

STUDIO DI FATTIBILITA' PER LA CICLOVIA ***LA VIA DEL MONVISO***

ALLEGATO 2 MACROTRATTE. SCHEDE DEGLI INTERVENTI E DEI CONTESTI

MACROTRATTA A - Pian del Re - Martiniana Po

1. Tracciato

Tratta di circa 10 km dal Pian del Re a Martiniana Po, passando per Crissolo, Paesana, Sanfront e Gambasca, in sponda sinistra del fiume Po fino a Paesana, per passare a valle in destra.

2. Tipologia di percorso

Il percorso presenta pendenze consistenti fino a Paesana, per poi addolcirsi lievemente. In diversi tratti il Po è ampiamente visibile, in particolare nel comune di Paesana si attraversa più volte. Le strade percorse sono asfaltate prevalentemente a basso traffico, salvo le giornate festive ed estive.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)

Costituisce il tratto terminale della Ciclovia del Monviso, accedendo ad una meta paesistica e naturalistica importante (Pian del Re e della Regina)

La tratta coinvolge un numero di residenti inferiore a 50.000, ma ha un’alta frequentazione turistica.

4. Fattori notevoli del paesaggio

La tratta percorre prevalentemente territori ad alta naturalità. Attraversa un paesaggio montano e pedemontano con uno scenario di fondo dominato dalla preminenza del massiccio del Monviso. Strutturano il paesaggio, oltre al massiccio, il sistema d’insediamento montano delle borgate alpine di Ostana, Oncino e Calcinere, con edilizia tradizionale, percorsi di legamento e tracce delle colture storiche, l’area del Mombracco con pertinenze storiche, archeologiche, naturalistiche e produttive.

5. Centri e mete ambientali-culturali

- Insediamenti delle Balme ipogee (Balma Boves);
- Monastero cistercense di Rifreddo sul Montebracco;
- Certosa del Montebracco;
- Santuario di San Chiaffredo;
- Il Montebracco;
- Riserva Naturale di Paesana;
- Riserva Naturale della Grotta di Rio Freddo;
- Parco Naturale Monviso.

6. Dotazione di servizi

L’area è caratterizzata da una bassa densità di servizi ricettivi e per il tempo libero. I servizi sono localizzati esternamente alla tratta, prevalentemente nei centri di Saluzzo e Revello.

7. Stato di fatto

La tratta si sviluppa principalmente su strade asfaltate, attraversando centri abitati.

8. Interventi

Gli interventi, oltre a quelli comuni per tutte le tratte di omogeneizzazione della segnaletica, sono volti per lo più al miglioramento della sicurezza (sistemazione di incroci, rattoppi del manto stradale, installazione di segnaletica verticale, segnaletica orizzontale) utilizzando e regolamentando l’uso della strada esistente
Interventi prevalenti **C/CS**

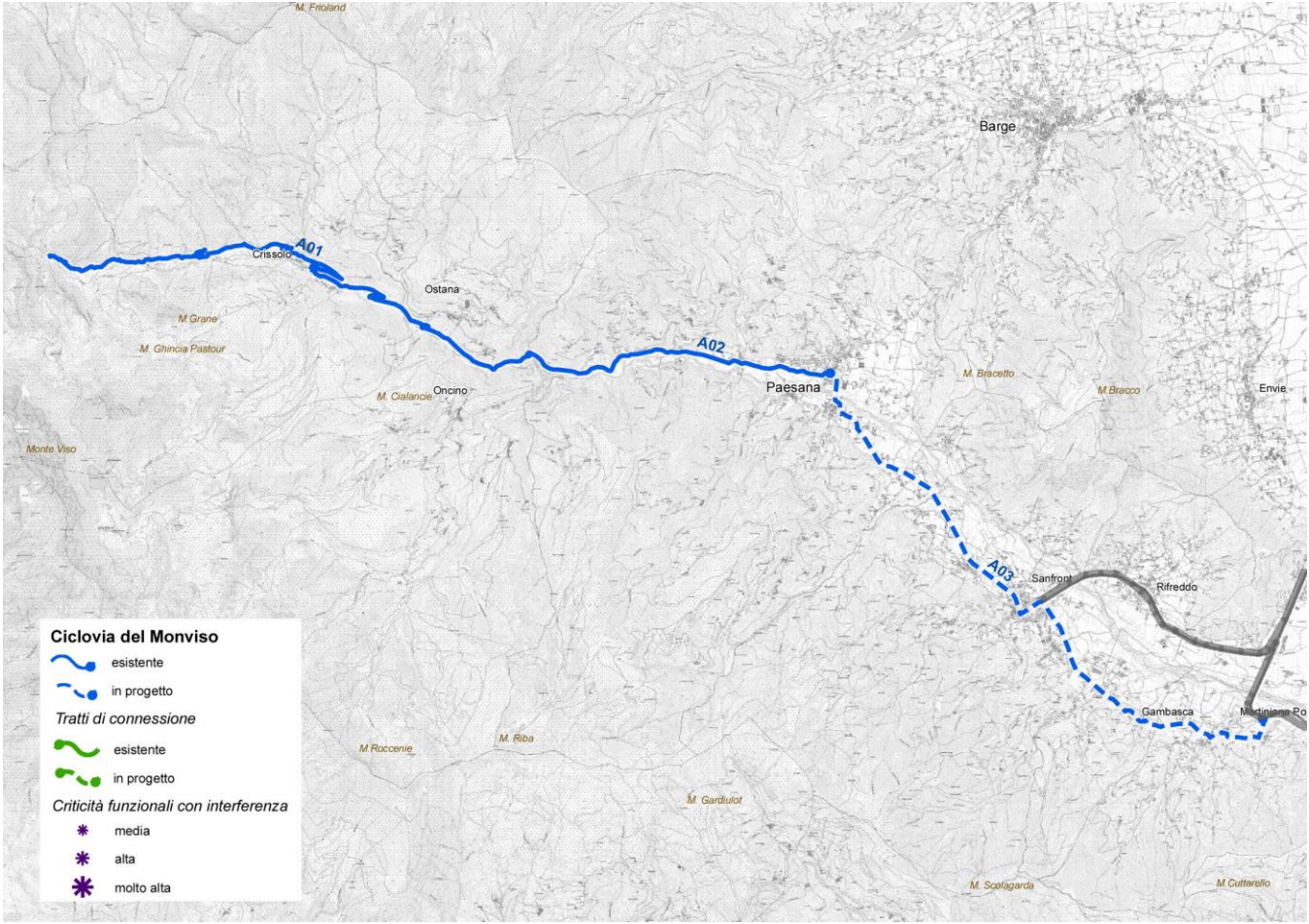
9. Particolarità

Gli interventi sono approfonditi e specificamente valutati nel quadro dello studio di fattibilità in corso di redazione da parte dell’Unione montana dei Comuni del Monviso

10. Costo

L’intervento ha un costo complessivo di circa 200.000 €
Costo medio della tratta è di 19 €/m.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	*
*	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
	distanza dai centri della domanda	*
**	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	**
	costo realizzativo	
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
	frequentazione, traffico e affollamento turistico	*
	rischio alluvionale	



MACROTRATTA Bs - Martiniana Po - Saluzzo

1. Tracciato
Tratta lunga circa 8 km che va da Martiniana Po al ponte sul Po di Saluzzo. Il percorso si sviluppa in sponda sinistra del Po, passando per il comune di Revello.

2. Tipologia di percorso
Il percorso presenta lievi pendenze in prossimità della collina di Revello. Le strade percorse sono asfaltate prevalentemente a medio traffico.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella Ciclovia del Monviso)
Tratto vicario dell’itinerario di pianura della Valle Po, alternativo al tratto in destra del Po (macrotratta Bd)
La tratta coinvolge un numero di residenti inferiore a 50.000, ma ha una discreta frequentazione turistica.

4. Fattori notevoli del paesaggio
La tratta percorre prevalentemente territori rurali e di buona naturalità.
Attraversa un paesaggio pedemontano con relazioni caratteristiche verso la pianura, e verso gli ambienti montani, con uno scenario di fondo dominato dalla preminenza del massiccio del Monviso. Strutturano il paesaggio, oltre agli sfondi montani, i riferimenti visivi alla media distanza, costituiti dall’imbocco della Valle Po e dal centro di Revello con i suoi elementi monumentali.

- 5. Centri e mete ambientali-culturali**
- Monastero cistercense di Rifreddo sul Montebracco;
 - Certosa del Montebracco;
 - Il Montebracco;
 - Collegiata di Revello;
 - Castello di Revello;
 - Collina di Revello.

6. Dotazione di servizi
L’area è caratterizzata da una bassa densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.
I servizi sono localizzati prevalentemente nei centri abitati di Saluzzo e Revello.

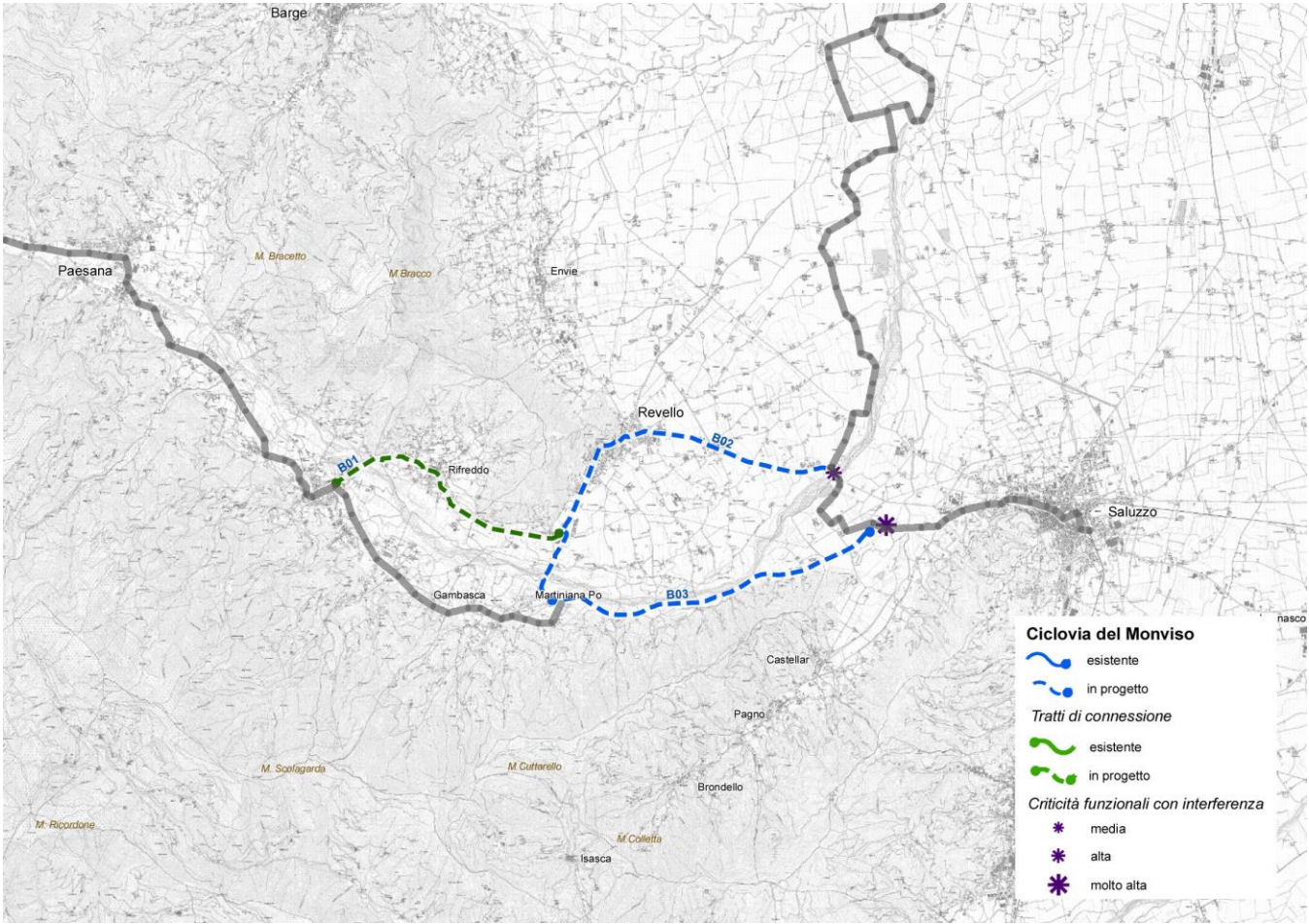
7. Stato di fatto
La tratta si sviluppa principalmente su strade asfaltate di media percorrenza, e nei centri abitati.

8. Interventi
Gli interventi, oltre a quelli comuni per tutte le tratte di omogeneizzazione della segnaletica, sono volti per lo più al miglioramento della sicurezza (sistemazione di incroci, rattoppi del manto stradale, installazione di segnaletica verticale, segnaletica orizzontale) utilizzando e regolamentando l’uso della strada esistente
Interventi prevalenti **C/CS**

9. Particolarità
E’ prevista una variante che consente di raggiungere Rifreddo e la strada per Paesana chiudendo un anello ciclabile di interesse paesaggistico rurale, con un tipo di intervento analogo a quello del resto della macrotratta.
Gli interventi sono approfonditi e specificamente valutati nel quadro dello studio di fattibilità in corso di redazione da parte dell’Unione montana dei Comuni del Monviso

10. Costo
L’intervento ha un costo complessivo di circa 250.000 €
Costo medio della tratta è di 30 €/m.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
*	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
	distanza dai centri della domanda	
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo	
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
	frequentazione, traffico e affollamento turistico	
	rischio alluvionale	



MACROTRATTA Bd - Martiniana Po - Saluzzo

1. Tracciato

Tratta lunga circa 6 km da Martiniana Po a Regione Bronda, all’ingresso di Saluzzo, in sponda destra del Po, per connettersi alla macrotratta tratta C, in sponda sinistra.

2. Tipologia di percorso

Il percorso è prevalentemente in piano e le strade percorse sono asfaltate e a media percorrenza.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)

Tratto vicario dell’itinerario di pianura della Valle Po, alternativo al tratto in destra del Po (macrotratta Bs)
La tratta coinvolge un numero di residenti inferiore a 50.000.

4. Fattori notevoli del paesaggio

La tratta percorre prevalentemente territori rurali e discreta naturalità.
Attraversa un paesaggio pedemontano, con lunghi tratti lungo il fiume, con uno scenario di fondo dominato dalla preminenza del massiccio del Monviso. Strutturano il paesaggio, oltre agli sfondi montani, i riferimenti visivi alla media distanza, costituiti dall’imbocco della Valle Po.

5. Centri e mete ambientali-culturali

- Abbazia di Pagno;
- Monastero cistercense di Rifreddo sul Montebracco;
- Certosa del Montebracco;
- Collegiata di Revello;
- Castello di Revello;
- Santuario di San Chiaffredo;
- Il Montebracco;
- Collina di Revello.

6. Dotazione di servizi

L’area è caratterizzata da una bassa densità di servizi ricettivi e per il tempo libero, salvo Saluzzo, collocato ad un estremo della tratta.
A Saluzzo si raggiunge facilmente la stazione ferroviaria per una intermodalità ferro-bici

7. Stato di fatto

La tratta si sviluppa principalmente su strade asfaltate di medio traffico e nel contesto della periferia di Saluzzo.

8. Interventi

Gli interventi, oltre a quelli comuni per tutte le tratte di omogeneizzazione della segnaletica, sono volti per lo più al miglioramento della sicurezza (sistemazione di incroci, rattoppi del manto stradale, installazione di segnaletica verticale, segnaletica orizzontale) utilizzando e regolamentando l’uso della strada esistente
Interventi prevalenti **C/CS**

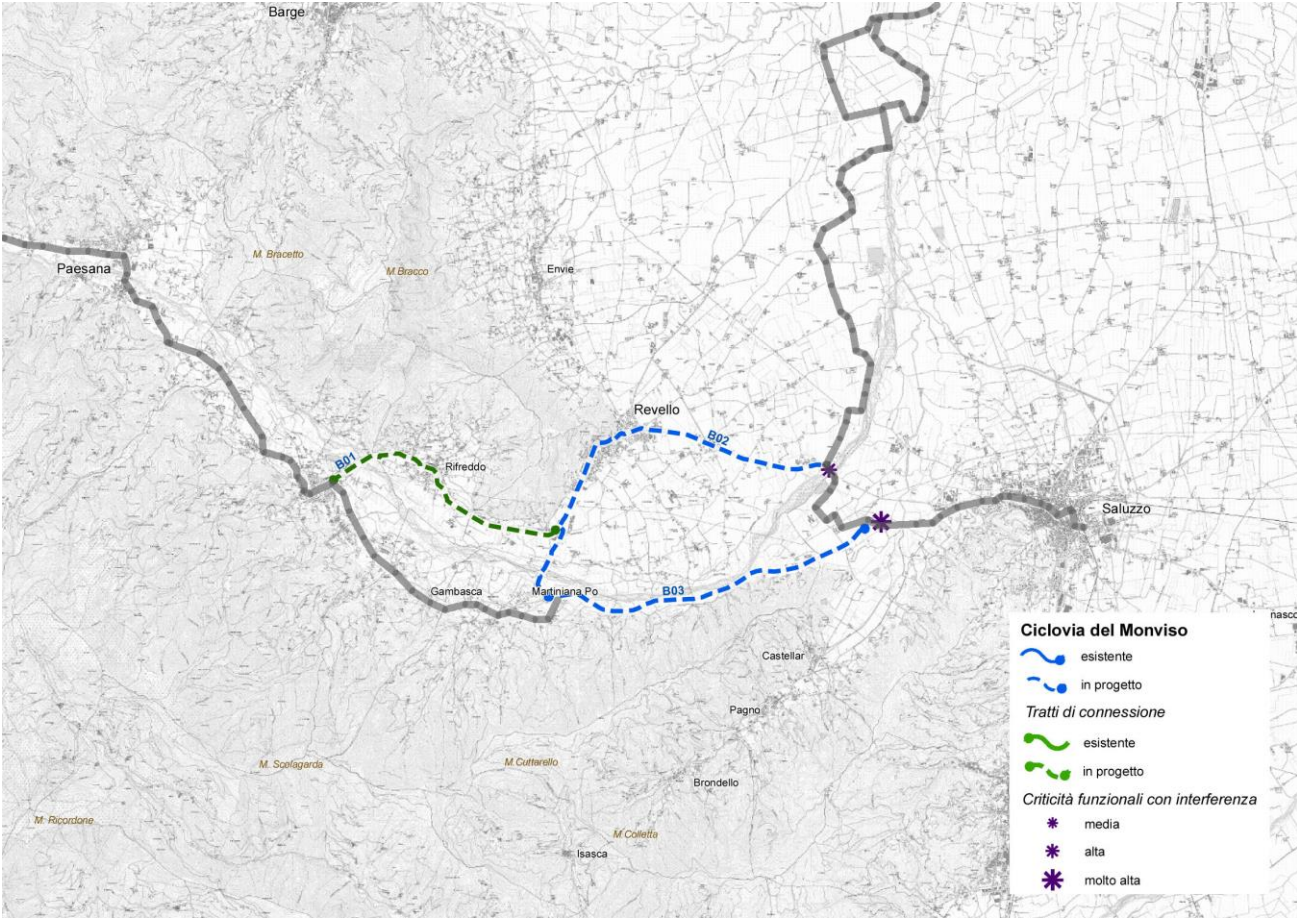
9. Particolarità

Gli interventi sono approfonditi e specificamente valutati nel quadro dello studio di fattibilità in corso di redazione da parte dell’Unione montana dei Comuni del Monviso

10. Costo

L’intervento ha un costo complessivo di circa 200.000 €
Costo medio della tratta è di 30 €/m.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
*	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
*	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
	distanza dai centri della domanda	
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo	
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
	frequentazione, traffico e affollamento turistico	
	rischio alluvionale	



MACROTRATTA C - Saluzzo Staffarda

1. Tracciato
Tratta lunga circa 17,5 km dal centro di Saluzzo al ponte dell’Area Attrezzata Paracollo-Pesci Vivi al bivio per l’Abbazia di Staffarda prevalentemente lungo la sponda sinistra del fiume Po. Una apposita connessione raggiunge l’Abbazia. L’Abbazia si raggiunge con una connessione di circa 3,5 km.

2. Tipologia di percorso
In prevalenza in piano corre lungo la riva del fiume o comunque ad una distanza che ne rende percepibile la presenza, su strade asfaltate a bassa percorrenza.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)
Attraversa l’ultima porzione di pianura prima di accedere alla Valle del Po; da Torino consente di arrivare a Saluzzo procedendo lungo il Po passando anche l’Abbazia di Staffarda. La tratta coinvolge un numero di utenti pari a circa 50.000 residenti e beneficia della possibilità di interscambio con la rete ferroviaria dalla Stazione di Saluzzo.

4. Fattori notevoli del paesaggio
La tratta percorre prevalentemente territori rurali e a buona naturalità. Attraversa un paesaggio pedemontano con relazioni caratteristiche sia verso il fiume e la pianura, sia verso gli ambienti montani, con uno scenario di fondo dominato dalla preminenza del massiccio del Monviso. Strutturano il paesaggio, oltre agli sfondi montani, i riferimenti visivi alla media distanza, costituiti sia dal centro storico di Saluzzo che dall’imbocco della Valle Po.

- 5. Centri e mete ambientali-culturali**
- Centro storico e “collina” di Saluzzo,
 - Abbazia di Staffarda e sistema organizzativo delle terre con bealere, opere di presa, attraversamenti e innesti.
 - In distanza: sistema dei castelli di valle: Castellar, Cardè, collegati storicamente con quelli della valle Po;
 - In distanza: sistema dei castelli della collina saluzzese: Saluzzo, Manta, Verzuolo e Costigliole;
 - In distanza: centro storico di Revello;

6. Dotazione di servizi
L’area è caratterizzata da una bassa densità di servizi ricettivi e per il tempo libero. I servizi sono localizzati prevalentemente nei centri abitati di Saluzzo e Revello; una buona dotazione puntuale all’Ostello del Po nell’Area Attrezzata Paracollo-Pesci Vivi.

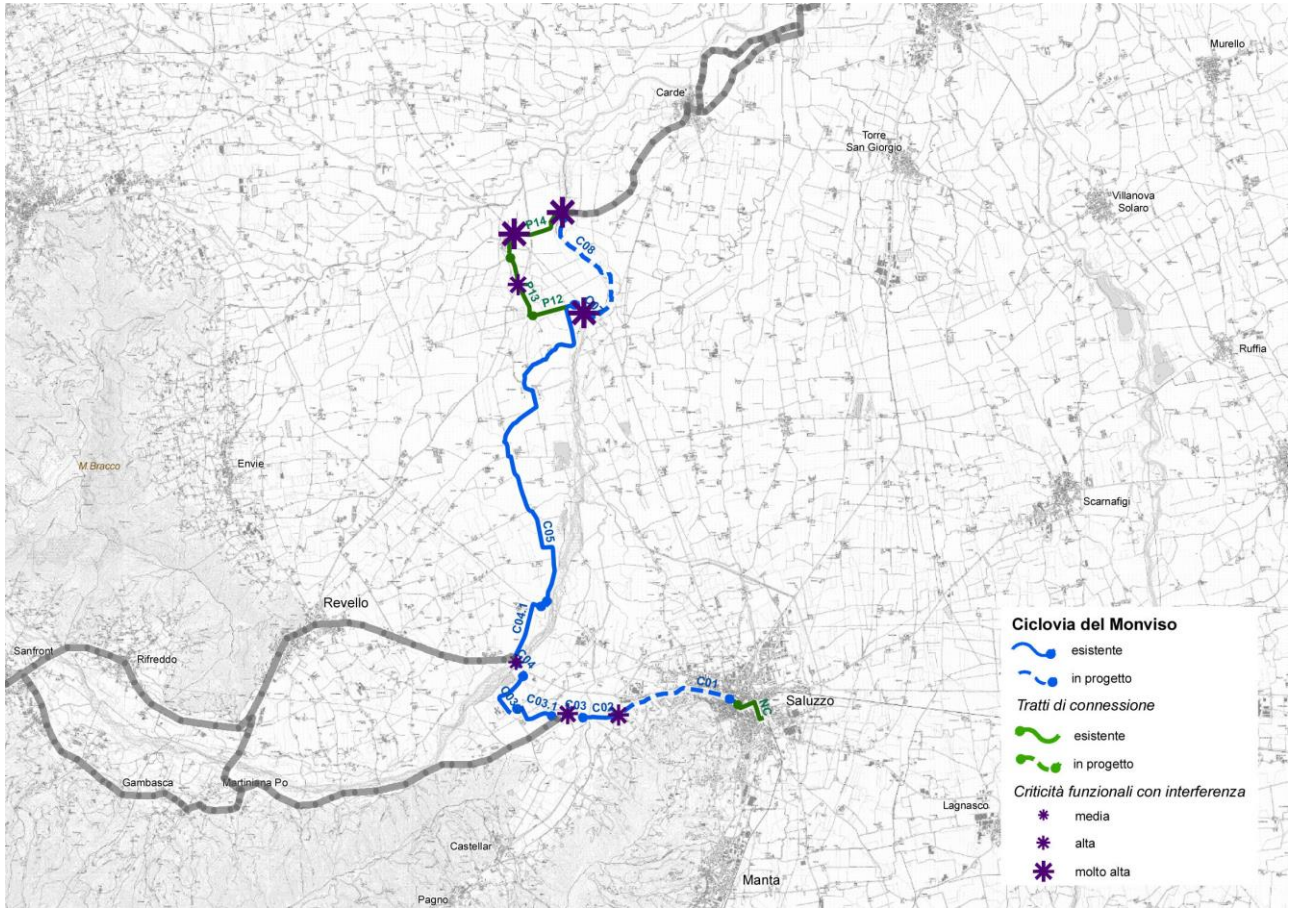
7. Stato di fatto
L’area è caratterizzata da una bassa densità di servizi ricettivi e per il tempo libero, salvo Saluzzo, collocato ad un estremo della tratta. A Saluzzo si raggiunge facilmente la stazione ferroviaria per una intermodalità ferro-bici

8. Interventi
Gli interventi, oltre a quelli comuni alla sistemazione delle strade esistenti, sono significativi in corrispondenza dei ponti e di un tratto di nuova percorrenza previsto lungo il fiume.

- 9. Particolarità**
Gli interventi particolari **(A/X/E)** coinvolgono circa 4 km della tratta C (24%) e riguardano le seguenti microtratte:
-Tratta tra Saluzzo e Castellar (C03) SP260 a completamento dell’intervento già realizzato dalla Provincia di Cuneo.
-Ponte sulla SP26 (tratta C04) tra Saluzzo e Revello.
-Ponte sulla SP589 (tratta V07) in Località Paracollo Ponte Pesci Vivi.
- Tratta di nuovo impianto (C08) in destra Po, di qualità paesaggistica connessa ad un guado per Staffarda

10. Costo
L’intervento, tenendo conto anche delle particolarità, ha un costo complessivo di circa 1.250.000 €
Il costo della connessione all’Abbazia di Staffarda è di 270.000€ .
Il costo complessivo degli interventi particolari sfiora il milione, con un’incidenza sul costo complessivo del 80%
Costo medio della tratta 71€/m.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
**	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
	distanza dai centri della domanda	
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo	*
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
*	frequentazione, traffico e affollamento turistico	
	rischio alluvionale (guado)	*



MACROTRATTA D – Staffarda-Casalgrasso

1. Tracciato

Tratta lunga circa 24,5 km dal bivio per Staffarda della SP 589 al centro di Casalgrasso sia in sponda destra che in sinistra del Po. Una connessione di circa 3 km raggiunge Pancalieri. Varianti consentono una connessione su strade bianche tra Cardè e Moretta, per ovviare al traffico lungo la SP 29, e una connessione tra Moretta e Faule in sponda destra, per ovviare all’attraversamento del guado in prossimità di Faule. Al Ponte di Carignano una connessione consente l’accesso al centro di Pancalieri, centro più servito del contesto.

2. Tipologia di percorso

In piano lungo la riva del fiume, il tracciato che si sviluppa principalmente su strade asfaltate. Le varianti si sviluppano per lo più su strade bianche.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)

Componente fondamentale del tratto cuneese della dorsale con punti di raccordo con la rete ciclabile di interesse sovraregionale e sovra locale (Via delle Risorgive, Fossano-Savigliano). Circa 100.000 residenti potenzialmente interessati.

4. Fattori notevoli del paesaggio

La tratta percorre prevalentemente territori rurali attraversando numerosi centri abitati. Si tratta di territori a vocazione prevalentemente agricola, intensivamente sfruttati per le grandi colture di seminativi e di frutteti. Si segnalano le grandi cascine a corte chiusa, ancora produttive, in parte trasformate. Le visuali sono ampie e raramente interrotte da edilizia o da altri impedimenti.

5. Centri e mete ambientali-culturali

- Oltre alla Abbazia di Staffarda:
- Sistema dei castelli signorili e delle fortificazioni rurali: Moretta, Cardè
 - Sistemi locali di cascine a corte chiusa, e relative porzioni di paesaggio rurale con trama di viali d’accesso, filari e percorsi interpoderali, infrastrutture irrigue, cappelle e poli devozionali rurali, strutture di servizio;
 - Centri rurali di Moretta, Cardè con insediamento disposto lungo il principale asse viario di attraversamento

6. Dotazione di servizi

L’area è caratterizzata da una bassa densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.

7. Stato di fatto

La tratta si sviluppa principalmente su strade asfaltate a basso traffico intercettando per alcun tratti su strade provinciali a traffico intenso e difficoltà ad un uso ciclabile in sicurezza.

8. Interventi

Gli interventi, oltre a quelli comuni per tutte le tratte di omogeneizzazione della segnaletica, sono rivolti ad un allargamento delle sedi stradali trafficate, impegnando circa la metà degli investimenti necessari su tutta la tratta, ovvero all’individuazione di varianti che consentano percorsi non trafficati.

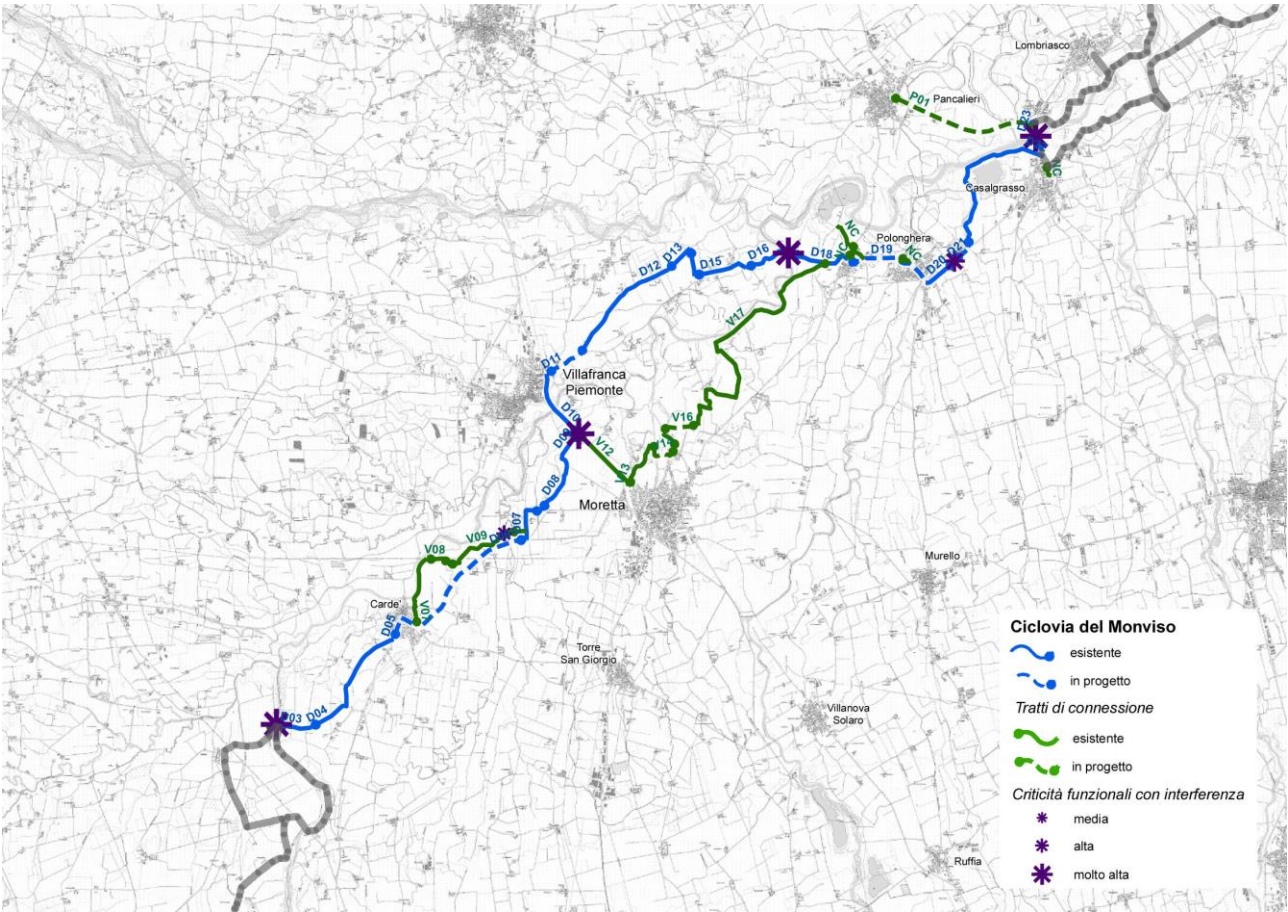
9. Particolarità

Gli interventi di allargamento della sede carrabile **(E)** coinvolgono circa 4, km della tratta D (49%). Anche le varianti, per oltre 10 km. sono indirizzate ad evitare tratti di strada trafficata. Inoltre è prevista una passerella sul fiume presso Villafranca, utilizzando i piloni di un ponte caduto. Un intervento specifico è previsto per il ponte di Casalgrasso, che svolge funzione di nodo tra la tratta D e Es e ED

10. Costo

L’intervento, tenendo conto anche delle particolarità, ha un costo complessivo di circa 1.350.000 Il costo complessivo degli interventi per mettere in sicurezza la ciclovia rispetto al traffico è di circa 900.000 € con un’incidenza sul costo complessivo del 68%, mentre le varianti hanno un costo aggiuntivo di altri 900.000 €. Il costo di adeguamento del ponte di Casalgrasso (esterno alla contabilità della macrotratta) è di 550.000 € Costo medio della tratta 56€/m., che sale a 65 con le varianti

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
*	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
	distanza dai centri della domanda	
	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	*
	costo realizzativo	*
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
	frequentazione, traffico e affollamento turistico	*
	rischio alluvionale	



MACROTRATTA Es - Casalgrasso – Carignano

1. Tracciato

Tratta lunga circa 15 km dal ponte di Casalgrasso fino al ponte di Carignano lungo il Po in un contesto poco abitato, con numerose attività estrattive e passando attraverso l’Oasi naturalistica del Ceretto. Una connessione consente di arrivare a

2. Tipologia di percorso

In prevalenza in piano corre lungo la sponda del fiume, prevalentemente su strade bianche esistenti o in progetto.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)

Tratta centrale della dorsale, vicaria con la simmetrica tratta in sponda destra (Ed). La tratta coinvolge circa 100.000 residenti.

4. Fattori notevoli del paesaggio

La tratta percorre prevalentemente territori rurali con tratti a buona valenza naturalistica. I territori attraversati si caratterizzano tuttora per una spiccata valenza agricola; con numerose cascine di impianto settecentesco perlopiù a una corte chiusa. Lungo il fiume, residui di antichi passaggi fluviali si alternano a tratti caratterizzati da attività estrattive e dalle aree attorno ai bacini di cava, spesso naturalizzate e fruibili.

5. Centri e mete ambientali-culturali

- Riserva naturale della Confluenza del Maira;
- Sistema delle cascine a corte chiusa di fondazione o riplasmazione settecentesca,
- Centro storico di Carignano, con la struttura viaria semiradiale innervata sul nucleo medioevale e sul nodo di attraversamento del Po verso Chieri e Carmagnola;
- Santuario del Vallinotto

6. Dotazione di servizi

L’area è caratterizzata da una bassa densità di servizi ricettivi e per il tempo libero, salve alcune attività nel contesto di Carignano.

7. Stato di fatto

La tratta si sviluppa principalmente su strade bianche lungo l’argine del Po.

8. Interventi

Gli interventi, oltre a quelli comuni per tutte le tratte di omogeneizzazione della segnaletica, sono volti per lo più alla sistemazione delle strade bianchi esistenti. Interventi prevalenti **B**.

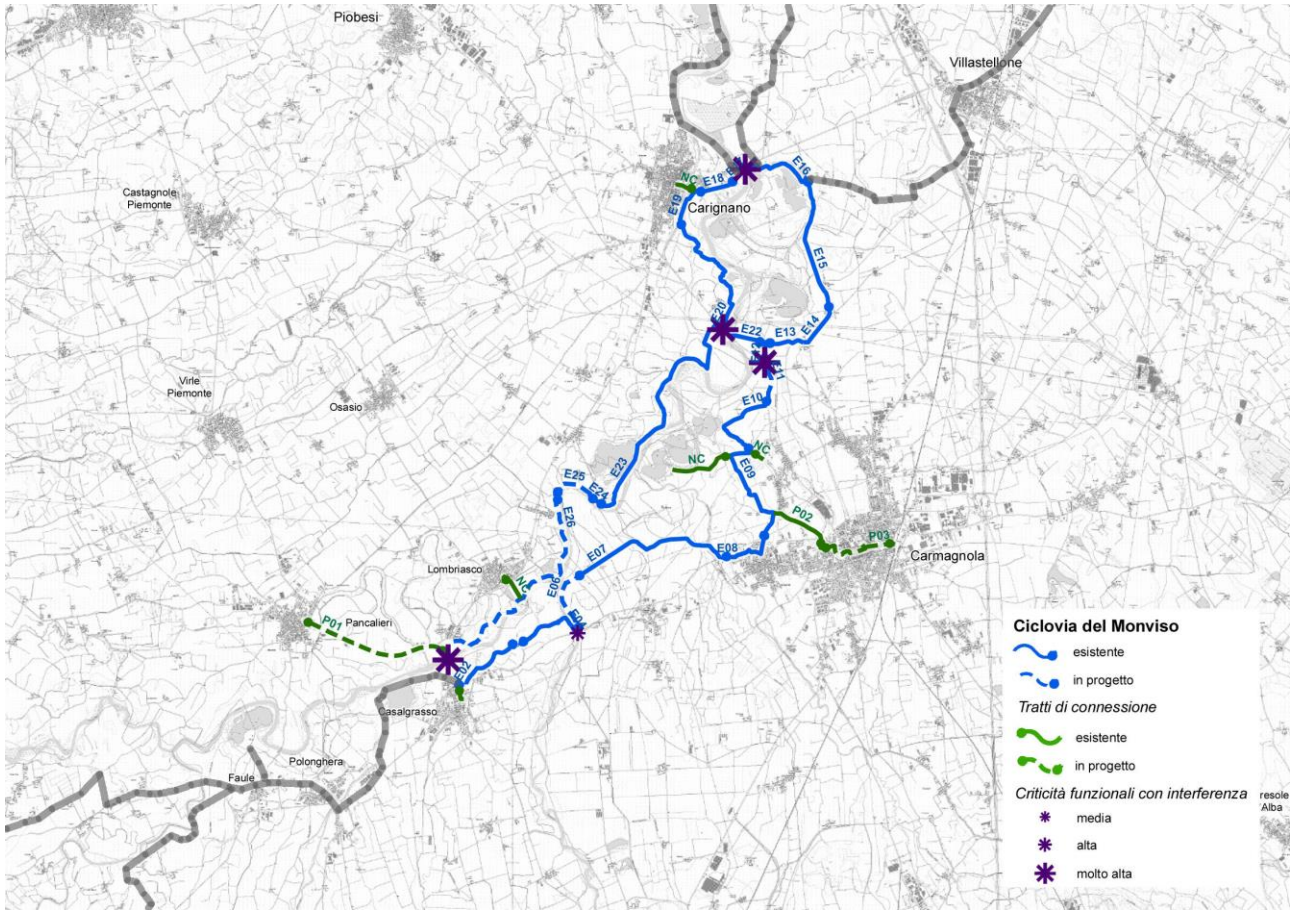
9. Particolarità

Gli interventi di nuova realizzazione **(A)** interessano circa 5 km della macrotratta (25%) e riguardano le tratte E25 e E26 tra Lombriasco e Carignano, necessari per dare continuità ad un percorso interessante per gli aspetti ambientali e paesaggistici. Gli interventi sui nodi, relativi all’adeguamento dei ponti sulla SR20 (E21) e quello di Carignano (E17) sono fondamentali per la funzionalità della Macrotratta E sia in sponda sinistra che destra.

10. Costo

L’intervento ha un costo complessivo di circa 1.000.000 €
Costo medio della tratta 66€/m.
Gli interventi di tipo A incidono per circa 680.000€ (68% del costo totale)

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
*	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
*	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
	distanza dai centri della domanda	*
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo (interventi sui ponti)	*
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
*	connettività con aziende estrattive per la gestione delle aree recuperate	
	frequentazione, traffico e affollamento turistico	
	rischio alluvionale	



NB. La carta evidenzia sia la Macrotratta ESx che quella Edx, in sponda sinistra e destra del Po

MACROTRATTA Ed - Casalgrasso – Carignano sponda destra

1. Tracciato
Tratta lunga circa 19,5 km dal ponte di Casalgrasso al ponte di Carignano passando attraverso l’Oasi del Po Morto e la riserva naturale della Confluenza del Maira e del Gerbasso.
La stazione di Carmagnola si raggiunge con un percorso di 3km.

2. Tipologia di percorso
In prevalenza in piano lungo la sponda del fiume, per tratti a distanza. Tracciati principalmente su strade bianche fatta eccezione per alcuni contenuti tratti su strade asfaltate a traffico intenso.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)
Costituisce uno dei tasselli centrali della dorsale e consente l’interscambio con la rete sovraregionale, in particolare con la Ciclovia da Reggia a Reggia consentendo così di raggiungere il Castello di Racconigi e la Reggia di Stupinigi. Da questa tratta è possibile anche la connessione con il Chierese attraverso i centri abitati di Santena e Cambiano (macrotratta Mb). La tratta coinvolge un numero di utenti pari a circa 100.000 residenti e beneficia della possibilità di interscambio con la rete ferroviaria.

4. Fattori notevoli del paesaggio
La tratta percorre prevalentemente territori rurali con tratti a buona valenza naturalistica. I territori attraversati si caratterizzano tuttora per una spiccata valenza agricola; con numerose cascine di impianto settecentesco perlopiù a una corte chiusa. Lungo il fiume, residui di antichi passaggi fluviali si alternano a tratti caratterizzati da attività estrattive e dalle aree attorno ai bacini di cava, spesso naturalizzate e fruibili.

- 5. Centri e mete ambientali-culturali**
- Centro storico di Carmagnola
 - Riserva naturale dell’Oasi del Po morto;
 - Riserva naturale della Lanca di San Michele;
 - Sistema delle cascine a corte chiusa concentrate verso Racconigi;
 - Area agricola presso il Po tra Carmagnola (borgo Salsasio-borgo San Bernardo) e Casalgrasso-Lombriasco;
 - Villa e parco di Borgo Cornalese presso Villastellone;
 - Santuario del Vallinotto
 - Castello di Racconigi e il suo parco

6. Dotazione di servizi
L’area è caratterizzata da un’alta densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.

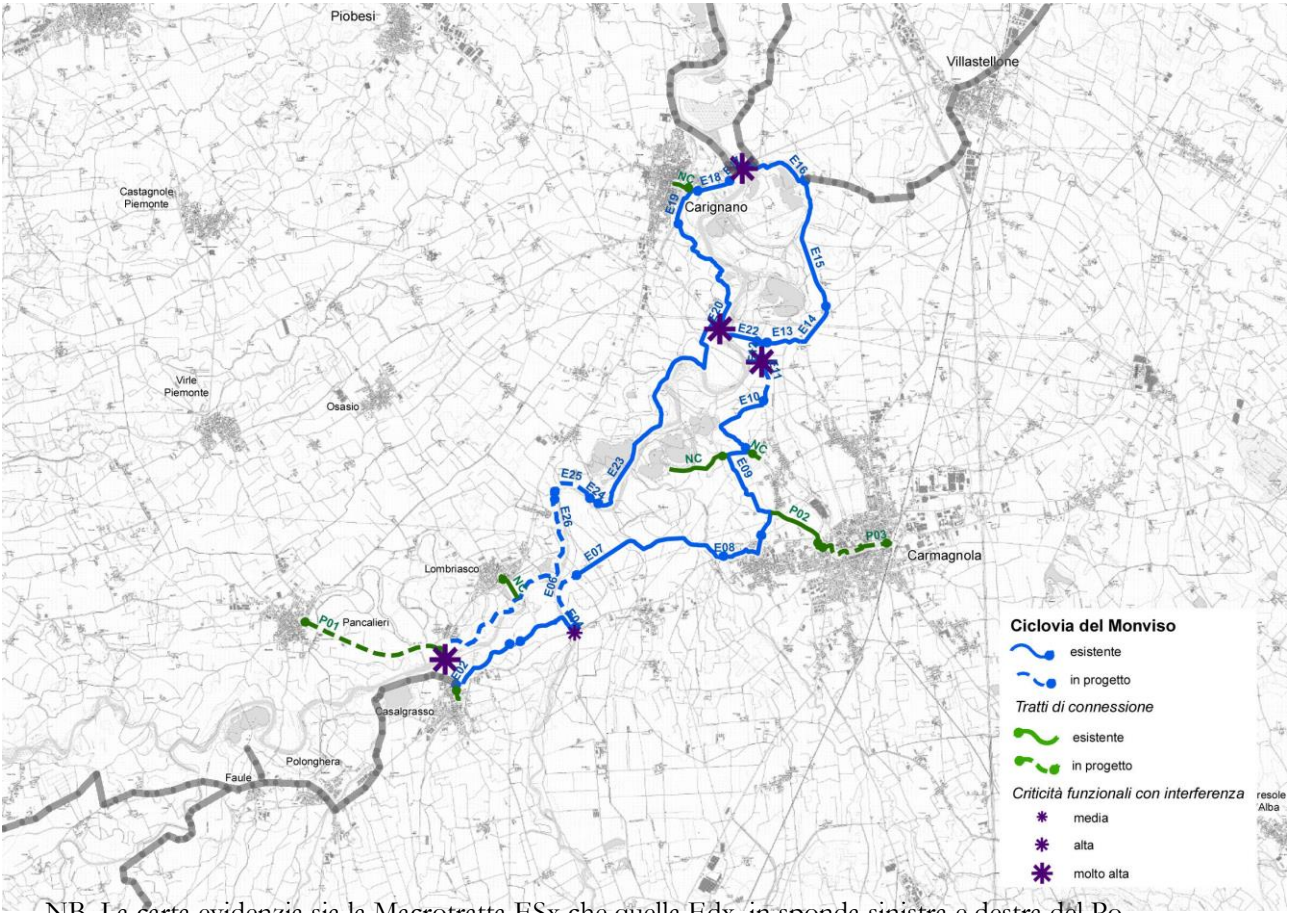
7. Stato di fatto
La tratta si sviluppa principalmente su strade bianche fatta eccezione per alcuni tratti su strade asfaltate a traffico intenso.

8. Interventi
Gli interventi, oltre a quelli comuni per tutte le tratte di omogeneizzazione della segnaletica, sono volti per lo più alla sistemazione delle strade bianchi esistenti e al miglioramento della sicurezza (sistemazione di incroci, rattoppi del manto stradale, installazione di segnaletica verticale, orizzontale) utilizzando e regolamentando l’uso della strada esistente. Interventi prevalenti **B/C**.

9. Particolarità
Gli interventi particolari **(X)** coinvolgono circa 2.5 km della macrotratta (12%) e riguarda Il ponte sul Varaita (tratta E05), da adeguare, costituisce l’intervento particolare più significativo, incidendo sul costo della macrotratta per il 12%. Gli interventi sui nodi, relativi all’adeguamento dei ponti sulla SR20 (E21) e quello di Carignano (E17) sono fondamentali per la funzionalità della Macrotratta E sia in sponda sinistra che destra.

10. Costo
L’intervento sulla macrotratta ha un costo complessivo di circa 950.000 € , con costo medio di 49 €/m
Per gli interventi al ponte di Carignano e a quello sulla SR20 si preventivano rispettivamente 800.000€ e 200.000€.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
*	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
*	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
	distanza dai centri della domanda	
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo (interventi sui ponti)	*
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
*	connettività con aziende estrattive per la gestione delle aree recuperate	
	frequentazione, traffico e affollamento turistico	
	rischio alluvionale	



NB. La carta evidenzia sia la Macrotratta ESx che quella Edx, in sponda sinistra e destra del Po

MACROTRATTA Fs - Carignano-Moncalieri in sponda sinistra

1. Tracciato

Tratta lunga circa 15.3 km dal ponte di Carignano al ponte di Moncalieri passando per La Loggia.
Una Variante di circa 3,5 km lungo il Torrente Chisola raggiunge Moncalieri discostandosi dal Po.
Il centro abitato di Vinovo si raggiunge con una connessione di 4,5km.

2. Tipologia di percorso

In prevalenza in piano corre lungo la sponda sinistra del fiume e lungo il canale di derivazione della SMAT. Il percorso si sviluppa principalmente lungo strade bianche, esistenti o in progetto lungo l’argine del Fiume, fatta eccezione per i tratti all’interno dei centri abitati di Moncalieri e La Loggia, asfaltati, trafficati e di gestione specifica, connessa ai piani locali.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)

Costituisce la porta dell’area urbana torinese con un passaggio brusco tra zone rurali, periferiche e urbane.
La tratta coinvolge oltre un milione di residenti e consente punti di interscambio con la rete ferroviaria.

4. Fattori notevoli del paesaggio

La tratta percorre prevalentemente territori ad alta valenza naturalistica e rurali tuttavia nei suoi ultimi km verso Moncalieri presenta caratteristiche tipiche dei territori urbani ad alta densità abitativa.
Sono luoghi che, sebbene ancora caratterizzati da alta naturalità, gravitano funzionalmente sulla conurbazione torinese.
Prevale ancora un utilizzo produttivo del territorio rurale, sebbene fortemente razionalizzato e industrializzato, con notevole impoverimento del mosaico ambientale e della trama visiva di filari e poderi.

5. Centri e mete ambientali-culturali

- Castello di Moncalieri;
- Castello agricolo Freila, Moncalieri;
- Castello della Rotta, Moncalieri;
- Complesso Villa Carpeneto, e castello a La Loggia;
- Castello della Rovere e Parco, Vinovo;
- Castello agricolo La Gorra, Carignano;
- Riserva naturale del Molinello;
- Riserva naturale della Lanca di Santa Marta e della Confluenza del Banna.

6. Dotazione di servizi

L’area è caratterizzata da un’alta densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.

7. Stato di fatto

La tratta si sviluppa principalmente su strade bianche fatta eccezione per alcuni tratti su strade asfaltate a bassa percorrenza.

8. Interventi

Gli interventi, oltre a quelli comuni per tutte le tratte di omogeneizzazione della segnaletica, sono volti per lo più all’omogeneizzazione delle ciclovie esistenti lungo il canale SMAT nel comune di La Loggia e Moncalieri.
Interventi prevalenti **D**

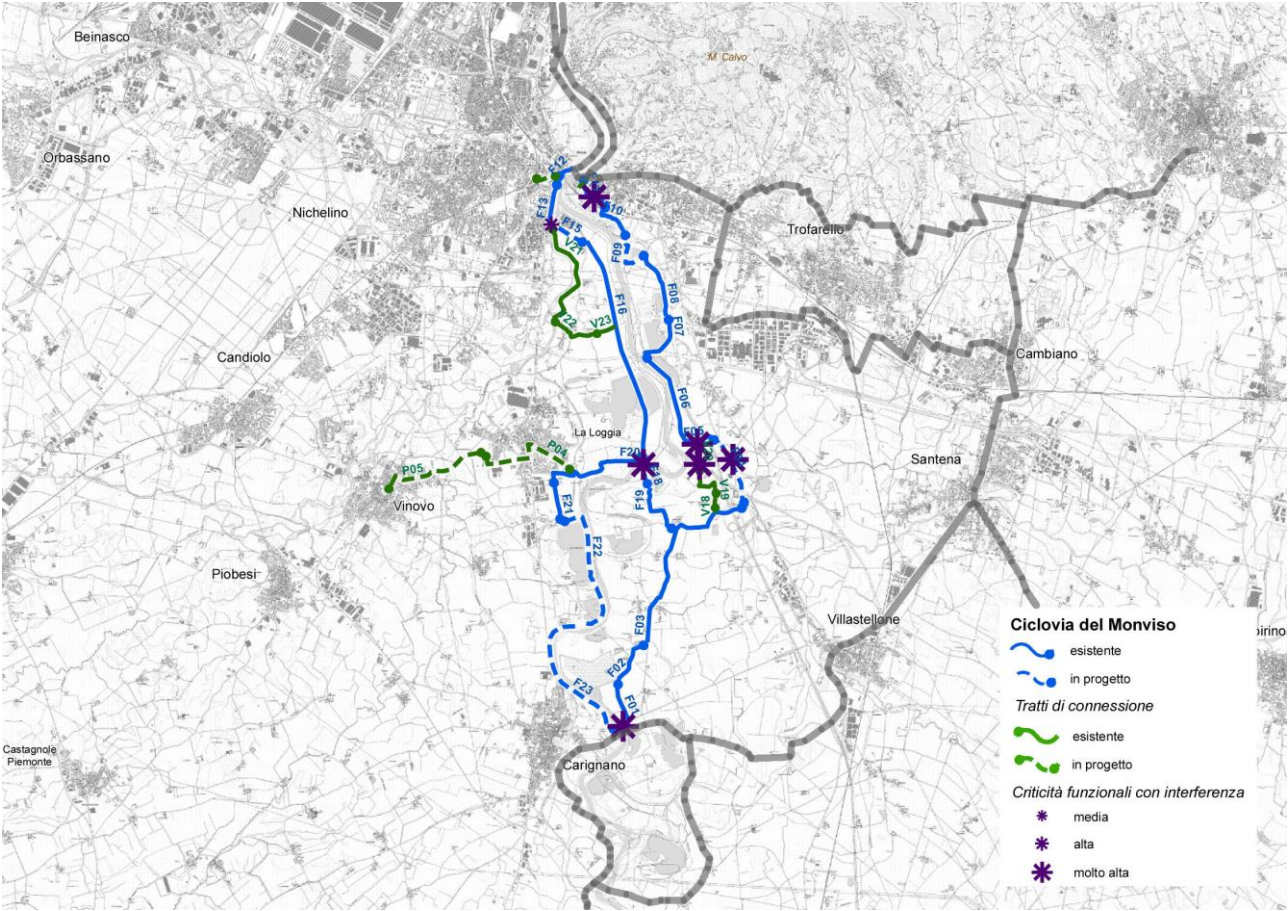
9. Particolarità

Parte del percorso è condizionata dalla praticabilità del nodo della traversa Smat di La Loggia (tratta F17) comune ai percorsi delle due sponde (macrotratte Fs e Fd). Il nodo, conteggiato separatamente dal computo della macrotratta, prevede una passerella ciclabile appoggiata all’opera idraulica, da studiare d’accordo con Iren che gestisce la funzionalità dell’attrezzatura.

10. Costo

L’intervento ha un costo complessivo di circa 550.000 €
Il costo della connessione per raggiungere il centro abitato di Vinovo è inferiore a 150.000 €.
Il costo della Variante lungo il torrente Chisola (da V21 a V23) è di poco superiore a 30.000 €.
Costo medio della macrotratta 39 €/m.
Il costo previsto per il nodo della passerella sulla traversa Smat è di 650.000€

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
*	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
*	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
**	distanza dai centri della domanda	
	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	*
	costo realizzativo	*
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
*	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
*	connettività con aziende estrattive per la gestione delle aree recuperate	
*	frequentazione, traffico e affollamento turistico	*
	rischio alluvionale	*



NB. La carta evidenzia sia la Macrotratta FSx che quella Fdx, in sponda sinistra e destra del Po

MACROTRATTA Fd - Carignano-Moncalieri in sponda destra

1. Tracciato

Tratta lunga circa 15,5 km dal ponte di Carignano al ponte di Moncalieri passando per l’Area attrezzata del Molinello. Variante di circa 2 km consente, con la realizzazione di due passerelle sui fiumi Banna e Tepice , di evitare il tratto di ciclovia lungo la SP 393.

2. Tipologia di percorso

In prevalenza in piano corre lungo la sponda destra del fiume. Il percorso si sviluppa principalmente lungo strade bianche, esistenti, fatta eccezione per i tratti più prossimi all’abitato di Moncalieri, asfaltati e ad alta intensità di traffico.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)

Costituisce la porta dell’area urbana torinese con un passaggio brusco tra zone rurali, periferiche e urbane. La tratta coinvolge oltre un milione di residenti e consente punti di interscambio con la rete ferroviaria. Da questa tratta è possibile anche la connessione con il Chierese attraverso il centro storico di Moncalieri passando per i centri abitati di Trofarello e Cambiano (Macrotratta Ma .

4. Fattori notevoli del paesaggio

La tratta percorre prevalentemente territori con discreta valenza naturalistica e rurali salvo nel contesto di Moncalieri, dove intercetta la periferia industriale e aree urbane ad alta densità abitativa, senza relazione con la fascia fluviale o le aree rurali residue.

5. Centri e mete ambientali-culturali

- Castello di Moncalieri;
- Castello agricolo Freila, Moncalieri;
- Castello della Rotta, Moncalieri;
- Castello agricolo La Gorra, Carignano;
- Riserva naturale del Molinello;
- Riserva naturale della Lanca di Santa Marta e della Confluenza del Banna.
- Area del Po Morto a Carignano

6. Dotazione di servizi

L’area è caratterizzata da un’alta densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.

7. Stato di fatto

La tratta si sviluppa principalmente su strade bianche fatta eccezione per alcuni tratti su strade asfaltate a bassa percorrenza.

8. Interventi

Gli interventi, oltre a quelli comuni per tutte le tratte di omogeneizzazione della segnaletica, e alla sistemazione delle strade bianche esistenti, prevedono due tratti di circa un chilometro ciascuno, con un tratto di nuovo impianto (A) e un allargamento della sede stradale (E). Per il resto interventi prevalenti B/C.

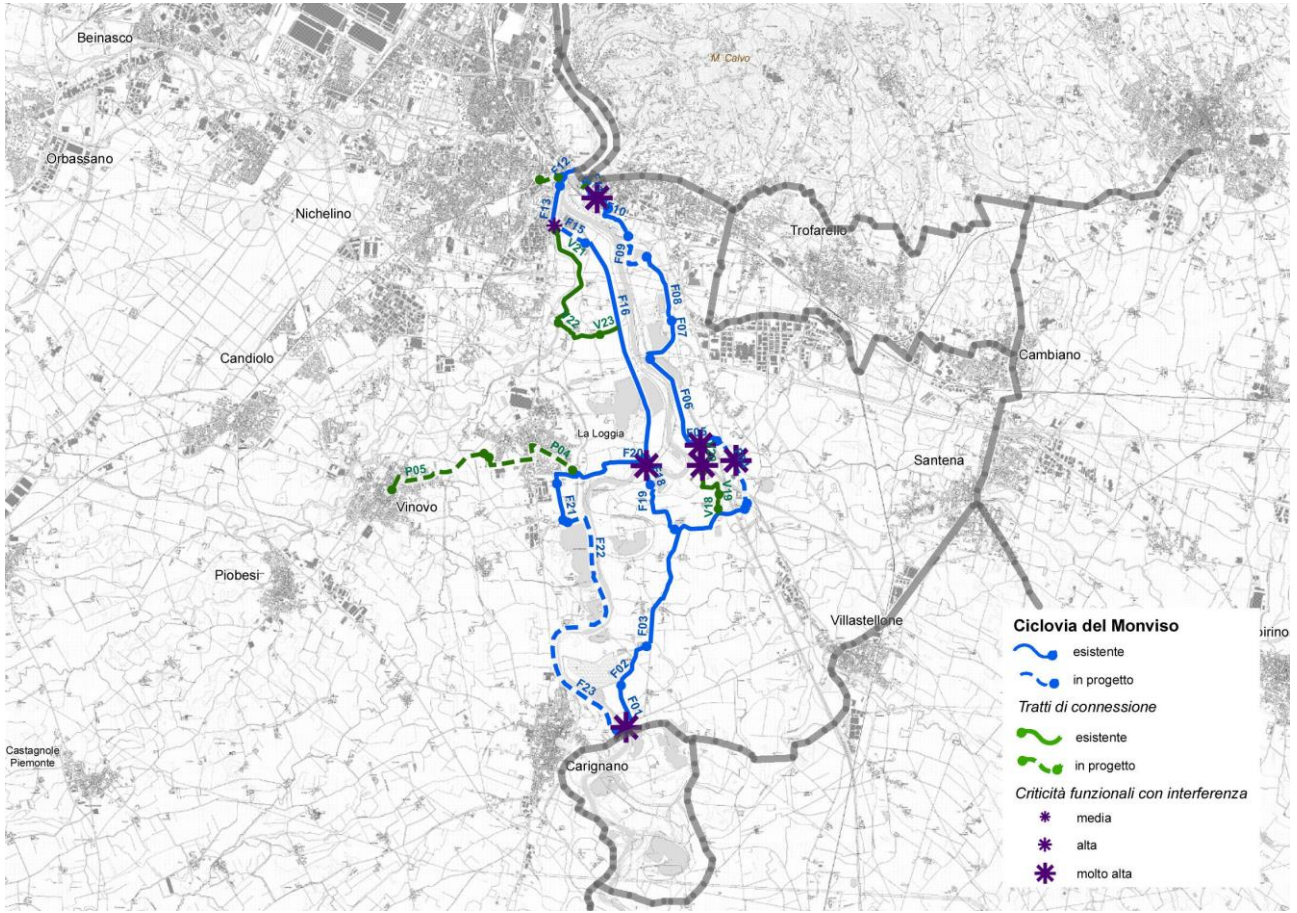
9. Particolarità

Parte del percorso è condizionata dalla praticabilità del nodo della traversa Smat di La Loggia (tratta F17) comune ai percorsi delle due sponde (macrotratte Fs e Fd). Il nodo, conteggiato separatamente dal computo della macrotratta, prevede una passerella ciclabile appoggiata all’opera idraulica, da studiare d’accordo con Iren che gestisce la funzionalità dell’attrezzatura. La variante permette di superare un tratto trafficato ma comporta una complessa passerella su Banna e Tepice,

10. Costo

L’intervento ha un costo complessivo di circa 900.000 €, di cui il 42% per gli interventi A ed E. Il costo della Variante di attraversamento del torrente Banna e Tepice (da V18 a V20) è inferiore a 650.000 €. Costo medio complessivo della tratta 57€/m. Il costo previsto per il nodo della passerella sulla traversa Smat è di 650.000€

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
**	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
**	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
**	distanza dai centri della domanda	
	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	difficoltà e costo realizzativo (traversa La Loggia)	*
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
*	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
*	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
*	frequentazione, traffico e affollamento turistico	*
	rischio alluvionale	



NB. La carta evidenzia sia la Macrotratta FSx che quella Fdx, in sponda sinistra e destra del Po

MACROTRATTA Gs - Moncalieri – San Mauro in sponda sinistra

1. Tracciato

Tratta di circa 19 km dal ponte di Moncalieri al ponte di S.Mauro, costeggiando il Po nel tratto torinese.
Connessa attraverso i ponti e alle strade di collina al sistema delle ciclabili del comune di Torino.
Una connessione consente una intermodalità con la stazione di Moncalieri Sangone.
2. Tipologia di percorso

In prevalenza la tratta è in piano e corre lungo la sponda sinistra del fiume Po, sviluppandosi su percorsi ciclabili esistenti in contesto urbano.
3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)

Tratto “aulico” torinese, prossimo alle principali mete storico-culturali, ricettive e di servizi individuate all’interno dell’intero percorso.
Interessa oltre 1.500.000 di residenti ed è prossima e numerosi punti di interscambio con la rete ferroviaria e del trasporto pubblico della città di Torino e con altri percorsi ciclabili di rilevanza sovrallocale.
4. Fattori notevoli del paesaggio

Percorre prevalentemente territori urbani di elevata qualità paesaggistica e di benessere ambientale in quanto adiacente al fiume e passante per alcuni grandi parchi della città di Torino, sebbene in alcuni tratti, in particolare nel tratto che attraversa il comune di Moncalieri, presenta caratteristiche tipiche dei territori urbani ad alta densità abitativa.
5. Centri e mete ambientali-culturali

- Centro storico e parte monumentale di Torino;
 - Piazza Vittorio Murazzi, Torino;
 - Castello e Parco del Valentino, Torino;
 - Riserva Naturale del Meisino e dell’Isolone Bertolla;
 - Riserva Naturale Le Vallere;
 - Riserva Naturale Arrivore e Colletta;
6. Dotazione di servizi

L’area è caratterizzata da un’alta densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.
7. Stato di fatto

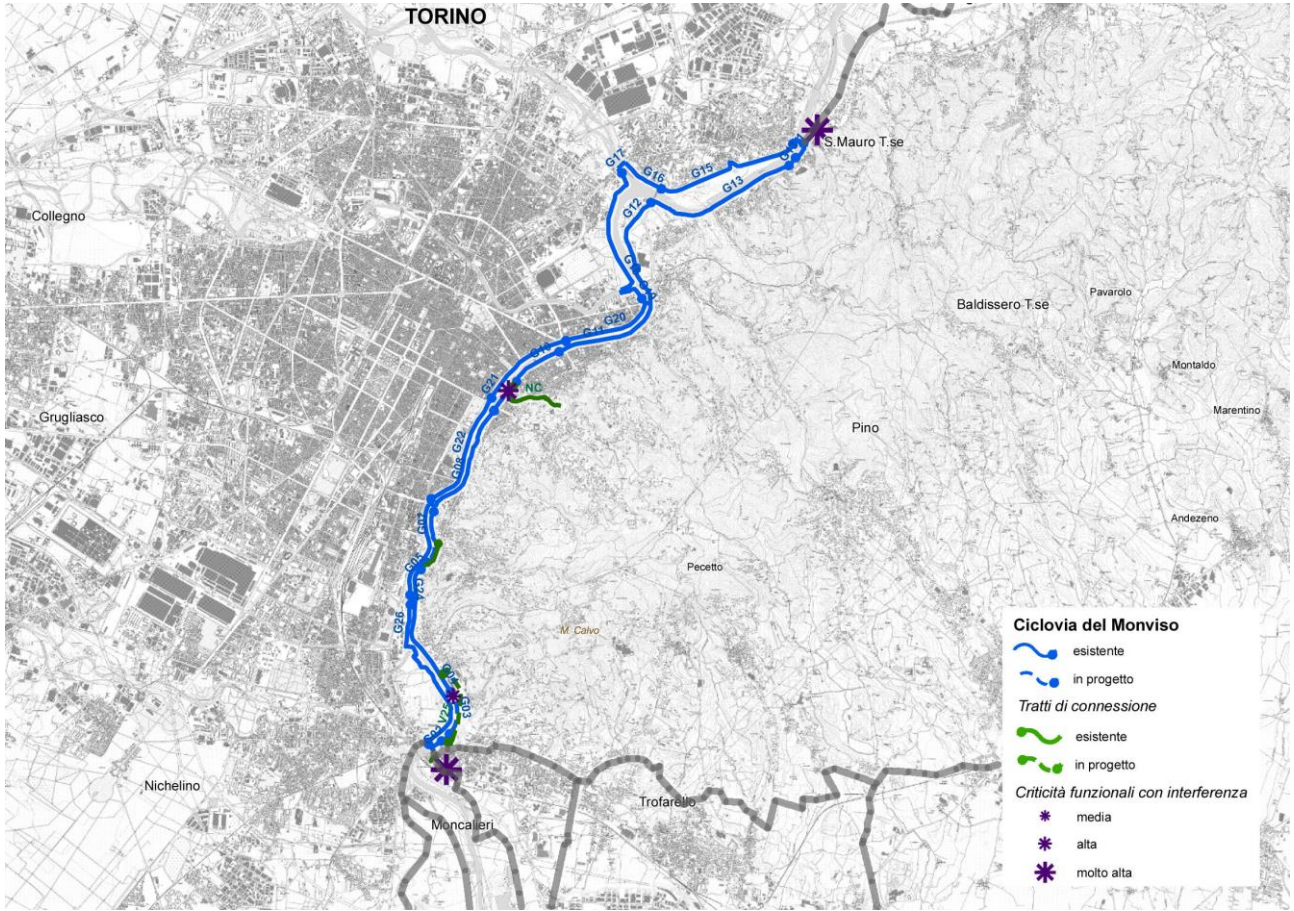
La tratta si sviluppa prevalentemente su piste ciclabili esistenti, di buona funzionalità, su strada asfaltata e in sede propria.
8. Interventi

Gli interventi riguardano principalmente l’omogeneizzazione dei percorsi ciclopedonali interni all’area urbanizzata di Torino e inserimento di una segnaletica dedicata.
Interventi prevalenti **D**
9. Particolarità

La macrotratta Gs non presenta necessità di interventi particolari.
10. Costo

L’intervento ha un costo complessivo inferiore a 20.000€
Costo medio della tratta 1€/m.
La connessione con la stazione di Moncalieri Sangone ha un costo inferiore a 100.000 €

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
**	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
**	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
**	distanza dai centri della domanda	
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo	
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
**	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
**	frequentazione, traffico e affollamento turistico	*
	rischio alluvionale	*



NB. La carta evidenzia sia la Macrotratta GSx che quella Gdx, in sponda sinistra e destra del Po

MACROTRATTA Gd - Moncalieri – San Mauro in sponda destra

1. Tracciato
Tratta di circa 17 km dal ponte di Moncalieri al ponte di S.Mauro Torinese costeggiando il Po in riva destra prevalentemente nel comune di Torino.
Lungo il percorso sono da realizzare due Varianti per avvicinare il tracciato al fiume: una di circa 2 km all'altezza del Cimitero di Moncalieri, l'altra di circa 600 m, in comune di Torino.

2. Tipologia di percorso
Il percorso si sviluppa principalmente lungo percorsi ciclabili qualificati esistenti, eccetto tre tratte dotate di una variante in alternativa.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)
Il tratto urbano all'interno del comune di Torino di più antica realizzazione e memoria tra i torinesi tra Moncalieri e S. Mauro Torinese, prossimo alle principali mete storico-culturali, ricettive e di servizi individuate all'interno dell'intero percorso.
Interessa oltre 1.500.000 di residenti ed è prossima e numerosi punti di interscambio con la rete ferroviaria e del trasporto pubblico della città di Torino e con altri percorsi ciclabili ed escursionistici (Collina di Torino)di rilevanza sovralocale.

4. Fattori notevoli del paesaggio
Il sistema percorre prevalentemente aree urbane di elevata qualità paesaggistica adiacenti al fiume e passante per alcuni grandi parchi. in alcuni tratti, in particolare nel tratto che interessa Moncalieri.

- 5. Centri e mete ambientali-culturali**
- Piazza Vittorio Murazzi, Torino;
 - Villa della Regina, Torino;
 - Monte dei Cappuccini, Torino;
 - Gran Madre di Dio, Torino;
 - Castello di Moncalieri;
 - Parco Naturale della collina di Superga;
 - Riserva Naturale del Meisino e dell'Isolone Bertolla;
 - Riserva Naturale Arrivore e Colletta;

6. Dotazione di servizi
L'area è caratterizzata da un'alta densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.

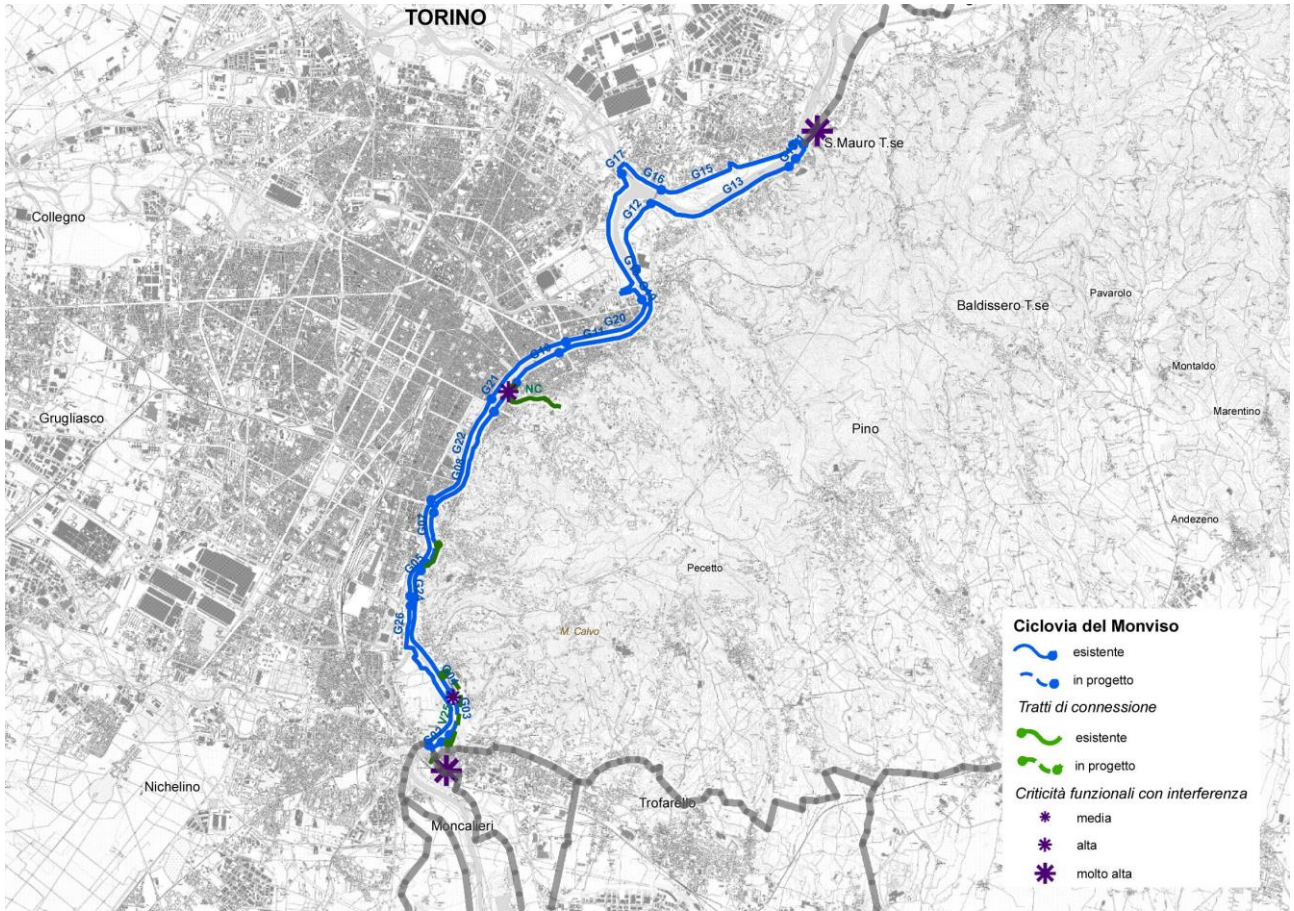
7. Stato di fatto
La tratta si sviluppa prevalentemente su piste ciclabili esistenti, su strada asfaltata e in sede propria.

8. Interventi
Gli interventi riguardano due tratti di discontinuità con tipologie specifiche di intervento (E), mentre per il resto non sono necessari altri interventi oltre l'inserimento di una segnaletica dedicata(D).

9. Particolarità
Lungo la macrotratta Gd sono presenti due interventi specifici già in corso di progettazione esecutiva:
- tratta G03 in prossimità del cimitero di Moncalieri (700.000€)
- tratta G06 nel comune di Torino in prossimità di Piazza Zara (400.000€)

10. Costo
L'intervento ha un costo complessivo di circa 1.200.000 € quasi completamente necessari per gli interventi X/E.
Costo medio della tratta 72€/m.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
**	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
**	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
**	distanza dai centri della domanda	
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo	
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
**	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
**	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
**	frequentazione, traffico e affollamento turistico	*
	rischio alluvionale	*



NB. La carta evidenzia sia la Macrotratta GSx che quella Gdx, in sponda sinistra e destra del Po

MACROTRATTA H - San Mauro – Chivasso

1. Tracciat

Tratta lunga circa 18,5 km dal ponte di S.Mauro Torinese al ponte di Chivasso in sponda destra del Po.

Lungo il percorso sono previste due Varianti:

-in prossimità di Gassino di un percorso di circa 2 km su strade bianche esistenti.

-In prossimità del ponte di Chivasso con un tratto di nuova realizzazione in sede propria di 2km.

Per raggiungere il centro abitato di Settimo Torinese è prevista una connessione di 1 km. utilizzando il ponte esistente.

2. Tipologia di percorso

In prevalenza in piano, con ridotti rilievi lungo la Collina. Il percorso si sviluppa in parte lungo strade bianche esistenti in qualche caso già sistemate nell’ambito del progetto Corona Verde, in parte lungo strade trafficate, localmente necessitanti di sistemazioni per la sicurezza.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)

Costituisce la porta nord dell’area urbana di Torino.

La tratta si connette facilmente con la rete ciclabile sovraregionale, (ciclovie VEN-TO e Corona di Delizie) e a stazioni ferroviarie in funzione di interscambio ferro- gomma.

Sono interessati dalla macrotratta circa 1.100.000 residenti.

4. Fattori notevoli del paesaggio

La tratta percorre prevalentemente territori rurali o boascati in tratti con valenze naturalistiche lungo il fiume. A tratti il percorso ciclabile consente panoramicità e scorci sul fiume e sulla collina che distinguono la fascia dal resto della pianura.

5. Centri e mete ambientali-culturali

- Area archeologica di Industria, Monteu da Po;
- Priorato di Santa Fede;
- Abbazia di Stura, Settimo;
- S. Maria ad Castrum, Lauriano;
- Castello di Vernone;
- Castello di Bardassano;
- Riserva Naturale del Meisino.
- Riserva Naturale Isola di Santa Maria;
- Riserva Naturale dell’Isolotto del Ritano;
- Riserva Naturale della Confluenza della Dora Baltea;
- Riserva Naturale del Bosco del Vaj;

6. Dotazione di servizi

L’area è caratterizzata da una media densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.

7. Stato di fatto

La tratta si sviluppa principalmente su strade bianche, già in parte sistemate nell’ambito del Progetto di Corona Verde, fatta eccezione per alcuni tratti su strade asfaltate a bassa percorrenza.

8. Interventi

Gli interventi riguardano interventi di sistemazione delle strade bianche esistenti e di messa in sicurezza di alcune tratte asfaltate (X,E); anche le varianti sono individuate per ridurre i segmenti di maggiore difficoltà all’adeguamento di sezione sicura per la pista ciclabile per il resto l’omogeneizzazione dei percorsi ciclopedonali interni al progetto Corona Verde e inserimento di una segnaletica dedicata.

9. Particolarità

La macrotratta H non presenta particolarità notevoli, salvo la necessità di interventi per tratti sulla funzionalità, che complessivamente incidono per oltre il 60% sul costo complessivo.

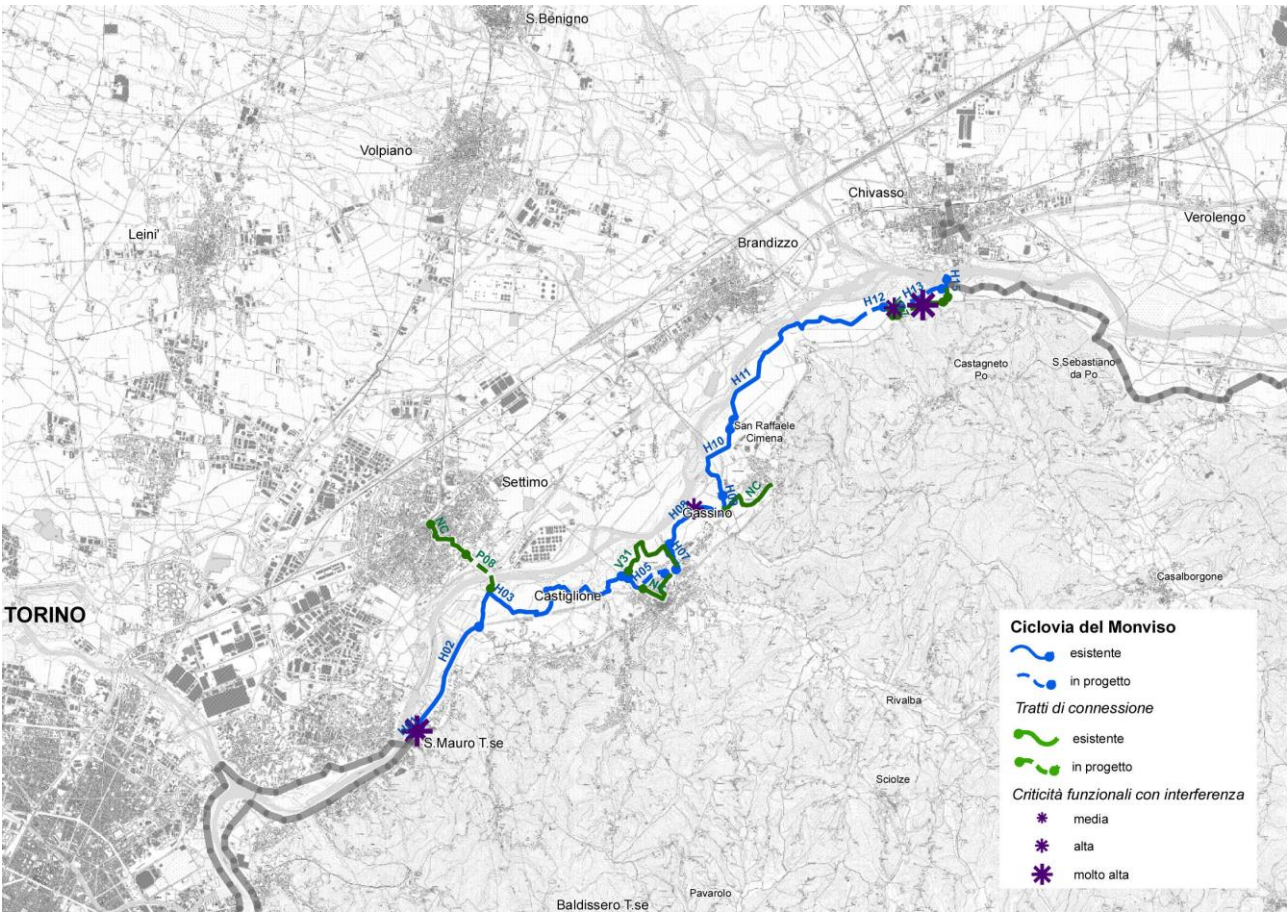
10. Costo

L’intervento, tenendo conto anche delle particolarità, ha un costo complessivo di circa 750.000 €

Costo medio della tratta 41€/m.

Il costo della Variante (V27.1.2) lungo la SP 590 in prossimità del ponte di Chivasso è di circa 280.000€, la Variante (V31) ha un costo di circa 70.000 €, il percorso di connessione con la stazione di Settimo T.se costa circa 180.000 €.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
*	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
*	distanza dai centri della domanda	
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo	
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
*	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
*	frequentazione, traffico e affollamento turistico	
	rischio alluvionale	



MACROTRATTA I - Chivasso-Verrua Savoia

1. Tracciato
Tratta lunga circa 22 km dal ponte di Chivasso al ponte di Crescentino lungo la strada carrabile, attraversando i centri. Una Variante di 11 km è prevista per consentire un percorso naturalistico lungo il fiume lambendo in parte la Riserva Naturale della Confluenza della Dora Baltea. Una connessione di 2,5 km. raggiunge, con il ponte sul Po, Crescentino e la stazione ferroviaria; un’altra raggiunge per la stazione di Cavagnolo e l’abbazia della Santa Fede.

2. Tipologia di percorso
In prevalenza in piano corre lungo la sponda destra del fiume. Il percorso si sviluppa principalmente lungo strade bianche esistenti attraversando più volte la SP 250

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)
Tratto di connessione della Ciclovia con le strade di pianura, alternativa nel tratto alla ciclovia VEN-TO (che percorre un asse lontano dal Fiume sul lato sinistra. Le connessioni con Ven.to e con stazioni ferroviarie di interscambio sono assicurate dai nodi del Ponte di Crescentino e del ponte di Chivasso. Tratto di connessione per i percorsi ciclopedonali della Collina torinese e di allaccio con le ciclovie verso il Monferrato (Via dei Pellegrini, Chierese etc.). La tratta coinvolge un numero di utenti pari a circa 100.000 residenti.

4. Fattori notevoli del paesaggio
La tratta percorre prevalentemente territori rurali in tratti con valenze naturalistiche lungo il fiume. A tratti il percorso ciclabile consente panoramicità e scorci sul fiume e sulla collina che distinguono la fascia dal resto della pianura. Sistema insediativo stratificato in relazione all’asse viario che costeggiava le pendici collinari in destra Po, con rilevanti esiti romani (Industria), altomedioevali (resti del castello di San Raffaele, di Rivalba), basso medioevali (accentramenti residenziali di Brusasco, Casalborgone, San Sebastiano da Po).

- 5. Centri e mete ambientali-culturali**
- Area archeologica di Industria, Monteu da Po;
 - Priorato di Santa Fede;
 - Castello di Verrua Savoia;
 - S. Maria ad Castrum, Lauriano;
 - Ponte rotabile di Crescentino;
 - Riserva Naturale del Bosco del Vaj;
 - Riserva Naturale della Confluenza della Dora Baltea;
 - Riserva Naturale dell’Isolotto del Ritano;
 - Riserva Naturale Isola di Santa Maria.

6. Dotazione di servizi
L’area è caratterizzata da una discreta densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.

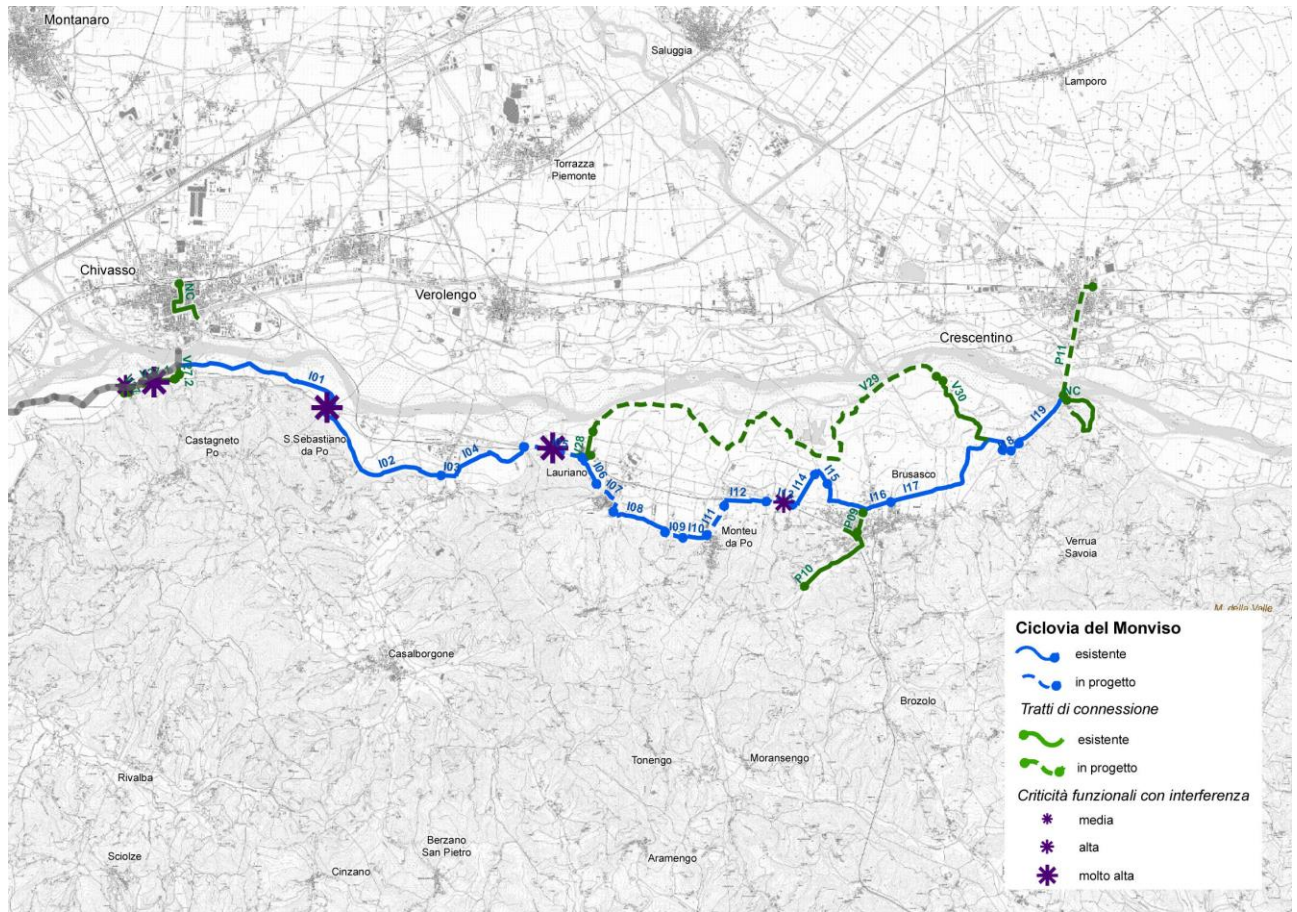
7. Stato di fatto
La tratta si sviluppa con leggere pendenze in parte su strade bianche e per alcuni tratti su strade asfaltate ad alta percorrenza.

8. Interventi
Gli interventi di sistemazione e allargamento della sede stradale (E) sono piuttosto numerosi ma riguardano tratti modesti. Per il resto omogeneizzazione della segnaletica e miglioramento della sicurezza anche in tratte urbanizzate utilizzando e regolamentando l’uso della strada esistente. Interventi prevalenti **B/C**.

9. Particolarità
Gli interventi di adeguamento delle sedi stradali consentono un percorso ciclabile “urbano” rispetto al quale il percorso di variante lungo il Po è del tutto alternativo per contesto paesistico e sicurezza P11
Il punto di interscambio alla stazione di Crescentino si raggiunge con un adeguamento del ponte sul Po.

10. Costo
L’intervento per la macrotratta ha un costo complessivo di circa 1.000.000 € con un costo al metro di 45€. Il costo della Variante della Confluenza della Dora Baltea(V28, 29, 30) è di 1.350.000 €
Il percorso verso la stazione di Cavagnolo e l’Abbazia Santa Fede è inferiore a 50.000 €. Il percorso verso il centro abitato di Crescentino, che prevede l’adeguamento del ponte sul fiume Po, costa circa 300.000€.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
*	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
	distanza dai centri della domanda	*
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo	
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
	frequentazione, traffico e affollamento turistico	
	rischio alluvionale	



MACROTRATTA Ma - Moncalieri-Chieri

1. Tracciato

Il tracciato di circa 21 km connette Chieri al castello di Moncalieri passando per Cambiano e Trofarello. Una Variante di 8,5 km, più impegnativa per i dislivelli da affrontare che consente di raggiungere Chieri passando per la collina, in un contesto paesaggistico di pregio.

2. Tipologia di percorso

In prevalenza in piano, con alcuni tratti in pendenza non forte.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)

Tratto che connette la dorsale lungo il Po al Chierese passando ai piedi della collina. Da Chieri il sistema la ciclovia si connette con l'articolato sistema di ciclovie del Chierese, dei percorsi ciclopedonali e gli itinerari della Collina torinese (Strada dei colori e dei sapori, percorsi di Pino, di Pecetto etc.) e con le ciclabili di interesse sovraregionale del Monferrato astigiano (Via dei Pellegrini, Ciclovia verso Pralormo, ecc). La ciclovia passa vicino alla Stazione di Trofarello, punto di interscambio bici-treno. La macrotratta interessa circa 1.000.000 di residenti nel contesto di 10 chilometri, coinvolgendo la parte sud di Torino.

4. Fattori notevoli del paesaggio

Paesaggio rurale di qualità anche se con inseriti di sviluppo residenziale e industriale, con differenze tra l'area pianeggiante, dove a un sistema viario radiale corrisponde un insediamento per nuclei sparsi, e quella collinare, dove i borghi si svilupparono lungo direttrici di traffico secondarie, trasversali rispetto all'andamento orografico, collegati al centro da un tracciato che costeggia le pendici collinari. Dai rilievi notevoli le panoramiche.

5. Centri e mete ambientali-culturali

- Centro di Chieri, con il relativo sistema radiale di comunicazioni e sviluppo verso la pianura e verso l'arco collinare, con l'emergenza dell'altura di San Giorgio, in rapporto con adiacenti sistemi rurali e industriali;
- sistema delle villenove chieresi (Villastellone, Pecetto, Riva presso Chieri e Cambiano);
- Castello e parco di Moncalieri;
- S.Maria di Testona, Moncalieri;
- Castello Agricolo Freilla, Moncalieri;
- Complesso Castello Vagnone, Trofarello;
- Castello dei Mosetti, Chieri;
- Castello di Fortemaggiore, Chieri;

6. Dotazione di servizi

L'area è caratterizzata da una discreta densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.

7. Stato di fatto

La macrotratta si sviluppa principalmente su strade asfaltate.

8. Interventi

Gli interventi, oltre a quelli comuni per tutte le tratte di omogeneizzazione della segnaletica e al miglioramento della sicurezza comportano due nuove tratte di allargamento della sede stradale esistente che consentono di utilizzare con continuità un percorso quasi pianeggiante, lasciando alla variante la sistemazione della strada di collina, più diretta ma con notevoli dislivelli da affrontare. Interventi prevalenti **C/E/CS**.

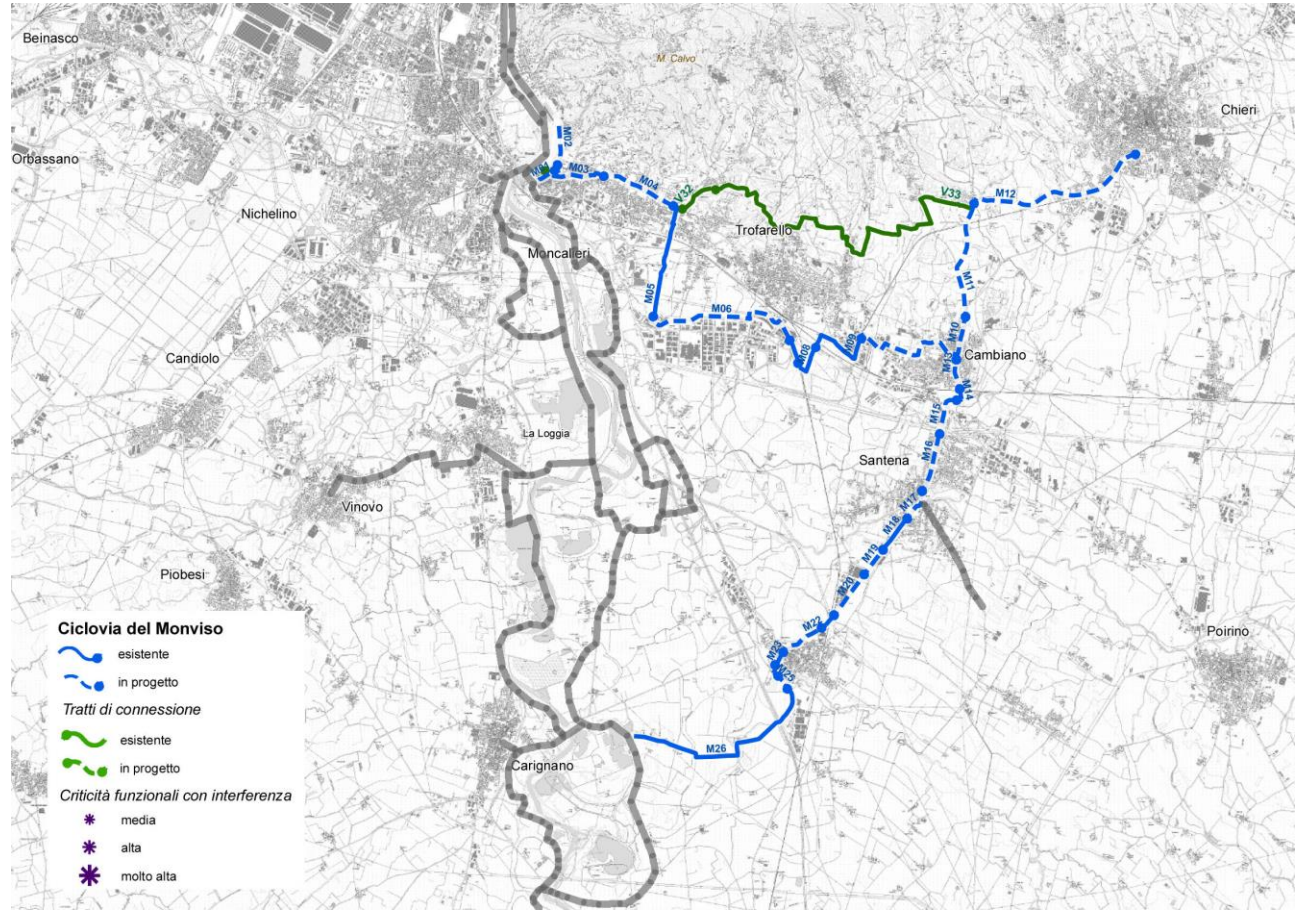
9. Particolarità

La tratta presenta un'unica particolarità (M04) in Strada Revigliasco, dove si prevede la realizzazione di interventi significativi volti al miglioramento della sicurezza quali: integrazione della segnaletica verticale, indicazione della corsia a terra tramite la colorazione dell'asfalto; inserimento di elementi separatori in prossimità delle intersezioni e degli accessi e sistemi di rallentamento.

10. Costo

L'intervento, comprensivo della particolarità, ha un costo complessivo di circa 1.450.000 € Il 67% del costo (circa 1.000.000 € è assorbito dalle tratte in allargamento (E) e dalla sistemazione della tratta M.04. Costo medio della tratta: 69€/m. La Variante, invece, ha un costo complessivo di circa 130.000€.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
**	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
**	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
*	distanza dai centri della domanda	
*	qualità paesistica-ambientale	
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	*
	costo realizzativo	*
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
*	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
*	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
	frequentazione, traffico e affollamento turistico	
	rischio alluvionale	



NB. La carta evidenzia sia la Macrotratta **Ma** collegante Moncalieri a Chieri che la Macrotratta **Mb**, collegante Chieri con Carignano via Cambiano e Santena, per il tratto diverso da Ma

MACROTRATTA Mb – Cambiano-Carignano

1. Tracciato
Tratta lunga circa 12 km che collega Carignano (Frazione Tetti Faule, punto di incrocio con la macrotratta Ed) a Cambiano (punto di incrocio con la macrotratta Ma) passando per Borgo Cornalese, Villastellone, Santena e Chieri.

2. Tipologia di percorso
In prevalenza in piano con attraversamento di centri.

3. Funzione (nella rete generale e in particolare nella CdMonviso)
Tratto di ciclovia che, discostandosi dalla Dorsale lungo il Po, consente di raggiungere i territori del Chierese. Questo percorso rappresenta inoltre una connessione con le ciclabili di interesse sovraregionale dirette verso i territori del l’Astigiano (Via dei Pellegrini, Ciclovia verso Pralormo, ecc) e con l’articolato sistema di ciclovie del Chierese e del sistema di percorsi ciclopeditoni della Collina torinese.

4. Fattori notevoli del paesaggio
Prevalente il tratto di bordo di insediamenti recenti a periferia di centri dotati anche di elementi di interesse culturale e paesistico. Notevole per qualità paesaggistica il tratto tra Villastello e Tetti Faule, con il passaggio nell’ambito di Borgo Cornalese.

- 5. Centri e mete ambientali-culturali**
- Villa e parco di Borgo Cornalese presso Villastellone;
 - Maria Vergine dei Dolori, Villastellone;
 - Mulino, Villastellone;
 - Villa e Parco Morra di Lauriano, Villastellone;
 - Castel Rivera, Villastellone;
 - Villa Cavour e parco, Santena;
 - Torre porta, Cambiano;

6. Dotazione di servizi
L’area è caratterizzata da una discreta densità di servizi ricettivi e per il tempo libero.

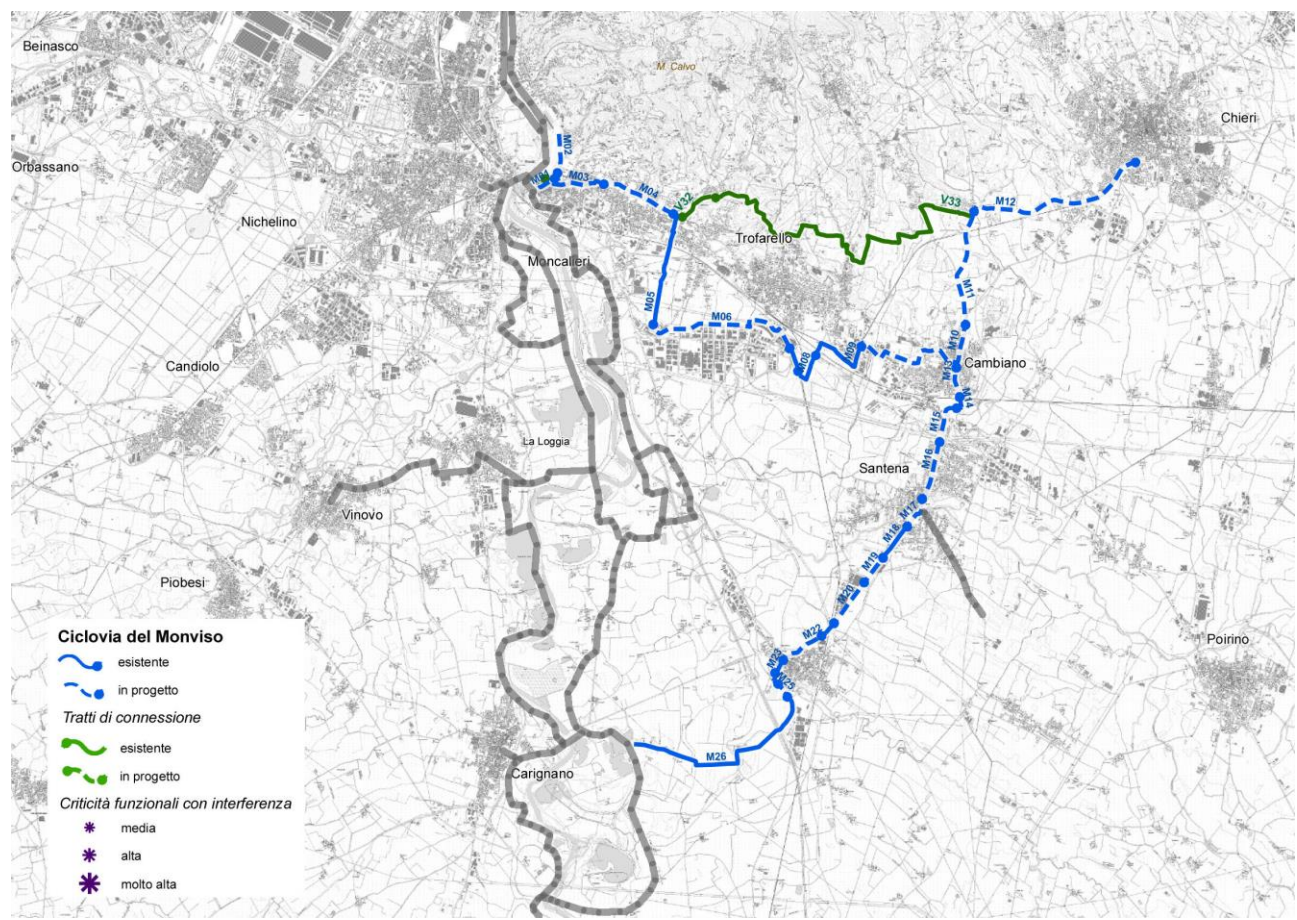
7. Stato di fatto
La tratta si sviluppa principalmente strade asfaltate sfruttando la presenza di alcuni tratti di ciclabile in sede propria esistenti.

8. Interventi
Gli interventi necessari richiedono allargamenti della sede stradale per oltre il 30% del tracciato. Per la parte restante occorrono gli interventi comuni per tutte le tratte: di omogeneizzazione della segnaletica e miglioramento della sicurezza
Interventi prevalenti **E**

9. Particolarità
La tratta non presenta particolarità progettuali fatta eccezione per la realizzazione di circa 3,5 km di ciclabile in allargamento della sede, per consentire una percorribilità in sede protetta.

10. Costo
L’intervento ha un costo complessivo di circa 750.000 €.
Gli interventi di allargamento (E) incidono per oltre l’80% del costo complessivo.
Costo medio della tratta 63€/m.

<i>punti di forza</i>		<i>debolezze</i>
*	connettività con la rete (altri percorsi, centri intermodali etc.)	
*	connettività con mete culturali- ambientali- loisirs	
	distanza dai centri della domanda	
*	qualità paesistica-ambientale	*
	punti critici, difficoltà di percorso o discontinuità	
	costo realizzativo	
<i>opportunità</i>		<i>minacce</i>
	connettività con operatori turistici (ristorazione, ricettività, visite)	
	connettività con centri di produzione/vendita qualificati	
	frequentazione, traffico e affollamento turistico	
	rischio alluvionale	



NB. La carta evidenzia sia la Macrotratta **Ma** collegante Moncalieri a Chieri che la Macrotratta **Mb**, collegante Chieri con Carignano via Cambiano e Santena, per il tratto diverso da Ma