

# Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico

## Parere scritto sul collegamento: COLLEGNO - piazza BERNINI

21 aprile 2020

La Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico presenta le sue considerazioni in merito al collegamento ciclabile da Collegno a piazza Bernini, in seguito alla nuova soluzione progettuale inviataci via mail dall'arch. Loris Forgia, Divisione Infrastrutture e Mobilità - Servizio Urbanizzazioni, in data 20 aprile.

La Consulta nel giugno 2019 si era già espressa a proposito di questo collegamento e aveva dato parere positivo sul progetto presentato. La nuova proposta presenta però alcune modifiche sostanziali, su cui riteniamo di doverci nuovamente esprimere.

Ricordiamo che la pista ciclabile Collegno-Bernini (SCM1) è nata con l'obiettivo di collegare il Comune di Collegno alla Città di Torino, **pioniera nell'attuazione strategica dell'infrastruttura del nuovo Servizio Ciclabile Metropolitano**. Riteniamo quindi che debba essere dotato di un percorso diretto, netto e segnalato, che possa favorire gli spostamenti ciclabili tra i due comuni limitrofi. Un percorso a zigzag potrebbe risultare di scarsissimo interesse per chi lo attende per spostarsi con rapidità e sicurezza.

È quindi nostro obiettivo avere un'infrastruttura che possa nel futuro essere utilizzata come esempio per nuovi collegamenti forti verso (e da) gli altri comuni limitrofi.

Crediamo che nei percorsi ciclabili sia da preferire la linearità, quindi la deviazione che ci sottoponete, in cui il progetto originale viene deviato per un tratto su corso Telesio, poi su via Pacchiotti, successivamente su corso Monte Grappa, per terminare nel controviale di corso Francia, non ci trova d'accordo. Riteniamo sia da privilegiare il percorso su strada Antica di Collegno, via Carrera e via Asinari di Bernezzo, in continuità successiva. In ogni caso, osservando che non è evidenziabile nel progetto un sostanziale aumento di sicurezza per i ciclisti, formuliamo queste osservazioni sulle singole tavole:

tavola A1 - per chi svolta in bici, passando da lato Brunelleschi verso Telesio, ci sono 6 semafori con il verde in tempi diversi e non coordinati. Molto meglio l'attraversamento ovest (davanti OVS, dove ci sono solo 2 tempi semaforici), in cui chiediamo di mettere un attraversamento a doppio senso ciclabile

tavola B - l'intersezione di corso Francia con Lionetto - Re resta pericolosa come ora perché molte auto attraversano corso Francia col rosso, a velocità elevata per passare e bloccano spesso il controviale. Simile la situazione della tavola B1

tavole C e C1 - gli scivoli per chi arriva da Montecucco/Montegrappa e per chi ci va rimangono impraticabili e pericolosi, essendo stretti, a 90° senza invito per la curva e spesso occupati da pedoni.

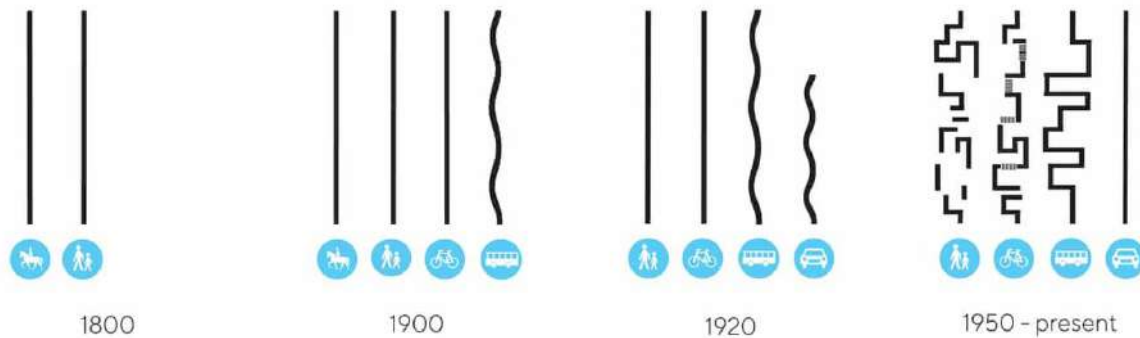
tavola E1 - manca l'ingresso/uscita per la ciclabile di via Cialdini

tavola F - attraversamento Tassoni direzione ovest non è modificato, mentre è pericoloso perché una siepe nasconde le auto in arrivo dalla rotonda a chi attraversa

tavola F1 - attraversamento Ferrucci direzione est non è modificato, mentre è pericoloso perché la siepe nasconde le auto in arrivo dalla rotonda a chi attraversa

tavole F e F1 - gli attraversamenti di tutta la piazza dovrebbero essere bidirezionali (mentre le frecce sulle tavole sono monodirezionali)

## A Short History of Traffic Engineering



L'obiettivo delle piste o percorsi ciclabili deve essere quello di collegare due punti, in questo caso (A) Collegno con (B) piazza Bernini. l'uso della bicicletta in tali collegamenti tra comuni deve essere favorito privilegiando la messa in sicurezza e la linearità di spostamento degli utenti deboli a discapito del percorso e degli spazi concessi alle automobili.

Quando si parla di sicurezza nei luoghi di lavoro, il rischio viene definito come combinazione tra il Danno e la Probabilità che esso si verifichi: non potendo agire sulla componente "danno" (l'impatto tra un'auto e una bici è purtroppo sempre molto svantaggioso per la seconda) cerchiamo di ridurre il più possibile la probabilità che esso avvenga: per questo riteniamo che siano da preferire i transiti su strade a bassa percorrenza di auto, com'era nel progetto iniziale.

Nel nuovo progetto inoltre ci lascia perplessi l'intervento su piazza Rivoli: si tratta di un intervento sostanzioso, ma che rischia di far emergere problemi simili a piazza Baldissera. Nel progetto viene previsto l'attraversamento in bici della piazza, lasciando invariato il traffico ed i percorsi per le auto: ma confluiscono sulla rotonda cinque rami di corsi con controviali (due di corso Francia, corso Lecce, corso Trapani e corso Vittorio) per un totale di 15 flussi di auto! Un sovrappasso ciclabile sui vari lati della rotonda potrebbe consentire un attraversamento sicuro.

Esiste infine la necessità di collegare la ciclabile di via Cialdini lato ovest con il resto della rete ciclabile esistente, ma questo collegamento deve avvenire necessariamente su corso Francia? Pensiamo che sia meglio attraversare il corso per raggiungere via Rosolino Pilo, e di lì arrivare sulla ciclabile di corso Lecce.

Riteniamo pertanto che il progetto sottoposto non possa sostituire il precedente percorso Medici - Carrera - Asinari di Bernezzo, che ha i vantaggi di essere diretto, attraversare il quartiere, percorrere strade a basso traffico e dare maggior sicurezza.

L'attuale progetto può essere tenuto in considerazione, come secondo percorso in circoscrizione oltre al percorso precedente, se e solo se tutti i segmenti di controviali di corso Francia e piazza Rivoli vengono dedicati al traffico sostenibile, con auto ospiti esclusivamente per accedere a case, attività commerciali, parcheggi e svolte a destra nelle vie laterali, con velocità massima di 20 km/h.

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

Torino, 21/04/2020

Il Presidente  
**SAMUELE BAVUSO**