Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico

Osservazioni e proposte sulla revisione del vigente Regolamento Edilizio

Domenica 31 marzo 2019

La Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico, esprime le proprie osservazioni e avanza delle proposte, concernenti la revisione del vigente Regolamento Edilizio, coma da Vostra richiesta pervenutaci l'11 dicembre scorso.

Per quanto concerne la materia di nostro interesse, riteniamo molto interessante l'articolo 82 del vigente Regolamento, che ci risulta essere stato fortemente voluto dall'allora assessore all'ambiente Paolo Hutter: il suddetto articolo precisa che in caso di "nuova edificazione e di ristrutturazione edilizia ed urbanistica" bisogna prevedere "parcheggi per le biciclette, nei cortili, o in altre parti di uso comune dell'edificio, in misura non inferiore all'1% della SLP oggetto di intervento".
Pensiamo che questo articolo possa essere migliorato aggiungendo – nel caso di ristrutturazione urbanistica - "e collegamenti ciclabili fino alle piste già esistenti, per dare continuità e agibilità all'utilizzo della bici".
Per quanto riguarda i parcheggi bici, invece, riteniamo si debba specificare che questo luogo debba essere – ovviamente quando non tecnicamente impossibile – facilmente accessibile da strada e posto al piano terreno.
La misura del'1% ci trova un po' basiti: nel caso di edificio nuovo, la classificazione classica considera di circa 45 mq un appartamento di piccole dimensioni, 60 mq di medie dimensioni, e 90 mq di grandi dimensioni. Essendo un parcheggio medio per bicicletta circa 2 x 0, 60 m (e cioè 1,20 metri quadrati), nel caso di nuova realizzazione, anche per un appartamento di grandi dimensioni NON ci sarebbe l'equazione 1 appartamento = 1 posto bici…. Se guardiamo la legge Tognoli, che norma i parcheggi pertinenziali per le auto, scopriamo che è previsto 1 metro quadro di parcheggio ogni 10 metri cubi di edificato, e comunque non meno di un posto auto per unità immobiliare.
Analogamente a quanto succede per le automobili, chiediamo – al fine di favorire il ricovero delle biciclette e il conseguente uso – che vengano previsti parcheggi bici nella misura non inferiore all'X % della SLP (con X maggiore dell'attuale 1), e che comunque vengano previsti almeno 3 parcheggi bici per ogni Unità Immobiliare. Il fatto che chiediamo 3 parcheggi bici per UI, e non 1 come avviene nel caso delle automobili è presto detto: riteniamo infatti che una automobile per nucleo familiare sia più che sufficiente, ma non possiamo ritenere tale numero adatto per le biciclette dal momento che queste per loro natura (ad eccezione dei tandem) non possono portare più di una persona alla volta.

Sempre l'articolo 82 del Regolamento Edilizio, quando definisce i luoghi assoggettabili, rimanda all'articolo 7 della LR 33 del 1990, e leggendola scopriamo che sono previsti parcheggi bici presso le stazioni dei mezzi di trasporto collettivo, gli edifici pubblici ed a servizio delle piste ciclabili.
Pensiamo che oltre agli edifici pubblici, sarebbe bene richiederli anche per destinazioni aperte al pubblico (negozi, cinema/teatri, ….).

Studiando il Regolamento Edilizio, ci siamo imbattuti nell'Allegato Energetico Ambientale, e ci è sembrato molto interessante lo strumento di agevolare e indirizzare le scelte edilizie, "premiando" chi compia delle opere che raggiungano livelli maggiori di quelli minimi previsti per legge, e ci siamo chiesti se questa tecnica (che si potrebbe tradurre in un "se fai un intervento, e arrivi a questo livello di risparmio energetico, ti premio facendoti pagare meno oneri di urbanizzazione"), non possa essere adottata anche per favorire degli interventi in ambito ciclistico.
Per esempio, per favorire l'installazione di stalli per biciclette da parte di esercizi pubblici, si potrebbe pensare un punteggio che si traduca in uno sconto per determinate tasse comunali nei confronti degli stessi, ma essendo poco pratici di questa materia, non entriamo oltre nello specifico, limitandoci a chiedere che venga affrontato uno studio in tale senso.

Con il fine di diminuire il numero di auto pro-capite (a Torino si contano attualmente circa 670 automobili ogni 1'000 abitanti), avanziamo due proposte, pur non essendo completamente sicuri che tali interventi possano rientrare nel Regolamento Edilizio:

-chiediamo che vengano individuate per ogni quartiere e/o circoscrizione, una piccola area da far diventare "area car free", come recentemente succede in molte città europee, ossia aree dove chi abita si impegna a non avere auto di proprietà.
-sostenere la costruzione di parcheggi in periferia intorno a Torino, incentivando chi li userà con pacchetti a costo conveniente che includano sia sosta lunga che biglietti per tpl, sia per uso sporadico che regolare. Ad ogni nuovo parcheggio esterno alla città dovrà naturalmente corrispondere una riduzione dei posti disponibili a parcheggio nelle aree più centrali, secondo il criterio che più ci si avvicina al centro e maggiore dev'essere il numero di posti di parcheggio eliminati

Queste le osservazioni e le proposte della Consulta, rimaniamo a disposizione per eventuali chiarimenti, e cordialmente salutiamo

Torino, 31/03/2019

Il Presidente
SAMUELE BAVUSO