

MOBILITY | SOLUZIONI

La mobilità attiva a Torino tra progettazione e promozione

Le osservazioni della Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico del Comune

DI SAMUELE BAVUSO*

Per la terza volta (la prima nel 2019, la seconda nel gennaio dell'anno scorso) mi viene proposto da questa testata di scrivere un articolo che parli della Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico, organo ufficiale del Consiglio Comunale di Torino, e per la terza volta accetto con orgoglio.

Nel 2019 la presentai, dicendo che era formata da 10 associazioni, l'anno scorso comunicai che il numero era salito a 14 e anche in questa circostanza devo aggiornare il dato: al momento siamo a quota 17.

Nel 2021 ponevo la domanda (retorica) in cui chiedevo se l'attenzione verso la bicicletta fosse solo una moda passeggera o se piuttosto un cambio di mentalità: lo storico dell'architettura Nikolaus Pevsner diceva che l'architetto (ma potremmo dire "progettista", includendo così anche l'ingegnere, il geometra e chiunque si occupi di progettazione edile) deve "saper cogliere lo spirito mutevole di epoche mutevoli". Nel XX secolo

abbiamo assistito alla nascita, sviluppo e supremazia dell'automobile, ma i numeri che abbiamo oggi di fronte (670 auto ogni 1.000 abitanti a Torino, dove grandi città europee – Parigi, Berlino, Londra – sono meno della metà) e una maggior attenzione per temi ambientali (accelerata in questi ultimi mesi dai cambiamenti climatici che sono sempre più prepotentemente sotto gli occhi di tutti) e dalla crisi energetica, fanno ulteriormente emergere la bicicletta – e la mobilità attiva in genere, comprendendo monopattini, roller e micromobilità elettrica – al centro della discussione su come muoversi negli spostamenti quotidiani (lavoro, scuola, ma anche per raggiungere negozi, luoghi di cultura e svago).

Statistiche alla mano, il 70% degli spostamenti urbani è minore di 3 km, una distanza che può essere percorsa con mezzi alternativi all'auto.

I detrattori della mobilità attiva, quando si riportano queste considerazioni, obiettano che non tutti hanno la fortuna di lavorare o di andare a scuola in un raggio di soli 3 km. Vero, ma non è obbligatorio fare tutto il percorso con un solo mezzo: si può, per esempio, usare il treno se si abita in un comune diverso da quello dove si lavora, e utilizzare mezzi in *sharing* (bici ma anche monopattini) a livello urbano, oppure dotarsi di una bici



Photo credit: Murilo de Paula via Unsplash

pieghevole che è sempre consentito portare sui mezzi pubblici (a differenza delle bici tradizionali, che possono salire solo su determinate tratte). E nel caso non si voglia rinunciare completamente all'automobile (o magari dove si risiede non ci sono abbastanza mezzi pubblici), si può sempre decidere di lasciarla in parcheggi interscambio, o parcheggiarla a 1, 2 o persino a 3 km di distanza dalla destinazione finale (l'OMS ci fa sapere che una passeggiata ogni giorno di mezz'ora allunga la speranza di vita sino a 10 anni).

Tutti discorsi ampiamente condivisibili, ma trattandone su un mensile rivolto a ingegneri è d'obbligo un quesito: dal punto di vista professionale, come possono interessare la categoria? Sicuramente anche noi possiamo decidere di abbracciare questo tipo di mobilità anche per spostamenti riguardanti la professione, ma soprattutto bisogna considerare che per utilizzare la bici non basta prenderla e buttarla in strada, c'è bisogno di pianificare, progettare (non solo piste ma anche infrastrutture come parcheggi interscambio che agevolino l'intermodalità), prevedere zone di sosta per questo tipo di mezzi (perché l'obiettivo non è solo quello di muoversi con la bici, ma raggiungere determinate mete e, quindi, poter lasciare la bici in posti idonei), e il tutto deve svolgersi in assoluta sicurezza.

In ultima analisi, non dimentichiamoci che quando si progetta per la bici non si fa qualcosa solo per questo mezzo: rendere le città a misura di bici ci porta infatti a riqualificare parti urbane, con spazi che si integrano con l'ambiente, con la costituzione di "zone 30" e pedonali, e con servizi più a misura di persona e meno di auto.

Tutti termini che come ingegneri – in vari settori, anche se maggiormente in quello civile-edile-urbanistico – ritroviamo quotidianamente, ma che dobbiamo "aggiornare" alle nuove esigenze, a quello "spirito mutevole" indicato da Pevsner, adattato alla nostra epoca.

Cosa succede nello specifico a Torino, dove opera, appunto, la Consulta?

Gli obiettivi sono sostanzialmente quelli delineati già nell'articolo del 2019, ma aggiornati alla realtà attuale.

Il "BiciPlan" – considerato il Piano Regolatore delle ciclabili cittadine, nato nel 2013 sotto la spinta delle associazioni che ora costituiscono la Consulta – deve essere ancora completamente realizzato, ma in questi ultimi anni molte sono le ciclabili che hanno e stanno trovando compimento, grazie anche al recente Decreto "Ciclovie", che permette di connettere i vari tratti realizzati precedentemente, rendendo la mobilità veramente efficace.

Per promuovere la mobilità attiva non ha senso che i percorsi terminino con i confini cittadini ed è per questa ragione che abbiamo da sempre chiesto di estendere la ciclabilità anche nei comuni limitrofi: dopo il percorso che da piazza Statuto raggiunge Collegno, nei prossimi 5 anni arriveranno altre 4 "superbiclabili":

- l'asse di via Lanzo che proseguirà a Venaria (sino alla Reggia);
- da piazza Bengasi a Moncalieri;
- il collegamento con Nichelino lungo via Artom;
- corso Vercelli per arrivare a Settimo e Mappano.

La nostra visione però non si limita alla creazione di ciclabili, ma pensiamo (sull'esempio di quanto avviene in altre città ben più grandi, come Parigi) che si debba realizzare una "città 30", dove il limite di velocità sulle strade urbane venga abbassato a 30 km/h, a eccezione dei grandi corsi, non per limitare la libertà degli automobilisti, ma per migliorare la vivibilità cittadina. Un cambiamento che – dati alla mano, dove è già stato messo in atto – oltre a ridurre l'inquinamento, riduce anche il traffico rendendo più agevole muoversi in città anche per chi usa altri mezzi.

Chiudiamo con il fiore all'occhiello della Consulta, le strade *car free* attorno alle scuole di ogni ordine e grado, per salvaguardare i più piccoli e per educarli a un modo

di muoversi alternativo al mezzo privato.

Come ogni anno, dal 16 al 22 settembre si è svolta la *Settimana Europea della Mobilità Sostenibile* e quest'anno, dopo un serrato confronto con l'Assessorato, gli Uffici Tecnici e le Circoscrizioni, siamo riusciti a ottenere la sperimentazione di 10 spazi pubblici antistanti le scuole dove ci sarà il divieto di transito ai mezzi motorizzati lungo le strade davanti agli ingressi, da sempre luogo privilegiato della cosiddetta "malasosta".

Le durate e le modalità delle sperimentazioni sono differenti, anche se la maggior parte durerà sino al 31 gennaio prossimo; in alcune la chiusura si realizzerà mediante transenne negli orari di ingresso/uscita, mentre in altre gli interventi saranno permanenti grazie a fioriere e archetti portabici.

Le sperimentazioni hanno l'obiettivo di raccogliere le impressioni (in particolare degli alunni) che aiuteranno l'Amministrazione a capire se sia proficuo confermare la proroga almeno sino a fine anno.

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