

Comunicazione in merito alla ciclabile di Strada Antica di Collegno

22 Aprile 2022

La Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico - organo ufficiale del Consiglio Comunale della Città di Torino - riferisce in merito al diritto di tribuna di revisione del tracciato ciclabile di **Strada Antica di Collegno**, tenutasi in data mercoledì 13 aprile 2022.

In vista delle future Commissioni Consiliari e Circoscrizionali inerenti al tema in oggetto, la Consulta desidera esporre alcune considerazioni, utili alla **piena comprensione del contesto**.



La vera sfida di oggi, nell'ottica di una vera **transizione ecologica**, è sviluppare e implementare soluzioni che permettano alle persone di muoversi velocemente in città anche sulle brevi distanze, con l'obiettivo di rendere gli spostamenti più efficienti e veloci, migliorando la mobilità urbana e quindi la vita dei cittadini.

Abbiamo ereditato un contesto attuale insostenibile, dove l'**eccessivo numero di auto pro-capite** (63 auto ogni 100 abitanti) porta a situazioni dannose per le persone e per l'ambiente, con un'aria tra le più inquinate d'Europa, strade congestionate e un elevato numero di morti e feriti.

Eppure, la storia ci ha insegnato - in Italia, in Europa, ma anche a Torino - che **se crei l'infrastruttura ciclabile, poi le persone iniziano a usarla**.

>> Proprio come sta succedendo in Strada Antica di Collegno.

INFRASTRUTTURA STRATEGICA DI RILEVANZA METROPOLITANA

Negli ultimi anni si sta assistendo a un forte cambiamento in Parella, dopo l'avvento della nuova ciclabile in Strada Antica di Collegno.



Sempre più persone - **uomini e donne, bambini e anziani** - scelgono la bicicletta o il monopattino come mezzo di trasporto per i propri spostamenti. Per andare in ufficio, a scuola, per le commissioni nella Circoscrizione 4.

Ora **i cittadini e le famiglie hanno una nuova possibilità di scelta**, su come muoversi in città e oltre, verso i comuni limitrofi della Zona Ovest. Scelta che prima era fortemente limitata, se non obbligata.

>> Si è intercettata la domanda latente di chi voleva pedalare, ma aveva paura della strada. Di chi si rifugiava sui marciapiedi, mentre adesso ha finalmente uno spazio dedicato, in un **ridisegno democratico dello spazio urbano**, che è di tutti, ridistribuito ai vari utenti della strada.

In tutte gli altri paesi europei, pedalare in città è diventato sempre più semplice e meno pericoloso. Lo sappiamo bene che la bici non è per tutti. Ma per molti, moltissimi di più di quelli che pensavamo, o a cui eravamo abituati. Del resto, un vecchio motto ci ricorda che:

*"Se crei una città per le auto, avrai un traffico di auto.
 Se crei una città per le bici, avrai un traffico di persone".*



“PUMS 2021”, LA SCELTA DI STRADA ANTICA DI COLLEGNO

La previsione degli assi ciclabili strategici - all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (AV_03.2_Cicloped_v10) approvato dalla Città Metropolitana nel 2021, **individua il tracciato ciclabile proprio su Strada Antica di Collegno, come **diretta connessione con la ciclabile di viale Certosa**** nel territorio di Collegno (vedasi il tratto viola/marrone).

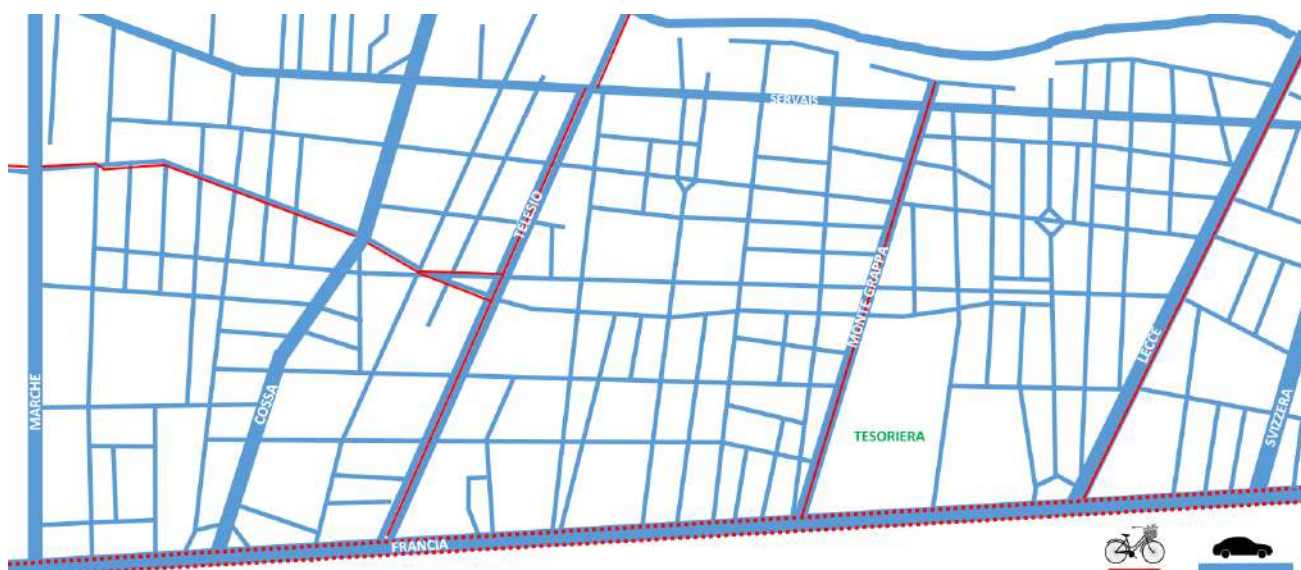
Risulterebbe quindi miope, e di scarsa lungimiranza, pretendere di spostare il tracciato su via Servais, obbligando le persone che scelgono la mobilità sostenibile e attiva di allungare inutilmente il tracciato ad “U”, quando basterebbe semplicemente andare dritto, proprio come in auto.

➤ Quindi, più che spostare, si potrebbe pensare a realizzare un **nuovo tracciato ciclabile su via Servais**, in aggiunta a quello attuale su Strada Antica di Collegno, utilizzando l'ampiezza della strada per inserire una ciclabile monodirezionale per ogni senso di marcia, rivedendo eventualmente la disposizione della sosta gratuita su strada.



PROSEGUIRE LA CICLABILE VERSO IL CENTRO DI TORINO

Osservando una mappa della Circoscrizione 4, si evince facilmente la **totale mancanza di un collegamento ciclabile est-ovest**, capace di unire Parella a Campidoglio e poi al centro città. Il controviale 20 di c.s Francia non è sufficiente.



➤ La Consulta invita quindi ad aprire un tavolo – congiuntamente alla Circoscrizione 4 - per **proseguire l'asse ciclabile** lungo via Asinari di Bernezzo e via Medici, fino a p.za Bernini, come inizialmente previsto.



ASSE CICLABILE PER I “BIKE TO SCHOOL” – Alghieri-Kennedy

Ogni ultimo venerdì del mese, in una tradizione ormai decennale, le principali associazioni torinesi, che sostengono e promuovono la mobilità attiva e sostenibile già in tenera età, organizzano i **bike-to-school**, ossia accompagnare - in bici - le bambine e i bambini nel tragitto verso la propria scuola.



I bambini e le bambine possono viaggiare in strada, in sicurezza, su un proprio mezzo di trasporto. Un traffico che non inquina, ma al contempo capace di ridurre la sedentarietà e l'obesità che attanagliano le giovani generazioni. Per insegnare ai nostri figli a muoversi per il quartiere in autonomia, a crescere indipendenti, in salute.

“I ragazzi olandesi sono i più felici del mondo”, afferma senza esitazioni Leo Bormans, scrittore e Global Ambassador of Happiness & Quality of Life. Perché possono muoversi e allontanarsi da casa in sicurezza, senza stare incollati al muro su minuscoli marciapiedi. Si sentono liberi di farlo con gli amici, in maniera autonoma. I genitori li supportano. Come se dicessero loro: “Ok, ci fidiamo di voi, vi lasciamo andare”. Ecco, questa è la migliore educazione che si può dare. Per questo, **pedalare in città è una bella metafora di una buona educazione.**

» Il futuro appartiene ai bambini. Di certo, eliminare la ciclabile di Strada Antica di Collegno, toglierebbe la possibilità a decine di bambine e bambini di poter raggiungere in bicicletta l'IC Alghieri – Kennedy, in via Passoni e via Pio Perazzo. E questo è davvero inaccettabile, in una città inclusiva e a misura di persona.

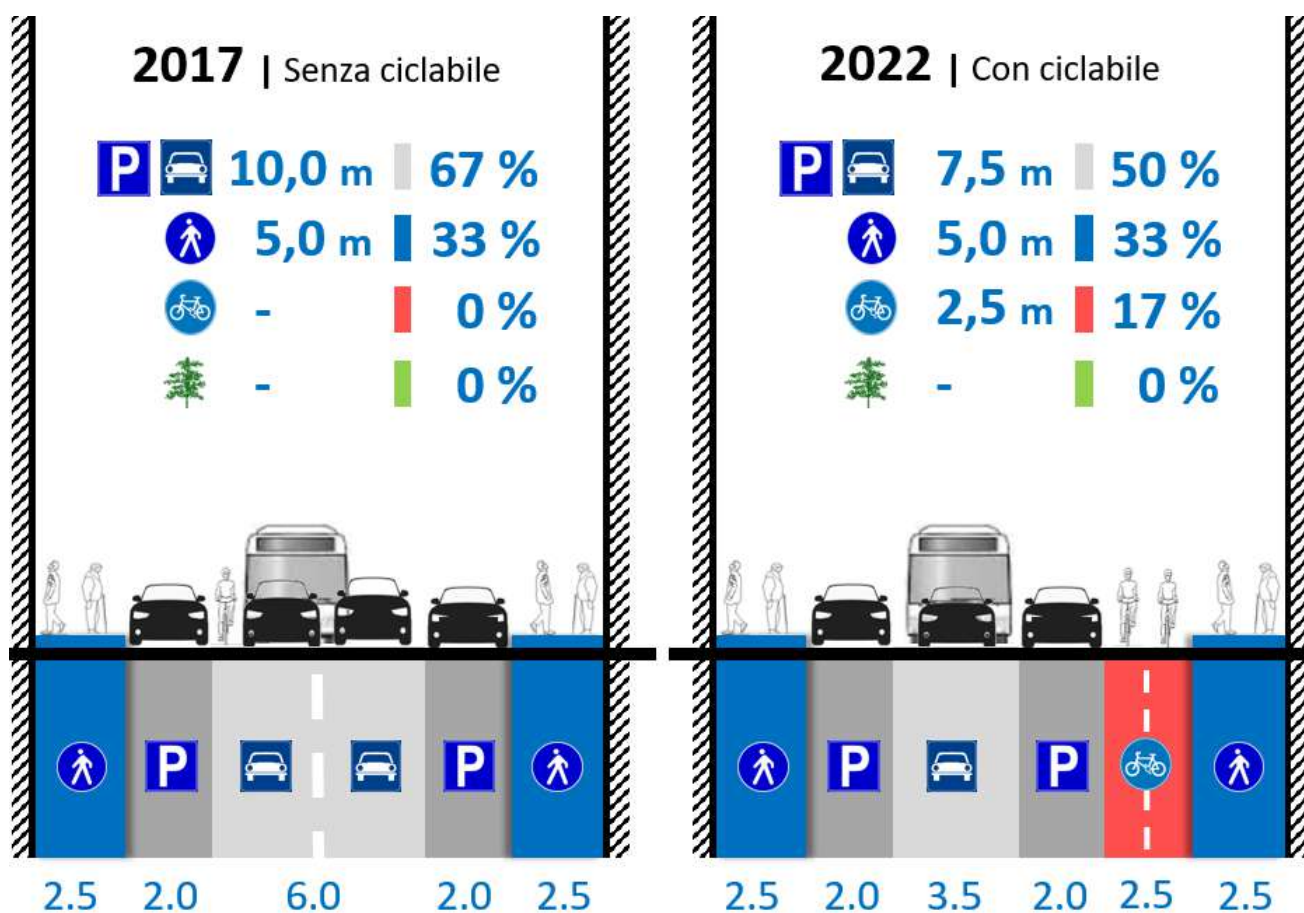


LO SPAZIO PUBBLICO: CHI E' IL VERO PADRONE?

Analizzando i numeri, che non mentono mai, si riesce chiaramente a capire chi sia davvero il padrone dello spazio pubblico.

Nonostante alcune critiche fine a se stesse, si nota chiaramente che - e prima e dopo la ciclabile - il mezzo di trasporto padrone dello spazio pubblico rimane sempre **l'automobile**. Mentre alla mobilità ciclistica è dedicata solo una minima parte.

Ed è ogni volta così, in ogni luogo dove una ciclabile sia intervenuta a ridisegnare la viabilità urbana fortemente auto centrica (da corso Lecce a via Nizza).



Torino, Strada Antica di Collegno - Sezione stradale: 15 m



MAGGIORE VISIBILITA' ALLE INTERSEZIONI

Per aumentare la sicurezza di chi sceglie la mobilità attiva e sostenibile, in passato si sono dipinte a terra delle zebra in prossimità delle intersezioni a raso, al fine di eliminare il parcheggio che è causa di scarsa visibilità da parte di chi svolta in auto sulle vie laterali. Purtroppo tale divieto è altamente ignorato, in quanto le auto continuano a parcheggiare sopra, ritornando quindi allo stato precedente di **scarsa visibilità negli incroci**.

L'invito della Consulta è, in prossimità delle intersezioni, di **posizionare archetti, o cordoli con paletti morbidi, o banchine rialzate, o isole di cemento/gomma**: un intervento strutturale per impedire la malasosta ed evitare una delle fonti delle collisioni stradali.



LIMITE MASSIMO DI 30 KM ORARI: MAI RISPETTATO

Lungo Strada Antica di Collegno, anche prima dell'avvento della ciclabile verso Collegno, vige il limite massimo di velocità pari a 30 orari, quotidianamente ignorato dalle persone che guidano un mezzo motorizzato pesante, **mettendo a rischio l'incolumità delle persone** a piedi, in bicicletta o monopattino. Si richiede quindi maggiore presenza di VVUU e un controllo sul territorio.

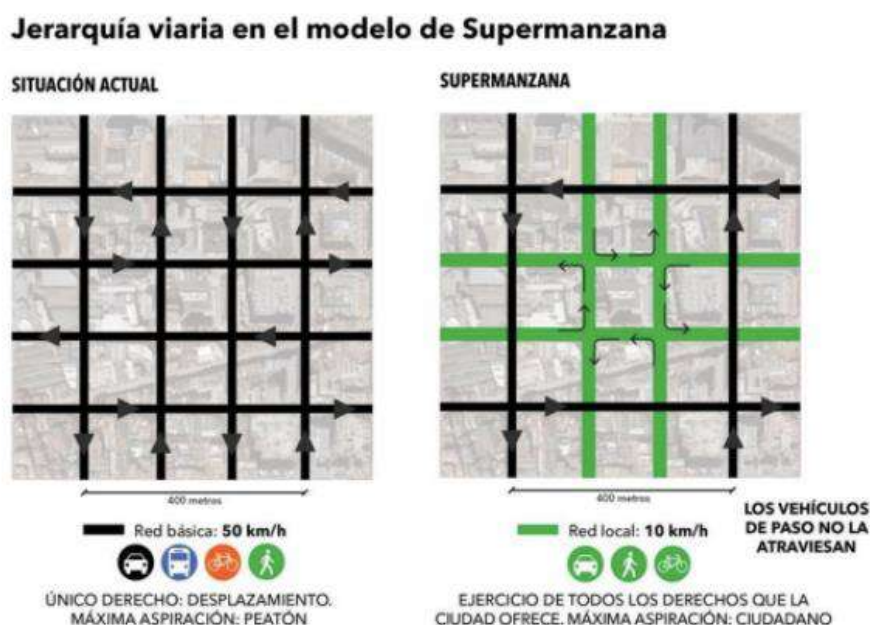


ZONA 30 – EVITARE IL TRAFFICO DI ATTRAVERSAMENTO

Le code che oggi – *nelle sole ore di punta* - attanagliano strada Antica di Collegno sono figlie di un traffico di scorrimento, che non porta alcun giovamento al quartiere (nessuna di quelle auto si ferma in cartoleria o a comprare il pane) e, anzi, lo soffoca. **Strada Antica di Collegno è una via residenziale di quartiere, con velocità massima di 30 km orari, su cui insistono scuole, bar, ludoteche, piscine, panetterie, cartolerie, negozi di vicinato.**

» Di certo non il luogo adatto ad accogliere il traffico di scorrimento verso la tangenziale, che andrebbe invece dirottato verso le principali direttrici automobilistiche (Servais, Cossa, Francia, Sacco e Vanzetti, Marche).

Ad esempio, nelle “superillas” barcellonesi la circolazione delle auto è permessa quasi esclusivamente lungo il perimetro dei grandi blocchi residenziali, mentre all’interno la priorità è data ad altre forme di mobilità e agli spazi verdi pubblici, oggi sempre più necessari e desiderati. (<https://www.ilpost.it/2019/06/02/barcellona-superilla/>)



📷 *Situazione prima e dopo la costruzione di una “superilla”, secondo un progetto di Salvador Rueda pubblicato nel 2016: con la “superilla”, le strade interne sono destinate soprattutto a pedoni e ciclisti, l’accesso in macchina è limitato e il limite di velocità è 10 chilometri orari, mentre il traffico normale – a 50 chilometri orari – è possibile solo lungo il perimetro (Fonte: BCNecología)*

POSSIBILI SOLUZIONI

In riferimento agli ultimi 100m in doppio senso - nell'isolato tra via Franzoj, Strada Antica di Collegno, corso Marche - la Consulta e gli stessi residenti richiedono di verificare le delibere regionali/metropolitane/comunali per poter istituire il **senso unico in uscita** (verso Collegno), con l'adeguamento dei sensi unici nelle vie adiacenti.

➤ In tal modo, si permetterebbe al semaforo di avere 2 corsie per le auto in uscita, senza intaccare il percorso ciclabile in arzigogolati zigzag.



Dal momento che Strada Antica di Collegno risulta ora a una sola corsia, un'altra ipotesi è di **eliminare totalmente la sosta gratuita di auto**, lato ciclabile. In questo modo, la ciclabile potrebbe finalmente raggiungere le dimensioni minime di 2,5m lungo l'intero tracciato (oggi ristretto a 2,0m in diversi punti) e il pullman 65 potrebbe evitare di stare bloccato in coda alle auto private, oltre a garantire una **maggiore visibilità** agli incroci e una **maggiore sicurezza** per gli utenti della strada.

➤ Come da sopralluogo effettuato, molti posti auto risultano vuoti e inutilizzati, in un contesto locale di ampia disponibilità di parcheggi gratuiti per le auto.



Torino  **Consulta** della
Mobilità Ciclistica
e della **Moderazione del**
Traffico

L'invito finale, come sempre, è di ampliare e interconnettere la rete ciclabile cittadina.

“Diamo strada alle persone” (cit.)

Cordiali saluti.



Il Presidente

DIEGO VEZZA

FIAB Torino Bike Pride
Legambiente Metropolitano
FIAB Torino Bici & Dintorni
FIAB Torino Pedaliamo Insieme
Pro Natura
Ecoborgo Campidoglio
Associazione culturale Laqup
Alter Polis
Ecopolis Nkoni
Legambiente Molecola
Amicibici – Bik&Motion
GreenTO
Associazione T-team
Club Monopattini Torino
IMBA Italia
Urban Roller Torino
Solco