblici o rendere più pratico un percorso di svago.

La messa in pratica di una rete ciclabile o ciclo-pedonale così ben definita non va banalizzata nella sola posa di segnaletica direzionale per itinerari urbani della mobilità sostenibile, bensì va arricchita in una sinergia tra segnaletica e buone pratiche di animazione adottando queste strategie:

- **Segnaletica di itinerario o generalizzata per marcare anelli e raccordi** da attuarsi con metodologie consolidate in altri casi-studio o anche con misure creative che possano coinvolgere i cittadini;
- **Pannellistica innovativa per sensibilizzare gli utenti**, come quelli del MetroMinuto indicante le distanze temporali da nodi urbani significativi (ad esempio dalle scuole elementari-medie verso il resto dell'abitato);
- **Segnaletica cicloturistica territoriale**, eventualmente attuabile in seguito al riconoscimento di itinerari rurali nel Canavese, andando ad utilizzare sia la pannellistica formale che eventuali segnali innovativi di sintesi urbana.

