

Verbale della Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico

Lunedì 11 giugno 2018

Sala Capigruppo – Palazzo di Città

Ordine del giorno:

Presentazione alla Consulta, da parte dell'arch. Filippo Orsini, Divisione Infrastrutture e Mobilità, del progetto "Vanchiglia Zona 30", già presentato nella seconda Commissione Consigliare Permanente del 23/05/2018.

PRESENTI

Samuele Bavuso (Legambiente Metropolitano - Presidente)

Giuseppe Moscardini (Fiab Torino Bici & Dintorni)

Anna Biraghi (EcoBorgo Campidoglio)

Renato Bauducco (Pro Natura)

Stefano Frittoli (Alter Polis)

Antonella Visintin (Ecopolis Nkoni)

Arch. Giuseppe Serra (Divisione Infrastrutture e Mobilità)

Arch. Filippo Orsini (Divisione Infrastrutture e Mobilità)

Arch. Paola Giordano (Divisione Infrastrutture e Mobilità)

Gabriele Del Carlo (Staff assessorato trasporti)

Piera Rizzato (Fiab Torino Bici & Dintorni – no referente)

ASSENTI GIUSTIFICATI

Referente associazione Laqup

Referente associazione Bike Pride Fiab Torino

Referente associazione Amicibici

Referente associazione Molecola Legambiente

Il Presidente, preso atto del numero legale dei partecipanti (sei associazioni presenti su dieci) dichiara aperta la riunione.

Presentazione alla Consulta, da parte dell'arch. Filippo Orsini, Divisione Infrastrutture e Mobilità, del progetto "Vanchiglia Zona 30", già presentato nella seconda Commissione Consigliare Permanente del 23/05/2018.

L'arch. Orsini presenta il progetto Vanchiglia 30 spiegando che è partito qualche anno fa su richiesta della Circoscrizione 7 e di una associazione che si occupa di camminabilità. All'inizio sono stati presi in considerazione solamente gli assi che riguardavano le sedi universitarie, successivamente si è esteso su tutto il tringolo, con il fine di farlo diventare una zona 30, e non apponendo semplicemente dei cartelli, ma prevedendo interventi quali chicane, allargamento di marciapiedi, ecc.

Le risorse arriveranno dai ribassi sui progetti PON, di conseguenza gli interventi che si vorrebbero realizzare (basso San Donato, Campidoglio, piazza Carducci, via Di Nanni...) sono troppi, essendo le risorse di cui si potrà disporre, scarse.

Attualmente Vanchiglia si trova sul margine della ZTL, ma non è da escludere un allargamento della stessa nella sua direzione.

Il progetto Vanchiglia 30 prevede più interventi, che mirano alla mobilità (collegare i due poli universitari di Palazzo Nuovo e del Campus Luigi Einaudi), ridurre il numero delle auto circolanti, favorire la zona commerciale, miglioramento ambientale (in Vanchiglia c'è poco verde).

Analizzando la zona così com'è attualmente, si possono individuare due grandi attraversamenti: via Rossini (solo TPL), e via Vanchiglia: si tratta di due assi delicati (arriva il flusso dalle zone est, collina e San Mauro), non si possono evitare. Meglio dissuadere attraversamento via Vanchiglia, ma non evitare.

Sono inoltre presenti le vie universitarie (promiscue bici/auto).

Nella soluzione proposta, vengono individuate due gerarchie di strade:

- locali: con velocità a 30 km/h (controviali)

- di quartiere: via Rossini (aperta anche alle auto), via Guastalla, via Vanchiglia, via Napione

Nello stato di fatto sono presenti 17 porte (tra entrate ed uscite), è n quartiere troppo permeabile, si è quindi deciso di ridurre drasticamente il numero degli accessi motorizzati (8, dimezzati), mentre si è introdotto il concetto di "cancello" (due in tutto), da cui si può entrare ma non in auto.

Un altro problema presente in Vanchiglia è quello dell' "over quota" parcheggi: esistono cioè più residente che hanno diritto al parcheggio, di quanti ne esistano effettivamente... per ovviare a questo inconveniente, si pesa di sfruttare i parcheggi vicini al Campus, non utilizzati in orario serale.

A questo punto l'arch. Orsini presenta alcuni esempi del progetto:

- la porta prevista su via Napione / corso San Maurizio

- il cancello su via san'Ottavio

- strada di quartiere: via Vanchiglia per azzerare la sosta auto

- strada locale (via santa Giulia), non saranno più strade di scorrimento

- nei controviali la larghezza verrà riportata a 3,5 metri, si realizzeranno chicane, dove ora ci sono parcheggi si realizzeranno zone giochi per bambini; inoltre, sul controviale di corso Regina si creerà una pista ciclabile

- aree pedonali (largo Montebello)

Segue un prospetto delle priorità e dei relativi costi di realizzazione stimati:

- priorità 1: porte, cancelli, via Guastalla a doppio senso

- priorità 2: largo Montebello pedonale, cancello su via sant'Ottavio

- priorità 2a: via Santa Giulia

- priorità 2b: un tratto di controviale su corso San Maurizio

- priorità 3: via Vanchiglia (cuore commerciale)

Costo priorità

- priorità 1 – 130'000€

- priorità 2 – 100'000€

- priorità 3 – 100'000€

Interviene l'arch. Paola Giordano, ricordando che uno degli obiettivi è di arricchire il quartiere di verde, in particolare via Santa Giulia, che costituisce il percorso dai giardini Reali verso il fiume.

Giuseppe Moscardini (Fiab Torino Bici & Dintorni) chiede quali sono le sperimentazioni che il comune ha in programma per la SEMS di settembre. Del Carlo (Staff assessorato trasporti), spiega che l'amministrazione punta su Vanchiglia, basso San Donato, via Di Nanni, Campidoglio. Chiarisce che se la Consulta e le associazioni vogliono proporre alcune sperimentazioni (non solo durante la settimana), l'Amministrazione è disponibile a valutarle.

Interviene l'Arch. Giuseppe Serra (Divisione Infrastrutture e Mobilità), ribadendo che l'obiettivo di questa sperimentazione è quello di realizzare delle zone 30, ma lasciando degli assi percorribili dalle auto (a 50 km/h). A parte questi assi, le altre aree all'interno saranno aree condivise: rimane la possibilità di utilizzare l'auto, ma all'interno di questi assi le altre strade diventeranno dei "cortili".

Se la sperimentazione di Vanchiglia zona 30 darà esito positivo, si potrà "esportare" il modello anche in altre zone della città che hanno caratteristiche analoghe.

Per Vanchiglia zona 30 la criticità maggiore è su via Vanchiglia, perché arriva tutto il flusso dalla collina, e sono numeri elevati (11'700 veicoli al giorno). L'obiettivo futuro non quello di permettere l'attraversamento, ma realizzare l'attestamento (lascio l'auto ai margini della città e mi muovo in altro modo), per poter realizzare

tutto il centro pedonale. A Portland esiste già il concetto di “20 minuti a piedi”, posizionare cioè i vari servizi, in modo che si possano raggiungere entro 20 minuti di spostamento a piedi.

L'arch. Orsini osserva che Parigi punta ad avere tutte le strade a 30 km/h, tranne pochi assi a 50 km/h: l'obiettivo di Torino è quello di trovare gli assi, ma poi riempire l'interno con strade a 30 km/h.

Renato Bauducco (ProNatura), trova molto interessante esportare la sperimentazione in altre parti della città, osserva però che in ogni discorso che facciamo il punto principale è l'ingombro delle auto, mentre secondo il suo parere bisogna studiare dei metodi per diminuire il numero delle auto, ad esempio istituendo una “tassa occupazione suolo pubblico” per chi non può dimostrare di avere un parcheggio. Inoltre, ben vengano le sperimentazioni, ma esse sono finalizzate a far capire ai cittadini dell'obiettivo, e non fini a se stesse.

La riunione termina alle 18.20.

Torino, 11/06/2018

verbalizza
SAMUELE BAVUSO

Il Presidente
SAMUELE BAVUSO