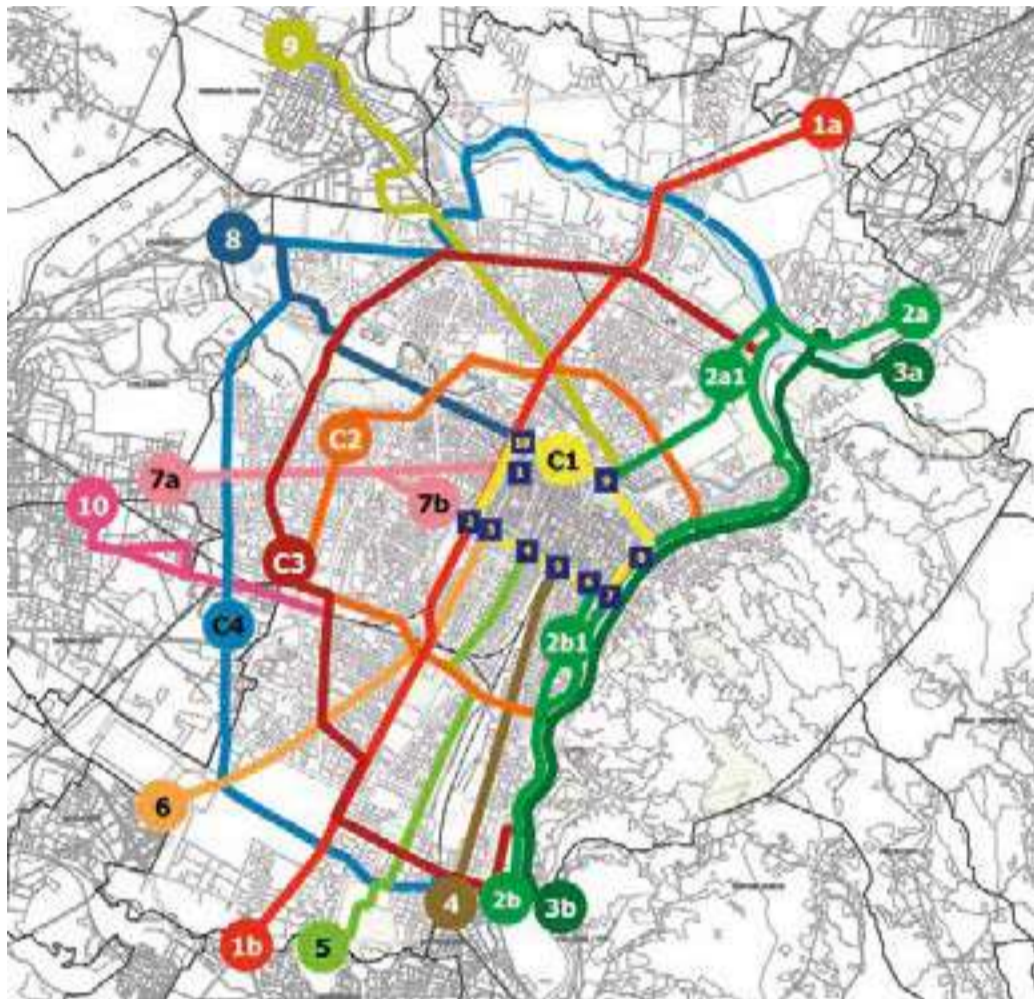


INIZIATIVE | MOBILITÀ INTELLIGENTE

Alla scoperta della Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico del Comune di Torino

Storia e attività dell'organo locale impegnato in progetti di ciclabilità e mobilità sostenibile



Il "BiciPlan",
il Piano
Regolatore
delle
ciclabilità
cittadine

DI SAMUELE BAVUSO*

La Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico è un organo ufficiale del Consiglio Comunale di Torino, nato il 18 luglio del 2017 quando nella prima seduta è stato eletto Presidente l'autore di questo articolo.

I soli poteri sono di dare pareri, obbligatori ma non vincolanti, sui progetti che riguardano la ciclabilità e di avanzare proposte che agevolino la mobilità sostenibile. Al momento è costituita da dieci associazioni di ciclisti urbani (Ecopolis Nkoni, Legambiente Molecola, Legambiente Metropolitano, ProNatura, FIAB Torino Bici & Dintorni, Bike Pride FIAB Torino, Associazione culturale Laqup, Ecoborgo Campidoglio, Alter Polis, APS Amicinbici - Bik&Motion), ma qualunque associazione che sia iscritta al Registro delle Associazioni del Comune e che abbia una coerenza tematica statutaria può chiedere di farne parte.

Le associazioni sono attive da più di trent'anni in città e molte sono state le battaglie intraprese per migliorare la vivibilità del capoluogo piemontese.

Tra queste, ricordiamo il "biciAssedio" di Palazzo Madama, in occasione del quale, per un giorno e una notte coppie di ciclisti, a staffetta, hanno pedalato attorno

all'edificio per chiedere l'estensione della rete ciclabile (bisogna sapere che negli anni '80, piazza Castello - dove si trova, appunto, Palazzo Madama - era una grande rotatoria per le automobili, ma dopo il "biciAssedio" la parte intorno al Palazzo è stata inibita alle auto, con la configurazione attuale).

Inoltre, proprio grazie alla spinta delle Associazioni si deve l'adozione da parte della città del "BiciPlan", strumento fondamentale per la ciclabilità, considerato il Piano Regolatore delle ciclabilità cittadine.

Le Associazioni venivano interpellate anche prima della nascita della Consulta, ma spesso i progetti erano presentati in una fase avanzata e le loro osservazioni non potevano trovare accoglienza. Per tali ragioni, le Associazioni chiesero nel 2016 alla nuova Amministrazione la costituzione di una Consulta sull'esempio di quanto era accaduto nel 2013 a Bologna, in modo da attivare una collaborazione proficua con gli uffici comunali, per poter visionare i progetti con il giusto anticipo e, quindi, poter esprimere dei pareri che possano essere recepiti, ma anche avanzare proposte in merito.

Noi sosteniamo che una città a misura di bici sia una città più vivibile per tutti, con spazi restituiti alle persone, dove i bambini pos-

sano giocare, le persone anziane possano passeggiare e i cittadini possano riunirsi.

Guardiamo con ammirazione a ciò che succede in altre città europee ormai da diversi anni, con spazi dedicati alle biciclette (i paesi scandinavi e l'Olanda tra tutti), ma anche alle zone 30 o alle Superillas di Barcellona, e sosteniamo che queste soluzioni possano trovare accoglienza anche in Italia. Non bisogna pensare alla bici come un semplice mezzo di svago da usare nel weekend: la bicicletta è un mezzo di trasporto utilizzato per andare al lavoro o a scuola o per fare la spesa tutti i giorni, che ha quindi pari dignità degli altri mezzi; chi sceglie i pedali deve però avere la garanzia di potersi muovere in assoluta sicurezza.

Le nostre richieste si possono riassumere in questi semplici punti: - migliorare la rete ciclabile, connettendo tra loro i vari tratti esistenti e connettendole con strade a bassa velocità (30 km/h), nelle quali si possa realizzare una promiscuità bici/auto; - estendere la ciclabilità anche in periferia dove spesso ravvisiamo carenza di strutture e spingersi anche nei comuni limitrofi; - creare zone "car free" attorno alle scuole per salvaguardare i più piccoli e per educarli ad un modo di muoversi alternativo al mezzo privato.



Il cuscino
berlinese
installato
in centro città

Per conseguire questi semplici obiettivi, è necessario ridurre il numero delle auto circolanti in città, come già avviene in numerose metropoli europee come Oslo, Helsinki, Parigi, Berlino, ma anche l'italiana Milano, che hanno pianificato, entro brevi anni, l'abolizione della circolazione delle auto in ambito urbano: Torino conta circa 670 automobili ogni 1.000 abitanti, un numero elevato non solo in Europa, ma anche nella stessa Italia. Se si pensa che il 70% degli spostamenti urbani è minore di 3 km, si comprende come l'uso dell'automobile possa essere - nella maggior parte dei casi - sostituita con mezzi alternativi, come i piedi, il TPL o la bicicletta.

Tra i pareri che abbiamo licenziato ricordiamo quello riguardante la cosiddetta "via universitaria" (le strade che collegano le principali facoltà sono così diventate strade a 30 km/h promiscue auto/bici), quello sul completamento della ciclabile che collega le due stazioni ferroviarie principali della città (Porta Susa e Porta Nuova) e ancora quello per la nuova ciclabile su via Nizza, o sulla ciclabile che dalla centrale piazza Statuto raggiungerà il vicino comune di Collegno. Siamo stati ascoltati anche per la revisione del Regolamento Edilizio (naturalmente, solo per quanto riguarda i temi di nostra competenza).

Tra le proposte ricordiamo quella in cui abbiamo chiesto l'istituzione di un tavolo di coordinamento tra gli Ordini e Collegi Professionali per incentivare l'uso dei parcheggi interscambio per i propri iscritti e il conseguente utilizzo di mezzi pubblici in città.

Infine, siamo orgogliosi per l'installazione di un cuscino berlinese: questo è un dissuasore di velocità, utilizzato in molte città europee, ma con la forma quadrata anziché lineare. Questa sua particolare conformazione permette di non ostacolare né i ciclisti né i mezzi aventi lunghezza degli assi maggiore (trasporto pubblico e mezzi di emergenza), ma costringendo le auto a salire con una sola ruota sul cuscino e, pertanto, a ridurre la velocità.

Il codice della strada italiano non prevede ancora l'utilizzo di questo strumento, ma su richiesta della Consulta l'Amministrazione ha chiesto e ricevuto il parere positivo dal Ministero e, quindi, ha potuto installarlo su via San Quintino, all'angolo con via XX Settembre, a protezione di un attraversamento ciclo-pedonale.

*PRESIDENTE CONSULTA DELLA MOBILITÀ CICLISTICA E DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO DEL COMUNE DI TORINO E VICE COORDINATORE COMMISSIONE URBANISTICA ED EDILIZIA ORDINE DEGLI INGEGNERI DELLA PROVINCIA DI TORINO



Ciclisti torinesi nella quotidianità