

# Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico

## Parere scritto sulle Opere di Urbanizzazione del Programma Integrato ex L.R. 18/96 - Ambito "Botticelli"

*Mercoledì 11 aprile 2018*

La Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico risponde con la presente, alla richiesta pervenuta in data 12 marzo scorso, arrivata dall'arch. Giuseppe Serra, riguardante le Opere di Urbanizzazione del Programma Integrato ex L.R. 18/96 - Ambito "Botticelli".

In linea generale riteniamo gli interventi per la ciclabilità molto in sintonia con le nostre consuete richieste e le nostre osservazioni.

In particolare pensiamo che la sistemazione per via Botticelli con la realizzazione di controviali dedicati al "traffico lento promiscuo veicolare e ciclabile" con il limite di 30 km/h, possa essere proposta anche per altri assi viari con caratteristiche simili, così come le soluzioni adottate per evitare i conflitti in corrispondenza delle fermate bus, ci sembrano efficaci per migliorare la sicurezza.

Anche il collegamento tra via Mercadante e l'asse ciclabile di corso Taranto, va nella direzione delle nostre richieste di trovare soluzioni dei collegamenti fra ciclabili, per i quali chiediamo sempre di tenere in massima considerazione.

Nel sottolineare la bontà di queste scelte, tuttavia, siamo a suggerire alcune piccole modifiche, che portino un ulteriore miglioramento della ciclabilità.

-per rendere effettiva la riduzione della velocità nei controviali, riteniamo utile pensare ad ulteriori interventi, quali ad esempio il posizionamento di cuscini berlinesi.

-nei tratti dove ci sono tre corsie ma non è presente il controviale, in corrispondenza delle fermate bus ("realizzati per consentire la sosta dei bus senza ostruire le corsie di scorrimento del viale centrale"), riteniamo proficuo evidenziare che la corsia dedicata la bus è preferenziale, eventualmente proteggendola con borchie od altri accorgimenti simili, in particolare per un breve tratto prima degli attestamenti ai semafori, per evitare che tale terza corsia venga utilizzata anche dagli automobilisti per evitare le code effettuando un "sorpasso a destra".

-se l'obiettivo è di utilizzare il controviale al solo "traffico lento", riteniamo che dare la possibilità di svoltare a sinistra utilizzando il controviale sia un po' contraddittorio, e quindi suggeriamo di prevedere la svolta direttamente dal viale centrale, con una corsia dedicata, prevedendo prima dell'intersezione un breve tratto a tre corsie e restringendo di conseguenza il controviale.

Se tale intervento fosse troppo oneroso, in alternativa proponiamo di fare nel controviale un canale dedicato, per cui chi vuole svoltare può farlo solo entrando dal viale centrale nel controviale nell'ultimo isolato, ma apponendo un gradino divisorio che impedisca lo spostamento nel e dal controviale.

-ultima osservazione: siamo sempre stati restii nei percorsi promiscui ciclo-pedonali, non siamo riusciti a capire se esiste almeno una colorazione differente dell'asfalto (o perlomeno una linea bianca) che renda evidente la differenza di utilizzo delle due aree.

Proviamo ugualmente a suggerire di diminuire leggermente le banchine di separazione tra viale centrale e controviale di almeno 25 cm ed utilizzare questo risparmio di spazio per incrementare il marciapiede "misto". Immaginiamo che il flusso pedonale del nuovo supermercato Coop sia notevole e di conseguenza una ciclabile larga il limite normativo potrebbe essere troppo limitata per assorbire il nuovo carico.

Questo il parere della Consulta, rimaniamo a disposizione per eventuali chiarimenti, e cordialmente salutiamo

Torino, 11/04/2018

Il Presidente  
**SAMUELE BAVUSO**