

Val di Susa



COMUNE DI CASELETTE

Città Metropolitana di Torino

STUDIO DI FATTIBILITA' PER LA RISOLUZIONE DI CRITICITA' DEL TRAFFICO NEL CAPOLUOGO E LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO NEL COMUNE DI CASELETTE



RELAZIONE TECNICO-ILLUSTRATIVA

Marzo 2017

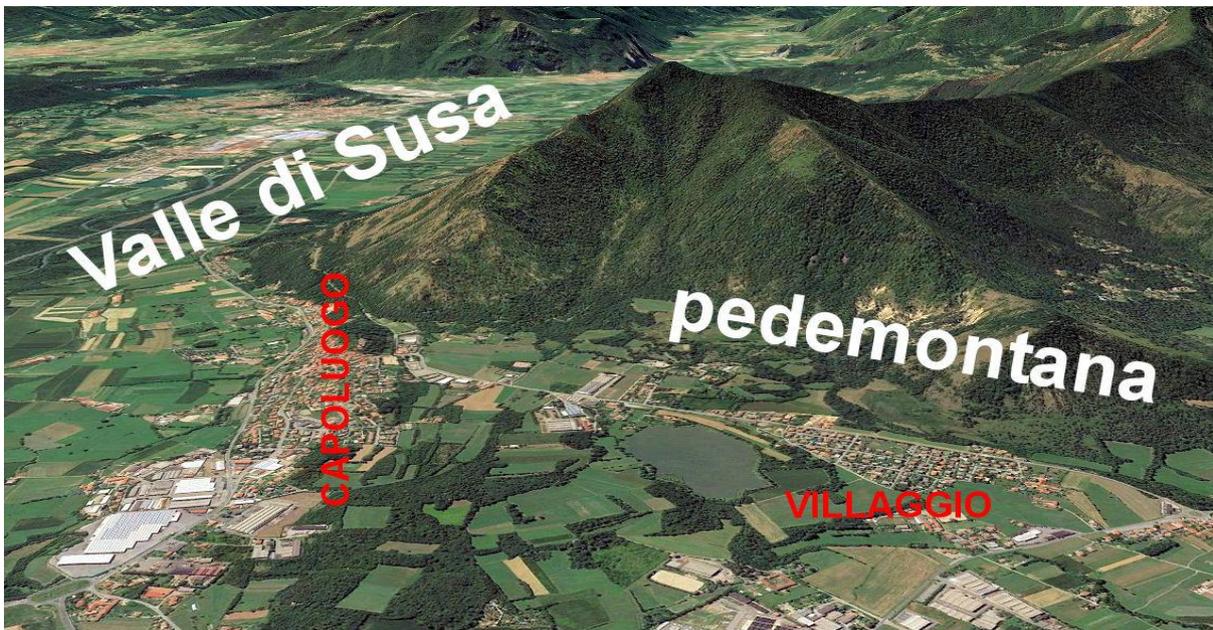
Arch. Danilo Odetto

MOTIVI DELLO STUDIO E VALUTAZIONI DEL CONTESTO

IL CONTESTO E LE SUE PRINCIPALI CRITICITA' VIARIE

L'abitato di Caselette è collocato all'imbocco della Valle di Susa, sulla sinistra orografica della Dora Riparia, esattamente sotto la cima del Monte Musinè.

La posizione di *porta di valle*, tra l'altro a ridosso della prima cintura torinese, fa sì che Caselette sia anche collocata lungo la *fascia pedemontana* che unisce la bassa Valle di Susa al Canavese, quindi tra i principali centri di Rivoli e Lanzo T.se.



Questa duplice caratteristica territoriale fa sì che lo stesso centro abitato si sia sviluppato secondo le due principali direttrici "di valle" (centro storico e sua periferia distesi lungo Via Alpignano e Corso Susa) e "pedemontana" (case isolate e frazione Villaggio lungo Via Val della Torre). Secondo la regolamentazione viaria, queste due porzioni rappresentano un *unico concentrico* con limite di velocità urbano 50 km/h.

Proprio il centro storico di Caselette, presso il bivio tra Via Alpignano / Via Almese e Via Roma, si pone come punto di incontro naturale delle due direttrici storiche, con l'esito, oggi, di **problematiche notevoli e di primaria importanza** in merito al:

- *transito parassita nel centro storico*, lungo la scorciatoia tra Valle di Susa e Valli di Lanzo (innesto tra SSP24 e SP177 su Via Val della Torre);
- *transito con velocità sostenute lungo Via Val della Torre / SP181*.



Transito lungo Via Roma



Transito lungo Via Val della Torre

Lo studio in oggetto si è quindi orientato ad **analizzare e risolvere le due principali problematiche e quelle annesse al transito in sicurezza sulle altre arterie del capoluogo**, come Strada Contessa (tratta interna della SP181, stretta e tortuosa), il nodo urbano dell'area scolastica e commerciale (tratta a valle di Via Alpignano) ed il settore di Piazza Cays interessato dall'innesto su Viale Sant'Abaco (verso il percorso escursionistico del Monte Musinè, molto frequentato nei weekend).



Transito lungo Strada Contessa



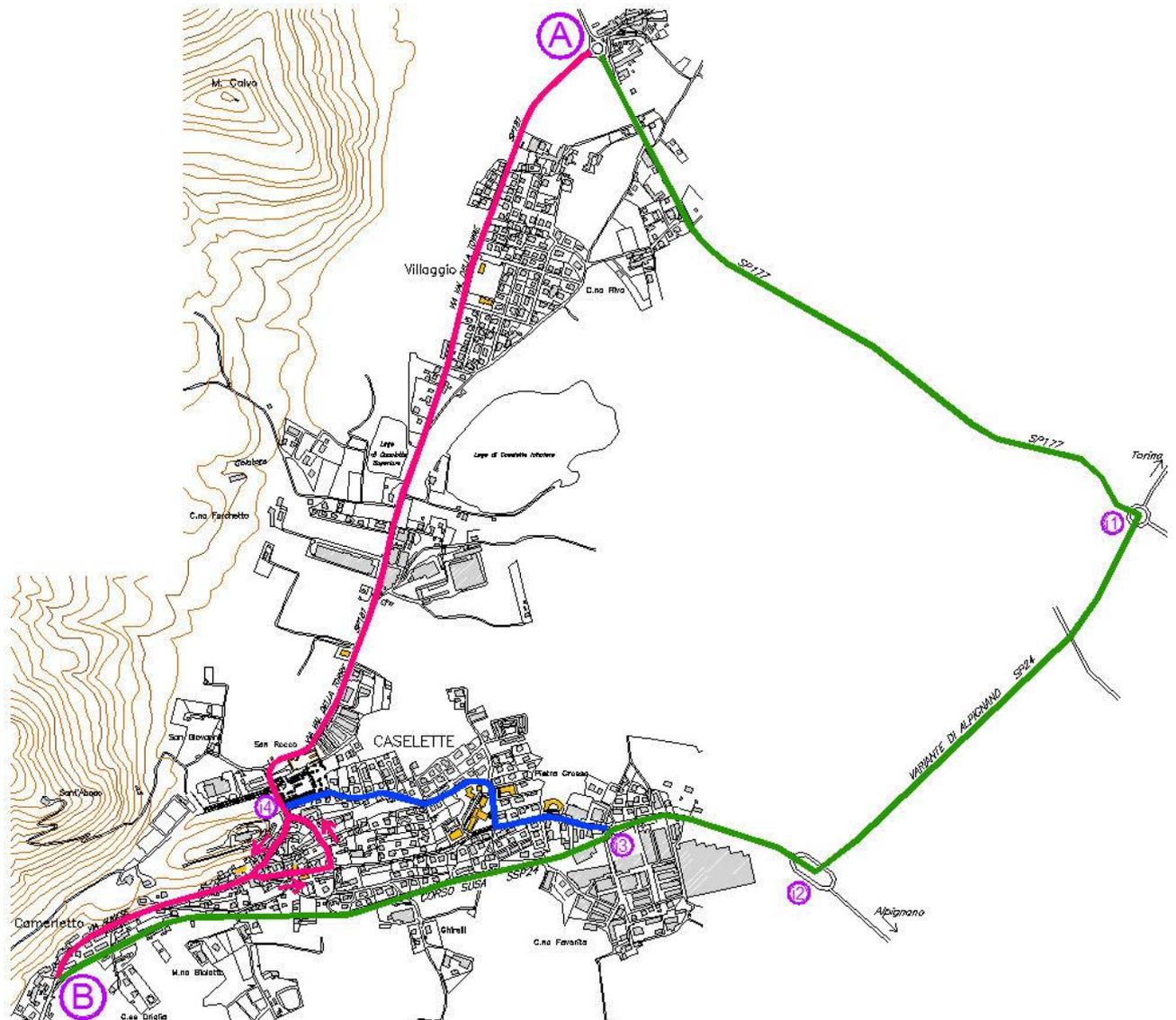
Incrocio tra Via Alpignano e Strada Contessa

Queste stesse aree, però, offrono **potenzialità di qualificazione urbana** in un'ottica di sinergia, attraverso azioni di messa in sicurezza stradale e arredo urbano oltre che di regolamentazione viaria.



CONFRONTO TRA LE ALTERNATIVE AL TRANSITO IN CASELETTE

In riferimento al contesto territoriale organizzato con le *arterie "storiche" incidenti sull'abitato* di Caselette (via Almese e via Roma, via Alpignano e Strada Contessa, via Val della Torre) e con le *diretrici esterne "recenti" di circonvallazione* dello stesso abitato verso la piana torinese (SP177 a nord-est, Corso Susa / SSP24 a sud), è stato fatto un **confronto sulle tempistiche di percorrenza**, in base ai dati forniti dai dispositivi internet (Google Maps) ed effettivamente misurati entro i limiti di velocità.



Questi dati oggettivi, utili a comprendere le iniziative dei conducenti interessati a compiere la "scorciatoia" in attraversamento al centro storico di Caselette, evitando il lungo percorso delle "circonvallazioni", hanno poi permesso di calibrare le proposte di regolamentazione proprie del presente studio con quelle già ipotizzate dall'Amm.ne Com.le (comando Polizia Municipale) e dagli stessi cittadini.

Si riassumono, in seguito, i principali dati sui diversi itinerari in Caselette e dintorni.

Itinerario attraversamento “breve” (per Via Val della Torre e centro storico)

PERCORSO	DESCRIZIONE	LUNGHEZZA
AB (per i4)	da rotonda Grange Brione a innesto Via Almese su Corso Susa	3350 m

Tempo medio effettivamente verificato: 4' 30" (in ora di morta)

Tempo da GoogleMaps: 6'

PERCORSO	DESCRIZIONE	LUNGHEZZA
BA (per i4)	da innesto Via Almese su Corso Susa a rotonda Grange Brione	3600 m

Tempo medio effettivamente verificato: 5' 00" (ora di morta)

Tempo da GoogleMaps: 7'

Itinerario circonvallazione “lungo” (SP 177 – Variante Alpignano – C.so Susa)

PERCORSO	DESCRIZIONE	LUNGHEZZA
AB (per i1-i2-i3)	da rotonda Grange Brione a innesto Via Almese	5900 m

Tempo medio effettivamente verificato: 6' 30" (ora di morta)

Tempo da GoogleMaps: 8'

PERCORSO	DESCRIZIONE	LUNGHEZZA
BA (per i3-i2-i1)	da innesto via Almese a rotonda Grange Brione	5900 m

Tempo medio effettivamente verificato: 6' 30" (ora di morta)

Tempo da GoogleMaps: 8'

Sostanzialmente, il *risparmio di tempo* tra la soluzione “scorciatoia - breve” e la soluzione “circonvallazione – lunga” è fino a 2 minuti, considerando però, nel caso del percorso “breve”, transiti sicuramente impropri in termini di velocità istantanee troppo elevate (Via Val della Torre percorsa almeno a 60 km/h, rispetto al limite dei 50 km/h) e di godibilità del percorso (tortuosità del centro storico, congestioni nelle strettoie di Via Almese e code salendo Via al Castello).

In base allo schema territoriale della pagina precedente, sono stati analizzati i seguenti *dettagli della soluzione a scorciatoia* lungo le due tratte “esterna” e “interna” comportante il traffico parassita nelle ore di punta.

Tratta A-i4 “esterna” (rotonda Grange Brione – Piazza Cays) di 2300 m

Percorsa a 60 km/h (velocità media effettivamente rilevata) >>> 2' 30"

Percorsa a 50 km/h (velocità teorica da limite urbano esistente) >>> 3'

Percorsa a 40 km/h (velocità auspicabile con misure traffic calming) >>> 3' 30"

Tratta A-i4 “interna” (P.za Cays – innesto Via Almese su C.so Susa) di 1050 m

Percorsa a 30 km/h (velocità media da contesto abitato e disturbi attuali) >>> 2'

Percorsa a 20 km/h (velocità media auspicabile con ulteriori traffic calming) >>> 3'

Ottimizzando, quindi, la tempistica fino a 6 minuti (via Val della Torre ad effettivi 50 km/h in media e centro storico con Via Almese a 20 km/h in media) si avvicinerebbe alla tempistica di 6' 30" che ci vuole ora per fare il percorso "lungo" ma scorrevole della circonvallazione nord-est-sud. Sulla base di queste analisi, quindi, si pongono le basi per le *successive proposte tecniche* orientate ad abbattere i picchi di velocità soprattutto lungo Via Val della Torre, con il duplice vantaggi di disincentivarne il transito e migliorarne la sicurezza stradale.

MISURAZIONE DELLE VELOCITA' ISTANTANEE LUNGO LE ASTE VIARIE

Velocità istantanee lungo Via Val della Torre

Lungo questa arteria sono stati fatti rilevamenti in varie punti significativi, in modo da reperire dati sulle velocità medie probabilmente più alte, sui picchi di velocità e sulla validità o meno delle misure di rallentamento del traffico già presenti:

- all'altezza dello stabilimento Schreder (appena a nord incrocio Via dei Comuni, a metà strada tra Capoluogo e fraz.Villaggio), si evidenziano la velocità media più significativa, pari a 65 km/h (media sui rilevamenti in "ora di morta" e "ora di punta"), con picchi di velocità fino a 120 km/h e, comunque, il 30% circa di veicoli transitanti oltre i 70 km/h; si evidenzia che nell'ora di punta, probabilmente a causa della fretta, si registra una percentuale maggiore di passaggi oltre i 70 km/h (32% mattina trafficata rispetto al 24% del primo pomeriggio tranquillo);
- all'altezza di frazione Villaggio, all'incrocio con Via Givoletto, si evidenzia l'interessante effetto della piattaforma rialzata presente circa 150 m a monte; tant'è che la velocità media verso il capoluogo (direzione sud) è di soli 57 km/h (rispetto ai 65 km/h medi fronte Schreder) e sono solo il 6% i veicoli transitanti oltre i 70 km/h. Difatti, il dosso a monte causa un rallentamento puntuale a 30 km/h e la successiva ripresa di velocità risulta quindi ben smorzata e quindi a favore della sicurezza stradale;
- all'altezza dello spartitraffico fronte Protezione Civile, quindi più prossimi al capoluogo, circa 200 m dopo la curva del cimitero, si sono rilevate velocità medie già elevate in uscita (62 km/h verso nord) ed invece attenuate in ingresso (57 km/h verso sud), in entrambi i casi con un 18% di veicoli transitanti oltre i 70 km/h, con alcuni picchi di velocità entro gli 85 km/h.



Presso stabilimento Schreder



Fraz. Villaggio, via Givoletto



Spartitraffico c/o Protez.Civile

Durante i rilevamenti di velocità su Via Val della Torre sono stati notati comportamenti paradossali e pericolosi. Ad esempio, alcune velocità elevate sono state rilevate in fase di sorpasso di veicoli accodati e molto lenti (anche sui 40 km/h) forse rallentati dai timori di autovelox, ovviamente nei tratti in cui sono assenti ostacoli intermedi (spartitraffico centrali, dossi).

Velocità istantanee lungo Via Alpignano (zona scuole) e Via Almese

Sono state rilevate le velocità istantanee, su un campione di mezz'ora in orario di punta, su Via Alpignano all'altezza dell'incrocio con Strada Contessa, in quanto nei sopralluoghi iniziali si erano notati sorpassi azzardati e riprese di velocità. Questo timore è stato confermato da alcuni picchi di velocità oltre i 60 km/h in una tratta che necessita, invece, molta cautela alla guida, vista la presenza delle scuole e degli esercizi commerciali. Nonostante una velocità media ben accettabile di 45 km/h, il 30% di veicoli oltre i 50 km/h evidenzia i rischi potenziali presso l'incrocio e lungo l'area, che sarebbe ben predisposta ad una regolamentazione a Zona 30.

Lungo Via Almese, invece, rilevando le velocità istantanee all'altezza del parcheggio angolo Strada dei Prati, si evidenzia una velocità media di 51 km/h ma con oltre il 50% dei veicoli oltre i 50 km/h, con picchi fin quasi a 70 km/h su una via già dotata di numerosi dossi di rallentamento. Tant'è che questa arteria meriterebbe ulteriori misure di rallentamento, soprattutto a favore del camminamento pedonale.



Via Alpignano zona negozi



Incrocio scuole in ora di punta



Via Almese

ANALISI DETTAGLIATA DELLE CRITICITA' E DEI LUOGHI SIGNIFICATIVI

L'accertamento delle principali problematiche (traffico parassita nel centro storico, velocità elevate su Via Val della Torre, inadeguatezza di Strada Contessa, ecc.) e l'indagine sulle velocità istantanee sono stati accompagnati da un dettagliato sopralluogo fotografico e di misurazione degli ingombri delle sezioni stradali.

Si riportano in seguito le osservazioni sui principali ambienti stradali:

Lungo Via Alpignano verso il centro storico

ROTONDA DI ACCESSO DA TORINO

Rappresenta un'ottima occasione per rallentare il traffico su Corso Susa e accogliere chi entra in Caselette dalla provenienza principale.



INIZIO DI VIA ALPIGNANO

La tratta iniziale di Via Alpignano risulta piuttosto anonima, con lo stabilimento industriale sulla destra e, successivamente, la traversa poco curata in innesto a Corso Susa.



CENTRO COMMERCIALE "IL CENTRO"

Il centro commerciale sul lato nord marca il curvone ma rimane comunque poco in evidenza, con il parcheggio interno spesso congestionato.



INCROCIO CON STRADA CONTESSA

Questo bivio comporta l'ambiguità di una percorrenza territoriale (SP181) a cui viene negata la precedenza rispetto al rettilineo di Via Alpignano. Resta, quindi, un nodo da qualificare.



ADIACENZE SALONE POLIVALENTE

Lungo Via Alpignano, subito dopo Strada Contessa, si colloca l'attraversamento rialzato che mette in sicurezza ed anticipa di alcune decine di metri l'accesso al Salone Polivalente che andrebbe meglio evidenziato.



TRATTA SPOGLIA DI VIA ALPIGNANO

Subito dopo il Salone Polivalente la via diventa particolarmente larga (oltre i 9 m di carreggiata) e spoglia, stringendosi man mano che si prosegue verso il centro storico.



LA STRETTOIA DI VIA ALPIGNANO

La strettoia di 200 m fino al bivio con Via Ravetto comporta una sezione ristretta fino a 6,00 m in media, per cui diviene una sorta di barriera urbana tra il centro storico e l'area scolastico-commerciale.



LARGO UMBERTO I

Questo spazio urbano è adibito alla sosta dei veicoli ed utilizzato come snodo per/da Via Ravetto e verso Via Castello. Ha quindi perso la sua valenza di luogo di rappresentanza in ingresso al centro storico.



PIAZZALE DEL MUNICIPIO

L'ampio piazzale di sosta, rialzato rispetto alla sede stradale, offre un respiro alle difficoltà di parcheggio nel centro storico.



TRATTA SPOGLIA DI VIA ALPIGNANO

Le adiacenze del municipio, con la il pedonale rialzato verso la scuola materna fronteggiante il palazzo comunale, rappresentano un luogo di vivace frequentazione nel paese.



BIVIO E PIAZZETTA DELLA CHIESA

E' sicuramente il luogo più significativo per gli abitanti di Caselette, divenuto purtroppo un crocevia piuttosto che un sito di ritrovo, spesso congestionato dalla sosta veicolare.



Lungo Strada Contessa verso Piazza Cays

IL RETTILINEO IN ZONA SCUOLE

Esteso un centinaio metri, con gli accessi alle scuole, al loro retro ed al supermercatino, rappresenta il tratto stradale più frequentato per l'ingresso/uscita dalle scuole.



LA PRIMA STRETTOIA IN CURVA

Subito dopo il bivio con Via S.Giovanni Bosco, il tratto in semi-curva di circa 70 m rappresenta un primo disagio per i pedoni, essendo senza marciapiedi e largo appena 7,00 m tra le recinzioni.



TRATTO CON MARCIAPIEDE LARGO

La recente urbanizzazione tra il civico 63 e l'87 presenta il paradosso di un ampio marciapiede da 3 m e la corrispettiva carreggiata larga ben 7,5 m.



STRETTOIA IMPROVVISA

Subito dopo il doppio accesso carraio dei civici 63-79, su una curva stretta, riprende ancor più marcata la serie di strettoie, con una sezione limitata a meno di 7 m.



LO SLARGO INTERMEDIO

All'altezza dei civici 23-43, sul colmo della salita, si apre un piccolo slargo sul margine nord, esteso per circa 40 m e con carreggiata viaria larga fino a 8 m, dotata di breve marciapiede sul lato sud.



LA STRETTOIA LUNGA E TORTUOSA

Tortuosa ed estesa per almeno 170 m, con una sezione tra le recinzioni mai superiore ai 6 m, questa strettoia rappresenta uno dei principali punti critici della viabilità di Caselette.



IL PARCHEGGIO A PETTINE

Strada Contessa si apre improvvisamente su questa zona di sosta a pettine, sul margine nord a dominio di Piazza Cays, con carreggiata viaria larga già oltre i 7 m.



BIVIO CON VIA ROMA

Il curvone all'innesto di via Roma, con l'ufficio postale all'angolo, presenta un ingombro oltre i 15 m gestito senza elementi di arredo e piuttosto anonimo rispetto all'importanza del sito.



PIAZZA CAYS

Questo importante spazio pubblico, ospitante una cinquantina di stalli di sosta, si innesta sulla rete viaria principale in un punto caratterizzato da riprese di velocità in uscita dal paese.



VERSO IL MUSINÈ

Quasi in opposizione a Piazza Cays si innesta, nascosto da un muro storico il bel Viale Sant'Abaco che, nei giorni di festa, viene ben frequentato dagli escursionisti diretti al Musinè.



INNESTI AI GERBIDI ED AL CIMITERO

A ridosso di Piazza Cays, dietro la cappella restaurata, si innestano Strada Gerbidi e, a seguire, il vialetto di rappresentanza del cimitero, entrambi pochi notabili prima del curvone.



LA CURVA DI VIA RIVETTI

Al termine del rettilineo di ingresso, lungo circa 120 m, si apre l'ampio curvone largo fino a 17 m con adiacente zona pedonale con monumento ai caduti ed in attestamento a Via Val della Torre verso l'esterno abitato.



Lungo Via Roma e Via Almese verso Susa

LO SLARGO AD INIZIO VIA ROMA

Lo slargo che si estende tra l'incrocio con Strada Contessa e l'imbocco da Via Castello è esteso per circa 30 m, con marciapiedi su entrambi i lati.



PASSAGGIO NEL CENTRO STORICO

Via Roma attraversa il centro di Caselette per circa 200 m, con un senso unico tortuoso ed una serie di allargamenti a massimo 6,30 m alternati a strettoie fino a soli 4 m tra gli edifici.



INNESTO PIAZZA DELLA CHIESA

Nel punto di innesto alla piazzetta della chiesa la via è larga oltre 6 m, con il cambio di pavimentazione in fasce e campitura cubettata. La tratta è ravvivata dalla panetteria, prima, e dall'edicola all'angolo della piazza.



PRIMA STRETTOIA DI VIA ALMESE

I primi 150 m di Via Almese sono interessati da una sorta di strettoia continua tra gli edifici, con larghezza media di soli 5 m a doppio senso, con frequenti casi di blocco del traffico, in particolare col passaggio di pullman.



PRIMO DOSSO LUNGO VIA ALMESE

Presso il primo slargo in uscita dal centro, largo fino ad 8 m ed utilizzato per sosta e raccolta rifiuti, il primo pedonale rialzato permette un primo deciso rallentamento dei veicoli in discesa.



INNESTO DA VIA MOLINO

La traversa di Via Molino si innesta in diagonale sul primo rettilineo di Via Alnese, nel punto in cui quest'ultima presenta una sezione di soli 6 m.



IL PARCHEGGIO INTERMEDIO

Il parcheggio all'incrocio con la salita da Strada Prati ospita almeno 15 stalli di sosta, nel punto in cui è massima la ripresa di velocità, dato anche l'allargamento di carreggiata a 7,50 m.



SECONDO DOSSO SU VIA ALMESE

Il secondo pedonale rialzato permette di rallentare vistosamente i veicoli lanciati dal centro storico, proprio nel punto di addensamento edilizio del sobborgo Camerletto, ben servito dal marciapiede lungo il lato sud.



PARCHEGGIO A FINE VIA ALMESE

Al termine di Via Almesese, sul lato a valle, si colloca uno slargo con una appendice a parcheggio. Lo spazio stradale rimane quindi dilatato, con la fermata del bus ben protetta nella corsia riservata.



INNESTO SULLA EX-STATALE

Via Almesese si conclude con un innesto a "STOP" ma in piena continuità con la direttrice verso Susa, in prossimità del curvone in uscita da Corso Susa lungo il margine sud dell'abitato di Caselette.



Corso Susa e le traverse adiacenti

INNESTO VERSO VIA ALMESE

Nonostante il bivio in curva, l'innesto a Via Almesese è servito da una comoda corsia di accumulo e svolta che mette in sicurezza l'ambito pur lasciandolo scorrevole.



INCROCIO CON STRADA PRATI

Il primo dei tre attraversamenti protetti da spartitraffico permette di marcare al meglio la presenza dell'abitato lungo il primo rettilineo semi-urbano proveniente da Susa.



INCROCIO CON VIA MOLINO

Questo secondo attraversamento pedonale protetto e segnalato permette di mettere in sicurezza l'importante collegamento tra il campeggio e le traverse carrabili e pedonali al centro.



INCROCIO CON VIA RAVETTO

Il terzo attraversamento pedonale protetto si colloca presso l'innesto su Via Ravetto, la strada di accesso più diretta alla zona del municipio.



LUNGO VIA RAVETTO

Questa via residenziale di 300 m si snoda dalla ex-statale fino a Largo Umberto I, con una lunga tratta in piano larga fino a 10 m piuttosto spoglia e senza marciapiedi



SALITA A LARGO UMBERTO I

L'ultimo tratto di Via Ravetto è in salita e lungo una breve strettoia larga solo 4,3 m. La scala laterale evita il transito pedonale nello stretto innesto carraio su Via Alpignano.



Lungo via Val della Torre

INGRESSO NEL CENTRO ABITATO

Il cartello di ingresso alla frazione di Villaggio rappresenta l'inizio, per tutta Via Val della Torre, del limite urbano 50 km/h, a parte la specifica ulteriore della Zona 30 lungo Villaggio stesso.



LA PIATTAFORMA RIALZATA

Dopo Via Ciriè, lo stradone si distende per 120 m con una sezione larga fino a 15 m. Su questo slargo è stata inserita la vasta piattaforma rialzata che permette il netto rallentamento dei veicoli in transito.



IL SEMAFORO DI RALLENTAMENTO

Sulla sommità della colletta di innesto a Via Lanzo, nel settore sud di Villaggio, il semaforo a sensori attiva il rosso col passaggio di veicoli in velocità oltre i 60 km/h.



DISCESA IN USCITA DA VILLAGGIO

Il lungo rettilineo in discesa su cui si attesta l'ingresso a Villaggio da sud, in adiacenza al lago, presenta già il marciapiede a monte per Caselette, con dissuasori di velocità Velo OK ai margini.



RETTILINEI PRESSO VIA ROMANA

I due rettilinei successivi facenti capo alla traversa di via Roma presentano un aspetto extra-urbano sicuramente idoneo alla ripresa delle velocità.



L'INCROCIO CON VIA PIETRA ALTA

L'innesto di questa traversa presenta uno slargo laterale che permette una sezione complessiva fino a 18 m quindi idonea ad una messa in sicurezza significativa del nodo.



LA FASCIA SPARTITRAFFICO

Presso il centro di Protezione Civile questo intervento ha permesso sia un migliore riconoscimento del sito pubblico che l'evitamento dei sorpassi azzardati.



PRESSO IL PARCHEGGIO CIMITERO

Il vasto parcheggio del cimitero presenta un varco di uscita verso nord ed uno di ingresso verso sud. E' mascherato da una siepe e servito da marciapiedi lungo entrambi i lati dello stradone.



SOLUZIONI PROGETTUALI

LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO PER STRADE SICURE E ACCOGLIENTI

La moderazione del traffico, all'estero nota come *traffic calming*, è una sinergia di misure fisiche e di regolamentazione viaria finalizzata alla riduzione delle velocità istantanee lungo le strade di un centro abitato, con l'obiettivo di mantenere fluida la circolazione pur garantendo gli standard di sicurezza stradale e di arredo urbano.

Per centri abitati simili a Caselette, caratterizzati da strade di larghezza molto variabile ed in contesti diversificati, ambiti funzionali specifici e frequentazione prevalentemente locale, le misure di moderazione del traffico possono essere:

REGOLAMENTAZIONE A ZONA 30

Le Zone 30 sono adatte per le aree residenziali comprendenti distretti scolastici e poli di attrazione locale, ben segnalate con le "porte di ingresso" (pannello e pittogramma a terra).



CHICANE DI RALLENTAMENTO

L'alternanza dei parcheggi e altri sistemi che rendano sinuoso un percorso urbano aumentano la cautela alla guida e inducono la riduzione delle velocità, con vantaggi sulla percezione del luogo.



PERCORSI PEDONALI SEGNALATI

Nell'impossibilità tecnico-economica di realizzare marciapiedi, si possono comunque marcare degli itinerari pedonali (eventualmente protetti da transenne) con apposite verniciature a lunga durata ed anti-sdruciolevoli.



SENSO UNICO ALTERNATO

Nel caso di strettoie più o meno lunghe, questa regolamentazione riesce a mettere in sicurezza soprattutto la circolazione pedonale, attuando maggiori cautela da parte dei guidatori.



PIATTAFORME ED INCROCI RIALZATI

Questa misura rallenta decisamente i veicoli entranti, soprattutto negli incroci più importanti dell'abitato od in prossimità di attraversamenti pedonali frequentati e pericolosi.



VARIAZIONE CROMATICA

Le traverse di immissione a siti di richiamo (parcheggi, ecc.) possono essere individuate con una colorazione differente dell'incrocio, ad esempio col sistema innovativo dell'asfalto stampato.



MINIROTONDE

Queste piccole rotonde hanno diametro compreso tra i 14 m ed i 22 m, quasi sempre con l'isolotto carrabile da parte dei mezzi pesanti, molto utili per gestire incroci stretti nelle zone abitate.



ZONE DI ACCUMULO CENTRALI

Con l'ausilio di spartitraffico centrali e attestamenti laterali si ottengono corsie di accumulo (larghe almeno 2 m) per la svolta ed un generale rallentamento dovuto alla lieve chicane d'accesso.



INCANALAMENTO VEICOLARE

Anche senza realizzare spartitraffico rialzati, quindi con soluzioni a raso, un ingobro centrale vincola i veicoli in corsie più strette, con esiti favorevoli alla riduzione delle velocità ed alla cautela.



PROTEZIONE PASSAGGI PEDONALI

Gli attraversamenti pedonali andrebbe protetti in mezzera con uno spartitraffico largo almeno 1,50 m, in modo da poter permettere la sosta di un ciclista o di un adulto con passeggino.



La sinergia di queste misure di moderazione del traffico riesce a creare ambienti stradali idonei ad una migliore vivibilità dei luoghi, oltre che condizioni di sicurezza ottimali. Su Caselette sono possibili diverse di queste sinergie anche con costi di attuazioni moderati, senza dover per forza prevedere opere strutturali onerose.



A) LA ZONA 30 DELL'AMBITO SCOLASTICO-COMMERCIALE

Per evidenziare questo importante settore del capoluogo, si propongono le seguenti misure tra loro integrate, al fine di renderlo più accogliente ed anche appetibile a livello commerciale:

1. **Regolamentazione a Zona 30**, con tre porte di ingresso rispettivamente su Via Alpignano circa 80 m dopo l'ingresso dalla rotonda ad est, su Via Alpignano circa 80 m prima dell'innesto al salone polivalente e scendendo da Strada Contessa prima della curva poi innestante con Via San Giovanni Bosco; le due porte su Via Alpignano potrebbero essere organizzate con un restringimento puntuale attuato con una coppia di fioriere sulla quali inserire il segnale verticale "Zona 30" poi riportato a terra come pittogramma;
2. **Parcheggi alternati a chicane e fascia pedonale a valle con nuovo attraversamento pedonale in adiacenza al Centro Commerciale "il Centro"**. Queste misure, tra loro integrate, permettono di mettere in sicurezza il transito pedonale dalla traversa a sud-est del centro commerciale verso lo stesso; si inseriscono, inoltre, parcheggi in linea in prossimità del piccolo centro commerciale, evitando così l'ingresso obbligato ai parcheggi interno spesso occupati; l'effetto chicane, unito alle altre misure, permette di rallentare i veicoli e rendere più visibile l'area commerciale;
3. **Ipotesi ripristino precedenza alla SP181 nell'incrocio tra Via Alpignano e Strada Contessa**. Si tratta di proporre una soluzione che rallenti drasticamente il transito lungo Via Alpignano favorendo invece la continuità della traiettoria in curva della provinciale; la soluzione (vedi disegno) prevede quindi un avanzamento pedonale sul lato sud che devii le auto in arrivo dal centro di Caselette, orientandole ad uno STOP sull'incrocio. In alternativa, per dare comunque maggiore visibilità all'incrocio si potrebbe prevedere un **rialzo di carreggiata** capace di porre maggiore attenzione a tutte le direttrici;
4. **Demarcazione accesso al Salone Polivalente e integrazione sosta in linea** lungo la adiacente tratta di Via Alpignano, lato a monte, in modo anche da creare un ingombro stradale ristretto e calmierato;
5. **Messa in sicurezza di Strada Contessa fronte scuole e supermercato**, mediante un attraversamento rialzato presso l'incrocio con via Alpignano e

con una demarcazione dell'innesto al supermercato oltre che la segnalazione a terra dei percorsi pedonali, rendendo tra l'altro continua la percorrenza pedonale fino al termine della Zona 30, marcando un **itinerario pedonale sul lato nord della strettoia in curva** sulla quale verrebbe segnalata la strettoia, in quanto l'itinerario pedonale stringerebbe la carreggiata al minimo di 5,50 m.



Ingresso da Via Alpignano – Stato di fatto



Ingresso da Via Alpignano – Porta Zona 30



Fronte Centro Commerciale – Stato di fatto



Fronte Centro Commerciale – Proposta



Prima curva Str. Contessa – Stato di fatto



Prima curva Str. Contessa – Proposta

B) MESSA IN SICUREZZA DI STRADA CONTESSA

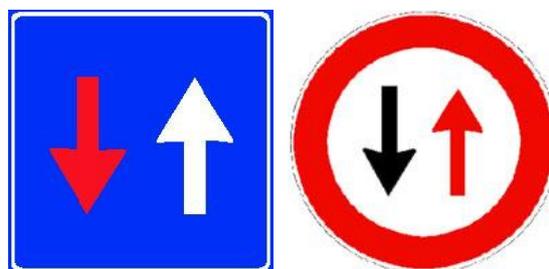
Questa strada può essere migliorata a favore della sicurezza dei pedoni, con una serie di semplici misure tra loro integrate finalizzate a cautelare chi guida sulla presenza di strettoie diffuse e lunghe e assicurare l'utenza pedonale su un percorso pedonale continuo individuato sul lato nord, vista la presenza di un tratto di marciapiede lungo 130 m circa. Le azioni sono, quindi:

1. **Demarcazione itinerario pedonale con verniciatura anti-sdruciolevole ed a lunga durata di tonalità rossa** evidenziata da pittogrammi "pedone" saltuari; il percorso viene marcato in maniera continua nei tratti a strettoia ed in modo discontinuo nei tratti di allargamento evidenziati da apposita segnaletica verticale;
2. **Segnalazione delle strettoie a senso unico alternato con diritto di precedenza ai veicoli provenienti da valle**, prevedendo tre tratte a strettoia di rispettivamente 75, 70, 50 m entro le quali sono collocati tratti di allargamento in modo da permettere il passaggio di due veicoli incrocianti; le strettoie sono individuate con i seguenti segnali verticali:
 - "strettoia asimmetrica a sinistra" (fig. II 18 Art. 90), in ingresso da monte;
 - "strettoia asimmetrica a destra" (fig. II 19 Art. 90), in ingresso da valle;
 - "dare precedenza nei sensi unici alternati" (fig. II 41 Art. 110), da monte;
 - "diritto di precedenza nei sensi unici alternati" (fig. II 45 Art. 114), da valle.

Per evitare troppi segnali, si potrebbero collocare solo due segnali "strettoia" con l'integrazione "serie" agli estremi della tratta. Idem per i sensi unici alternati.



Esempio di regolamentazione strettoie



Segnali utili per il senso unico alternato

C) MESSA IN SICUREZZA ADIACENZE PIAZZA CAYS

Questo ambito può essere sistemato con due interventi strutturali comunque limitati e alcune misure meno onerose, creando comunque un'ambiente stradale unico e di maggiore rappresentanza rispetto allo stato attuale. Si propongono:

1. **Due minirotonde di attestamento** al rettilineo nord-sud fronteggiante gli accessi a Viale Sant'Abaco e Piazza Cays, entrambe di diametro 17 m collocate rispettivamente all'innesto di Via Roma e di Via Rivetti, in modo da creare una sorta di "porte di benvenuto" a questa importante ambito di Caselette;
2. **Demarcazione pedonale lungo il lato sud di Strada Contessa** fronteggiante la sosta a pettine ed in adiacenza alle poste;
3. **Demarcazioni a raso dei tre innesti intermedi**, mediante applicazione in asfalto stampato colorato con effetto "massello", per evidenziare gli importanti innesti di Viale Sant'Abaco e Piazza Cays ed anche quello secondario di Strada Gerbidi.



Rettilineo fronte Piazza Cays – Stato di fatto



Rettilineo fronte Piazza Cays – Innesti demarcati



Incrocio Via Rivetti – Stato di fatto



Incrocio Via Rivetti – Minirotonda

D) MESSA IN SICUREZZA VIA VAL DELLA TORRE

Partendo dal buon esito della piattaforma rialzata presso frazione Villaggio, all'altezza dello slargo su Via Ciriè, si intendo proporre una sequenza di interventi di moderazione del traffico in modo da rendere difficoltose le riprese di velocità e, al tempo stesso, rendere non appetibili la frequentazione di Via Val della Torre come transito pendolare. Partendo da nord, appunto dal rialzo suddetto, ponendo una distanza tra i "disturbi" variabile tra i 150 m ed i 300 m, si potrebbero sistemare almeno sei nodi significativi. In sequenza, gli interventi potrebbero essere:

1. ***Incrocio rialzato all'altezza di Via Martiri della Libertà***, collocato a circa 170 m dalla piattaforma precedente; intervento utile a mettere in sicurezza questo importante accesso alla parte più addensata di Villaggio;
2. ***Incrocio rialzato all'altezza di Via Lanzo (ora con semaforo)***, collocato a circa 330 m da Via Martiri Libertà; intervento in sostituzione del semaforo attuale finalizzato alla sola dissuasione delle velocità, mentre la piattaforma avrebbe obiettivi anche di arredo urbano;
3. ***Attraversamento rialzato nel punto di inizio abitato di Villaggio***, collocato a circa 180 m dall'innesto su Via Lanzo; intervento utile a creare una sorta di "porta di ingresso" alla frazione, in modo da raccordare il percorso pedonale sulla diagonale sterrata di Via Lanzo;
4. ***Incrocio rialzato all'altezza di Via Romana***, collocato a circa 250 m dall'inizio di Villaggio; questa piattaforma è essenziale per abbattere i picchi di velocità in discesa da Villaggio;
5. ***Minirotonda di diametro 20 m ben incanalata da spartitraffico continuo all'altezza di Strada Pietra Alta***; a circa 260 m dal precedente incrocio, l'intervento proposto intende creare una deviazione di traiettoria, in quanto la rotatoria verrebbe collocata sul lato est della carreggiata, in modo da servire al meglio la traversa e, al tempo stesso, rallentare i veicoli su Via Val della Torre;
6. ***Mantenimento dello spartitraffico esistente presso la Protezione Civile***, collocato a circa 200 m da Strada Pietra Alta;
7. ***Attraversamento rialzato presso il parcheggio del cimitero***, collocato a circa 230 m dal precedente spartitraffico; nel contesto, i due innesti al parcheggio (entrata ed uscita) potrebbero essere marcati con una pavimentazione a raso colorata in asfalto stampato.

Visti i numerosi interventi proposti, si ritiene che quelli ai nodi 1-Via Martiri , 3-Inizio Villaggio , 5-Via Pietra Alta , 7-Cimitero sarebbero prioritari, in modo da attuare una prima cadenza di “stop&go” sui 600 m in media. Sul nodo 5 si potrebbe proporre, in alternativa alla minirotonda, un incrocio rialzato o un altro spartitraffico, sicuramente meno oneroso.



Incrocio Via Martiri Libertà – Stato di fatto



Incrocio Via Martiri Libertà – Incrocio rialzato



Incrocio Via Pietra Alta – Stato di fatto



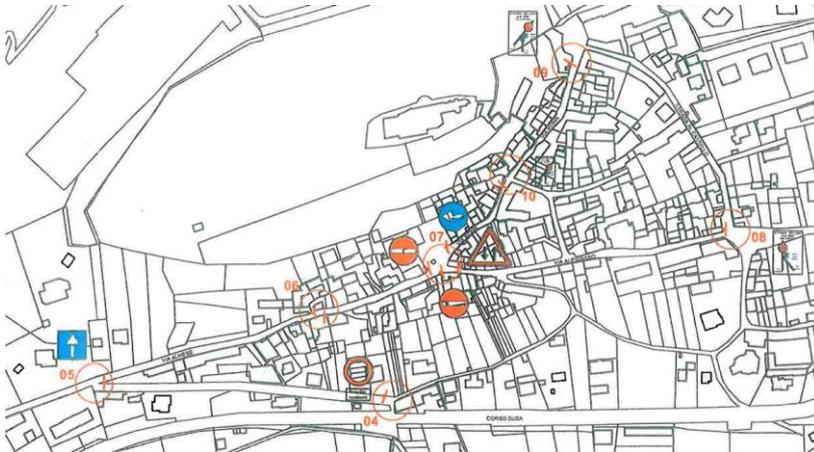
Incrocio Via Pietra Alta – Minirotonda

E) RISOLUZIONE TRAFFICO PARASSITA NEL CENTRO STORICO

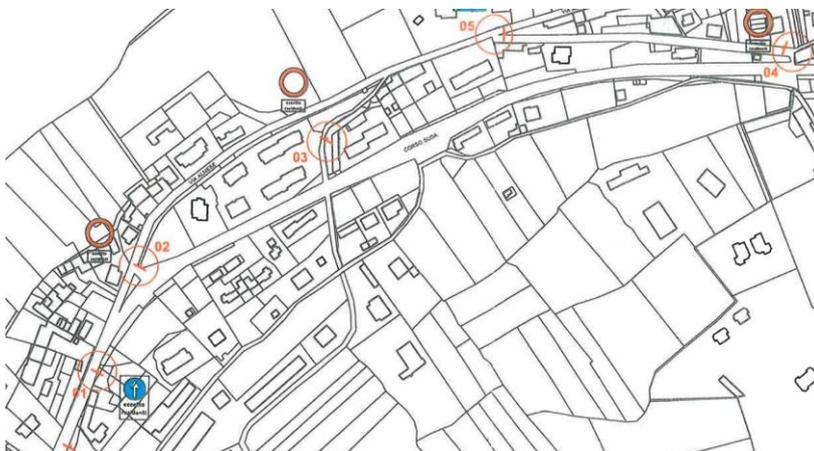
La conferma del transito pendolare lungo il centro storico (vedi relazione specialistica) pone la questione in maniera concreta. Le azioni possibili sono diverse e vanno dalla semplice variazione della regolamentazione viaria su Via Almese, alla adozione di misure di moderazione del traffico lungo Via Val della Torre fino alla comunicazione pubblica (animazione cittadinanza e segnalazione su testate giornalistiche locali). Ovviamente, l'ottimale sta nell'integrazione di queste tre azioni.

Rispetto alla regolamentazione viaria, vi sono al momento le seguenti ipotesi:

- **Proposta del Comm.rio Polizia Municipale sig.Celso (senso unico a entrare in centro).** Senso unico su Via Almese a salire verso il centro, nella sola tratta tra Via Molino ed il bivio centrale con Via Roma e Via Alpignano; integrato con la segnalazione del "divieto di accesso – eccetto residenti" lungo tutti gli accessi a Via Almese da Corso Susa. Questa soluzione nega assolutamente l'accesso da Via Roma verso Corso Susa (problematica serale), evitando il pericoloso senso unico in discesa e, inoltre, fornisce un disincentivo anche a chi proviene da Corso Susa verso Val della Torre.

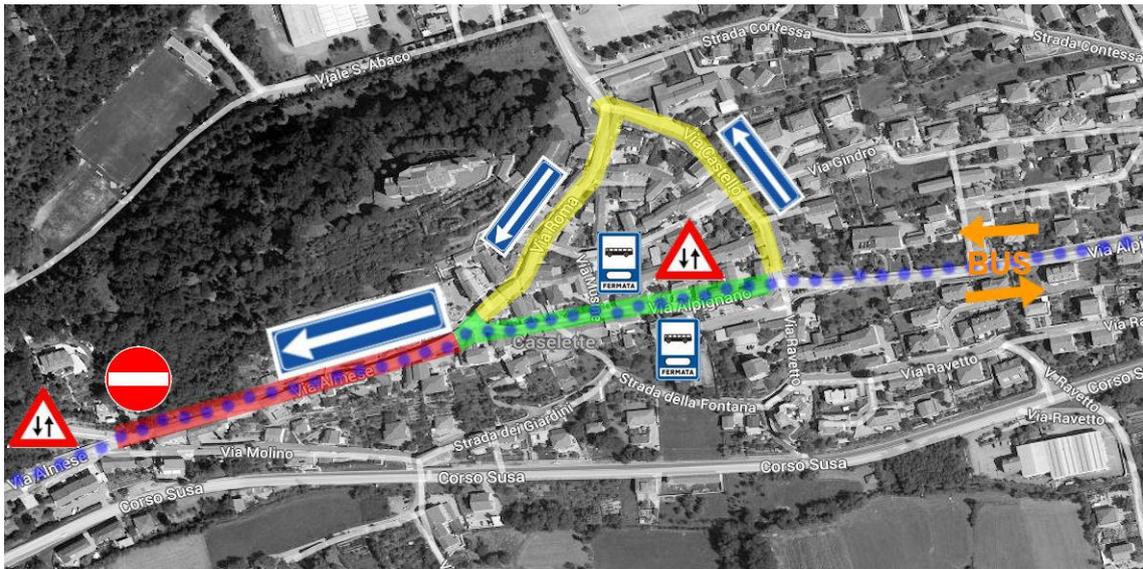


via Almese - centro

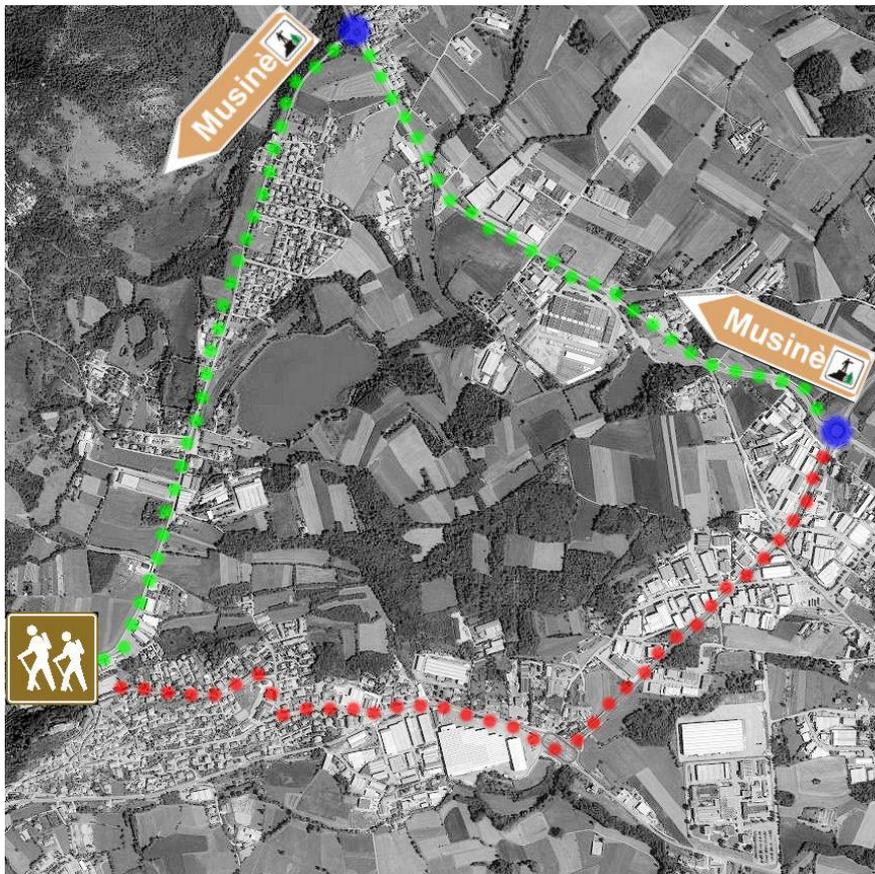


via Almese - fuori

- **Altre valutazioni su Via Almesè (senso unico a uscire dal centro).** La proposta del senso unico a scendere dal centro storico verso Corso Susa potrebbe essere valida per eliminare il forte flusso veicolare parassita proveniente da Susa verso Val della Torre (problematica mattutina), evitando così le code in salita su Via Castello. Il senso unico andrebbe però limitato, anche in questo caso, alla breve tratta Via Roma / Via Molino anche per evitare pericolose riprese di velocità in discesa accentuabili dal senso unico. Il senso vietato andrebbe ben segnalato già da Corso Susa per evitare di ritrovarsi improvvisamente contromano nella strettoia interna di Via Almesè.
- **Problematica delle autolinee di trasporto pubblico.** Entrambe le soluzioni del senso unico su Via Almesè mettono in gioco il transito dei pullman della linea principale per la Val di Susa nel centro storico. Si potrebbe collocare il “senso vietato eccetto pullman di linea” per entrambe le varianti oppure, con la soluzione del senso unico “a entrare” si potrebbero collocare le fermate in direzione Susa proprio su Corso Susa; in tal caso le problematiche potrebbero riguardare il transito pedonale in salita (difficoltoso per gli anziani) dai bivi con Corso Susa (innesti Via Ravetto e Via Molino) fino in centro. Non sarebbero invece previste le fermate su Corso Susa in direzione Torino per scongiurare gli attraversamenti pericolosi lungo questa asta di scorrimento.
- **Valutazioni sull'affluenza domenicale verso il Monte Musinè.** Un comitato di cittadini ha evidenziato la problematica del forte afflusso di escursionisti diretti alle pendici del Musinè e quindi soliti parcheggiare tra Piazza Cays e Viale Sant'Abaco. Questi gitanti sono soliti transitare su Strada Contessa per raggiungere la meta turistica, con esiti sconfortanti per i residenti, costretti a subire il cospicuo transito veicolare proprio nei giorni di riposo. La soluzione ottimale potrebbe essere quella relativa ad una segnaletica direzionale da collocare adeguatamente nei nodi Variante / SP177 e Rotonda Grange di Brione in modo da indirizzare i veicoli lungo Via Val della Torre piuttosto che su Strada Contessa per la quale, eventualmente, si potrebbe pensare ad una regolamentazione domenicale tipo “zona a traffico limitato – eccetto residenti”.



*Ipotesi senso unico "a scendere" nella strettoia di Via Almesè
Con linea del bus mantenuta in centro su entrambe le direttrici
(divieto di accesso eccetto bus "a salire")*



Segnaletica direzionale turistica verso il Musinè

COMUNICAZIONE E ANIMAZIONE SOCIALE

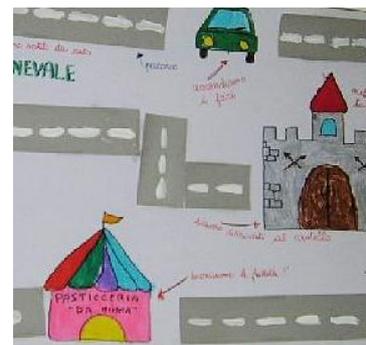
In una situazione come quella di Caselette in cui la presenza del traffico parassitario nel centro storico e lungo Via Val della Torre, in settimana, e lungo Strada Contessa, la domenica è evidente e risolvibile in buona parte con azioni di regolamentazione viaria, è auspicabile che l'Amm.ne Com.le intraprenda una serie di **azioni di comunicazione e animazione sociale** finalizzate a rendere informata, partecipe e unita la popolazione sul fronte comune della sicurezza stradale e della presa di coscienza.

In particolare, si potrebbero attuare:

- **Comunicati stampa** sul sito internet istituzionale del Comune e, soprattutto, sulle testate giornalistiche locali (La Stampa, Luna Nuova, La Valsusa, ...) finalizzati ad informare gli utenti pendolari sulle nuove regolamentazioni viarie e, in generale, sulle politiche ad evitamento del traffico parassita in Caselette;
- **Eventi di aggregazione lungo la rete viaria locale**, come ad esempio una giornata di sensibilizzazione al tema dello spazio pubblico, eventualmente all'interno della Settimana Europea della Sicurezza Stradale solitamente prevista a settembre. Per una località come Caselette, così slegata tra il suo Capoluogo e la sua rilevante frazione Villaggio potrebbe essere interessante organizzare una *Biciclettata Comunitaria* ed itinerante sia lungo Via della Torre che lungo le alternative forestali;
- **Campagna di sensibilizzazione nelle scuole**, con laboratori ambientali pensati per far prendere coscienza di uno spazio stradale a misura d'uomo, orientando i ragazzi alla massima creatività ed al confronto con specialisti della cultura stradale (polizia municipale, architetti del paesaggio, ecc.).



Gentilissimo Cittadino,
nel centro di La Loggia sono in atto importanti novità sulla viabilità.
Per Via Belli è prevista la regolamentazione a Zona Residenziale,
in modo da permettere la coesistenza pacifica tra gli utenti stradali
e migliorare l'aspetto di questo frequentato spazio urbano.
Via Belli resterà transitabile in entrambi i sensi di marcia ma
consiglieremo di utilizzare Via Po per raggiungere i quartieri ad est
(Viale Maina, Via Tetti Alessa, Via Aldo Moro, Via Revignano...).



E' soprattutto sul settore delle scuole / ambito commerciale tra Via Alpignano e Strada Contessa che sarebbe opportuno puntare sul tema della sensibilizzazione alla qualificazione del paesaggio stradale. L'**attuazione della Zona 30** sarebbe idonea, se sostenuta anche con pannelli informativi, per raggiungere questo scopo.

Le Zone 30 sono diffusissime all'estero ma anche in Italia stanno prendendo piede come soluzioni capaci di creare entusiasmo tra i cittadini con ottimi riscontri sociali e commerciali, soprattutto se ben evidenziate con le "porte di accesso" e le altre misure di moderazione del traffico evidenziati da adeguati pannelli informativi.



A Torino, la Zona 30 di Mirafiori Nord ha riscosso un grande successo, diventando una delle più note e prestazionali d'Italia. Dall'estero, l'esperienza oramai trentennale comporta ulteriori sinergie come, ad esempio, la consueta segnalazione delle zone scolastiche con i "matitoni" colorati, come in questo caso di Chambéry, in Francia.

INDICE

<i>MOTIVI DELLO STUDIO E VALUTAZIONI DEL CONTESTO</i>	2
IL CONTESTO E LE SUE PRINCIPALI CRITICITA' VIARIE	2
CONFRONTO TRA LE ALTERNATIVE AL TRANSITO IN CASELETTE	4
MISURAZIONE DELLE VELOCITA' ISTANTANEE LUNGO LE ASTE VIARIE	6
ANALISI DETTAGLIATA DELLE CRITICITA' E DEI LUOGHI SIGNIFICATIVI	8
<i>SOLUZIONI PROGETTUALI</i>	20
LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO PER STRADE SICURE E ACCOGLIENTI	20
A) LA ZONA 30 DELL'AMBITO SCOLASTICO-COMMERCIALE.....	23
B) MESSA IN SICUREZZA DI STRADA CONTESSA	25
C) MESSA IN SICUREZZA ADIACENZE PIAZZA CAYS	26
D) MESSA IN SICUREZZA VIA VAL DELLA TORRE	27
E) RISOLUZIONE TRAFFICO PARASSITA NEL CENTRO STORICO	29
<i>COMUNICAZIONE E ANIMAZIONE SOCIALE</i>	33