

# Criticità sul progetto ciclabile di v. Giordano Bruno

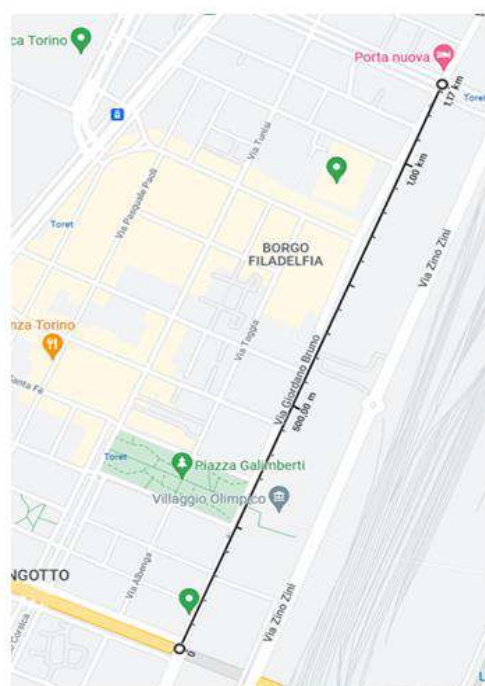
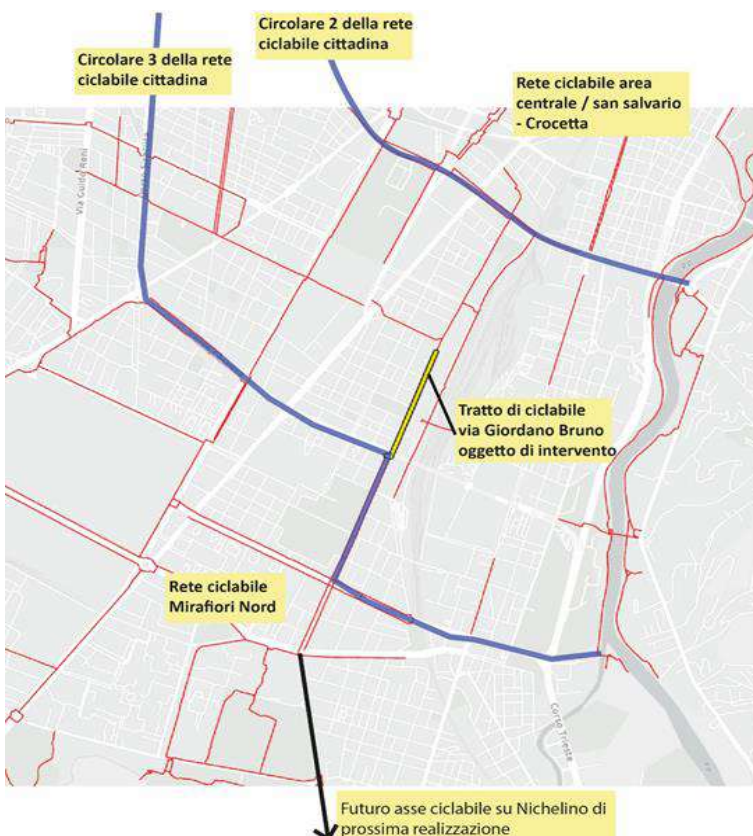
08 Novembre 2022

La Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico – *organo ufficiale del Consiglio Comunale della Città di Torino* – scrive per portare a conoscenza di **gravi criticità** in merito alle **modifiche progettuali** del nuovo asse ciclabile di via Giordano Bruno, finanziato con i fondi ministeriale del Decreto Ciclovie.

## Inquadramento

Il tratto è lungo **1,2 km**, da c.so Sebastopoli a c.so Giambone. Il progetto deliberato in Esecutivo prevedeva una **pista ciclabile in sede propria, bidirezionale**, su un lato della carreggiata.

Dalla carta si evince che via Giordano Bruno rappresenterà un tratto dell'asse di valenza metropolitana di collegamento ciclabile con il comune di Nichelino. In nero, nella parte inferiore dello stralcio cartografico (in basso, a sinistra), è riportato l'asse di via Artom, futuro asse ciclabile già progettato e finanziato che verrà realizzato da Città Metropolitana, con i fondi del Decreto Ciclovie. Emerge quindi l'importanza di **garantire una connessione di qualità** per tutti i cittadini e le cittadine che già oggi si spostano in bicicletta o monopattino, e per tutti quelli e quelle che vorranno scegliere la mobilità attiva e sostenibile per i propri spostamenti nei prossimi anni.



## Ostacoli e criticità su marciapiede (stato attuale)

Oggi il marciapiede esistente viene utilizzato in modo promiscuo, ma non vige alcuna ordinanza che stabilisca la ciclo-pedonalità del marciapiede. **Lungo il percorso esistente, già oggi sono presenti numerosi ostacoli che impediscono la fruizione del marciapiede quale asse di scorrimento ciclistico:**

### - Via Giordano Bruno - Civico 141 et 141/A - Uscita Guardia di Finanza

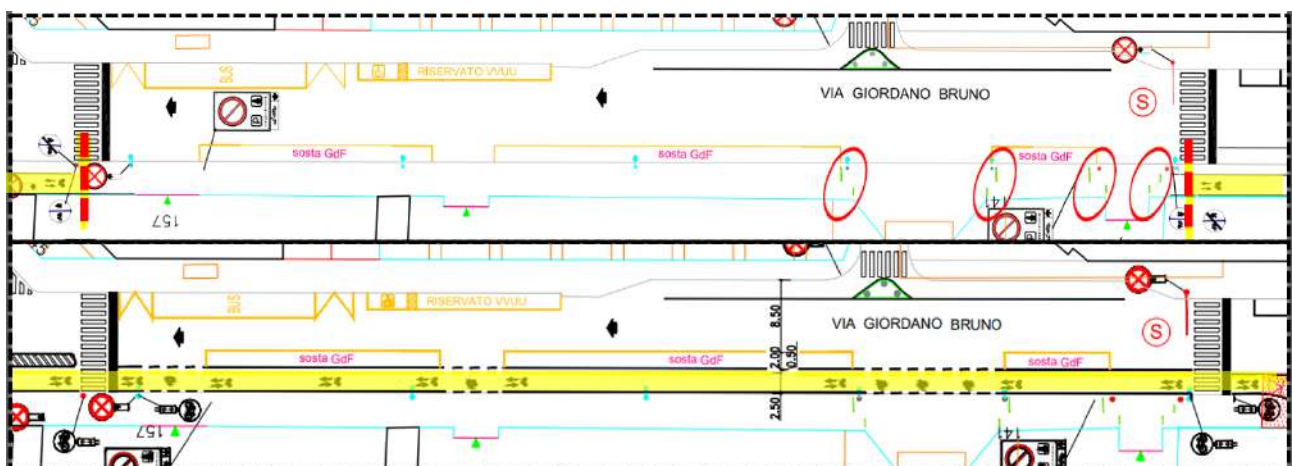
4 transenne “proteggono” le persone a piedi e in bici dall’uscita veloce delle auto della GdF. Queste transenne impediscono un transito agevole alle persone a piedi, alle famiglie con passeggino, ai disabili in carrozzella e alle persone in bicicletta. Le cargo bike sono impossibilitate a passare.



## Modifiche peggiorative al progetto esecutivo, senza condivisione

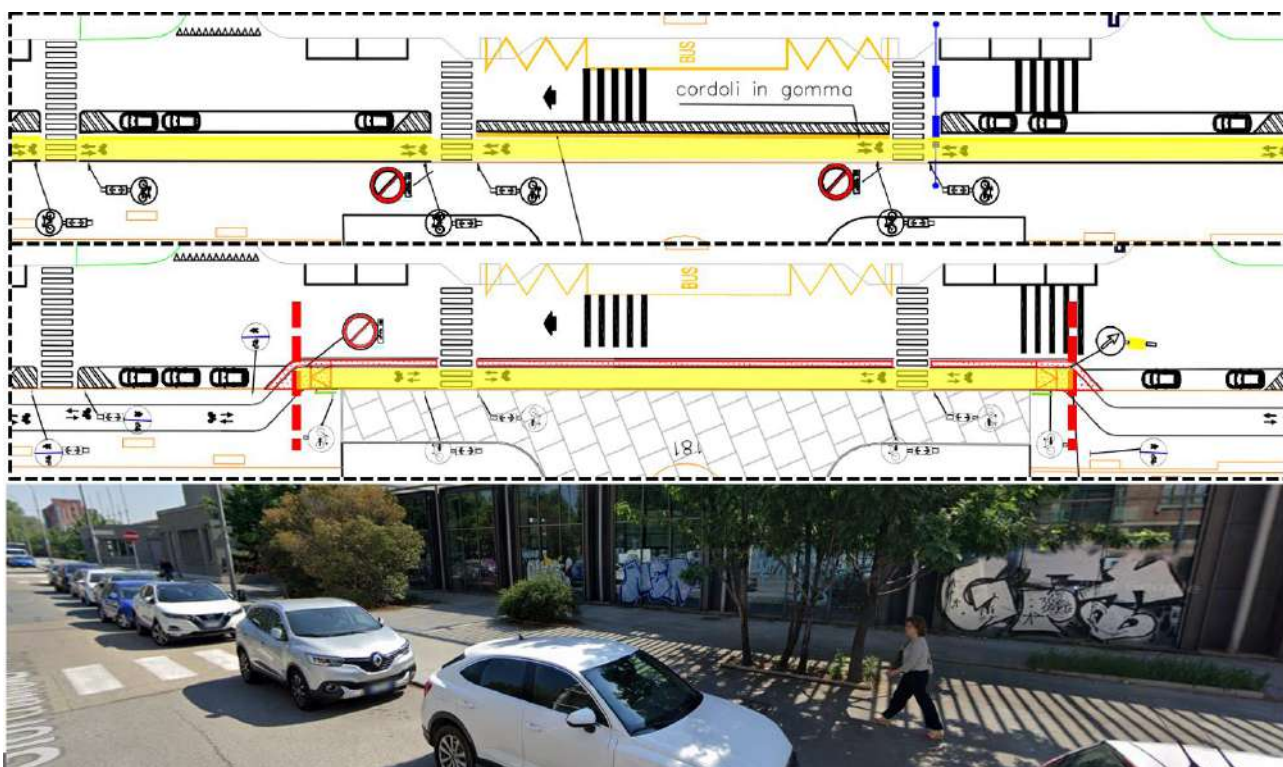
La Consulta ha appreso che gli uffici della Città hanno apportato modifiche al progetto approvato in Esecutivo, senza averle condivise e senza richiedere il parere obbligatorio della Consulta.

1. **GUARDIA DI FINANZA:** Nel “nuovo” progetto (parte superiore), davanti alla GdF, **la ciclabile “sparisce”, lasciando il tratto allo stato attuale, con marciapiede promiscuo e interrotto da barriere** (ovale rosso), inficiando in modo definitivo la fruibilità di questo percorso ciclabile, obbligando i cittadini a scendere di sella e spingere a mano la bicicletta. La tratta rappresenta una connessione strategica tra la rete dell’area centrale e meridionale della città, una direttrice di collegamento importante della Circolare 2 e della Circolare 3, già esistente (da completare) e in parte progettata.



» La Consulta ricorda il pronunciamento del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, n. 43, Ottobre 2020, (allegato in fondo) che dichiara **illegittime le barriere sui percorsi ciclabili**. Nel caso, sistono gli specchi parabolici che possono essere installati per far vedere, a chi esce dal passo carrabile, la pista ciclabile anche senza riempirla di ostacoli e barriere.

2. **PIAZZA GALIMBERTI**: altra grave criticità del “nuovo” progetto sul marciapiede, tra piazza Galimberti e via Albenga. **La ciclabile si sposta nuovamente sul marciapiede**, dove a causa della presenza di ostacoli fisici e del flusso di numerose persone a piedi, la sezione (sul marciapiede) si restringe fortemente, favorendo una certa situazione di pericolosità per i pedoni e di conflitto tra gli utenti.



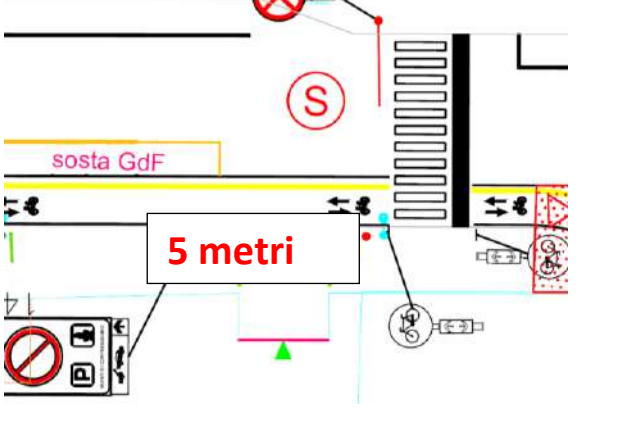
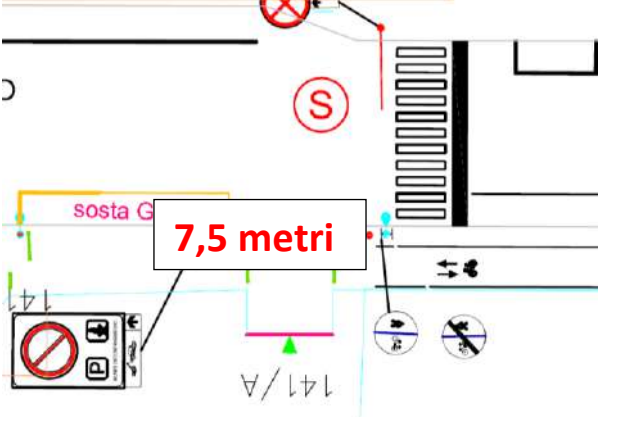
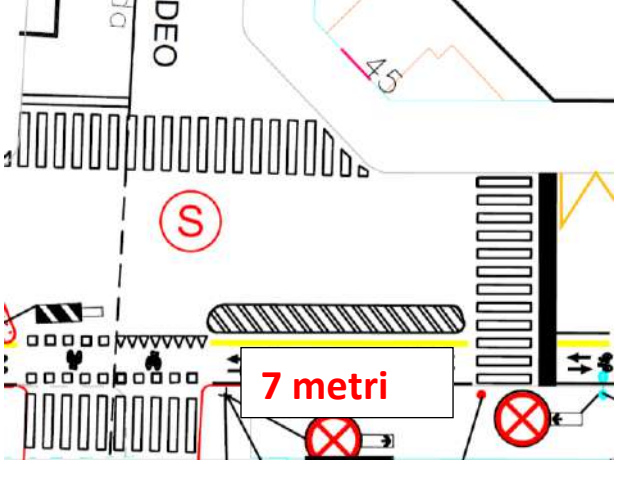
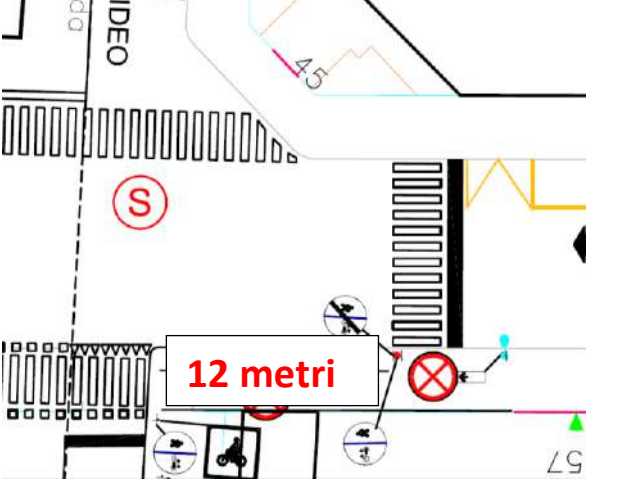
» Una soluzione realizzativa assai critica e pericolosa, **totalmente difforme dal progetto approvato, che non avrebbe ricevuto un parere favorevole della Consulta** (che si ricorda essere obbligatorio, la cui mancanza porta a un vizio di forma). Una grandissima criticità, su cui la Consulta chiede di intervenire prontamente.

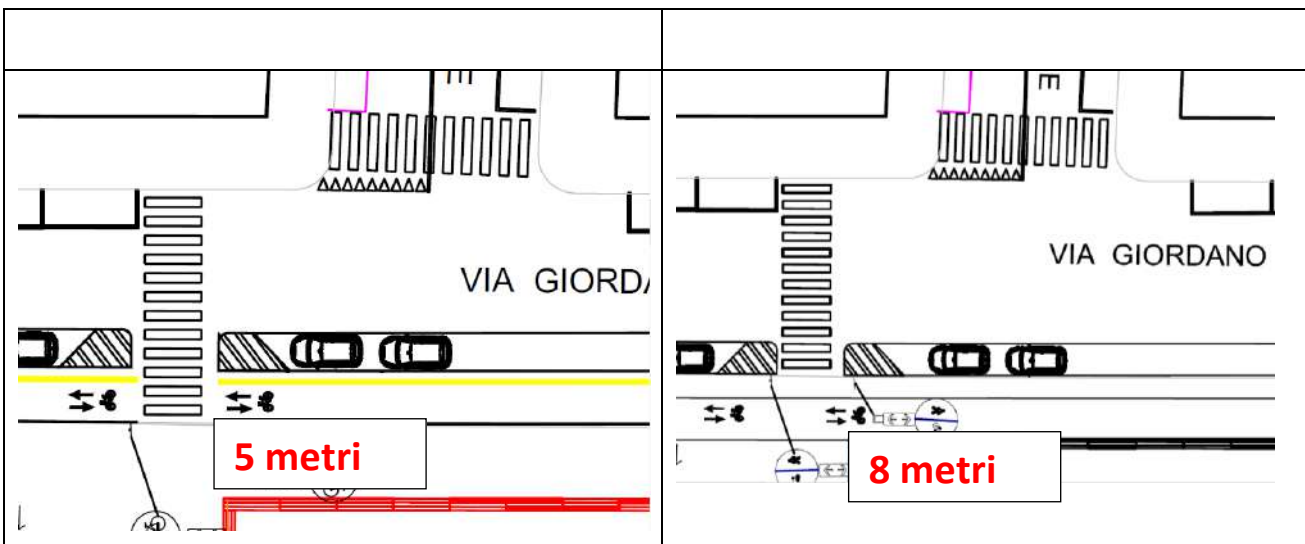
3. **ATTRAVERSAMENTI PEDONALI**: Ulteriore criticità di questo “nuovo” progetto è rappresentato dalla **NON modifica dei pedonali in termini di lunghezza**, lasciando una situazione decisamente critica per tutte le utenze deboli della strada che gravitano su via Giordano Bruno: anziani, bambini e disabili in primis.

Al momento, la sezione stradale veicolare è di circa 8m lungo tutta la tratta, che comporta un **rischio considerevole per tutte le persone che attraversano**, donne, uomini, anziani, bambini, disabili, ecc. Pericolosità meno marcata nelle intersezioni semaforizzate, ma pericolosità che aumenta in modo considerevole in quelle non semaforizzate, considerata la velocità media in cui viaggiano le auto in quel tratto di strada non rappresenta una scelta utile ad aumentare la sicurezza stradale.

» La Consulta sottolinea come il progetto originario aumentasse la sicurezza, banalmente, diminuendo la sezione stradale e accorciando i pedonali. Vengono qui di seguito riportati una serie di dettagli di progetto al fine di comprendere meglio le gravi criticità di questo nuovo progetto.

Sulla sinistra il progetto come Deliberato in esecutivo, sulla destra come modificato (in peggio).

| ESECUTIVO APPROVATO 2021<br>E MANDATO IN GARA   | MODIFICATO OTTOBRE 2022   |
|---|---|
|    |   |
| <p><b>USCITA GUARDIA DI FINANZA</b><br/>SEMAFORIZZATO - Sezione di 5 metri.</p> <p>1 corsia pedonale più corto e più sicuro, ciclabile in strada separata da viabilità pedonale e veicolare, nessun ostacolo lungo il percorso (transenne) e maggiore visibilità per i carrai della Guardia di Finanza.</p> | <p><b>USCITA GUARDIA DI FINANZA</b><br/>SEMAFORIZZATO - Sezione di 7,5/8 metri.</p> <p>Ciclabile sul marciapiede interrotta dalle transenne evidenti in verde, evidenti conflitti con i pedoni e impossibilità di usare la ciclabile con Cargo Bike.</p> <p><b><u>Biciclette e pedoni che si incrociano nelle transenne non hanno spazio per passare contemporaneamente – Gravissimo per un percorso ciclabile della rete portante.</u></b></p> |
|    |   |
| <p><b>Via Giodano Bruno / via Montevideo</b><br/>SEMAFORIZZATO<br/>Sezione di 7 metri.</p> <p>Ciclabile su strada e separata tramite banchina (possibile mettere elementi invalicabili prefabbricati in caso i costi non permettano la costruzione delle banchine)</p>                                      | <p><b>Via Giodano Bruno / via Montevideo</b><br/>SEMAFORIZZATO<br/>Sezione di 12 metri, con pedonale molto lungo.</p> <p>Ciclabile su marciapiede, con evidenti <b><u>conflitti di utenza e pericolosità.</u></b> La sezione stradale è sovradimensionata e inutile per i flussi di traffico esistenti.</p>   |



**Via Madonna delle Rose**  
 NON SEMAFORIZZATO  
 Sezione di 5 metri, con pedonale

In questo caso la carreggiata più stretta garantisce una sicurezza a tutti i pedoni:

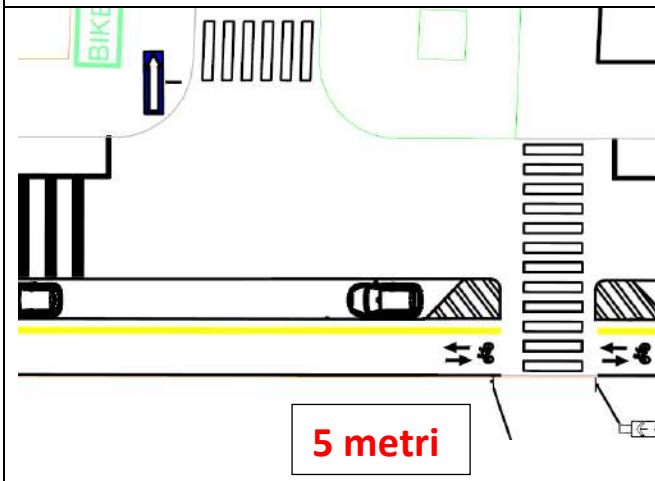
- 1) Pedonale più corto
- 2) Minore velocità massima delle auto dettata dalla carreggiata più stretta

La ciclabile viaggia su strada protetta dalla sosta senza alcun problema e garantisce velocità di viaggio ottimali

**Via Madonna delle Rose**  
 NON SEMAFORIZZATO  
 Sezione di 8 metri, con pedonale

In questo caso la situazione rimane uguale all'esistente, **nessuna moderazione del traffico e nessun accorgimento per la sicurezza dei pedoni.**

La ciclabile viene disegnata sul marciapiede lasciando al pedone 1 metro di sezione, assicurando **conflitto tra le utenze e una discutibile fruibilità del tracciato ciclabile**



**Piazza Galimberti LATO NORD**  
 NON SEMAFORIZZATO  
 Sezione di 5 metri, con pedonale

Ciclabile su strada, nessun conflitto tra le utenze.  
 Più sicurezza per tutte le utenze della strada

**Piazza Galimberti LATO NORD**  
 NON SEMAFORIZZATO  
 Sezione di 8 metri, con pedonale

Ciclopedonale sul marciapiede, **conflitto** tra le utenze ed **incrocio di flussi pedonali e ciclabili**

La sezione del pedonale rimane di 8 metri come adesso, lungo e pericoloso.

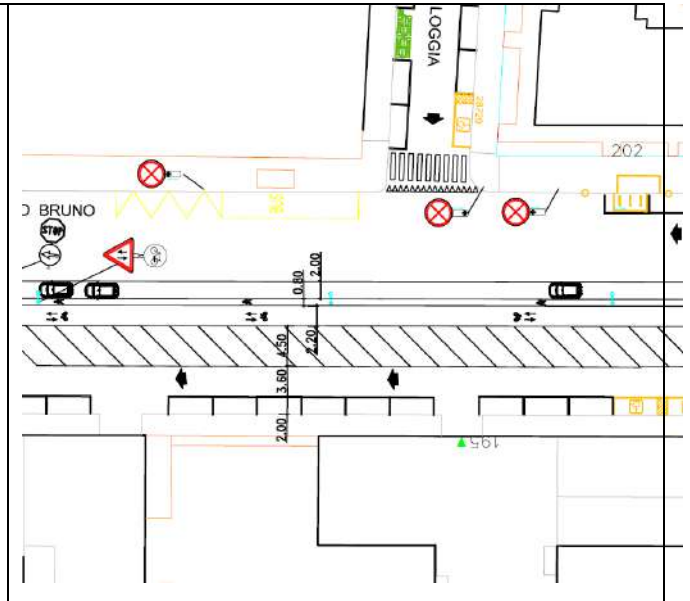


**Tratto tra via La Loggia e via Albenga  
(EX MOI) - NON SEMAFORIZZATO**

Sezione di 5 metri.

Viene realizzato marciapiede al momento non esistente, vengono separati i flussi e viene realizzato pedonale di accesso EX MOI.

La sezione ciclabile di 2,5 metri per bidirezionale (da codice), il marciapiede è largo 2,5 metri e permette una fruibilità comoda e sicura.



**Tratto tra via La Loggia e via Albenga  
(EX MOI) - NON SEMAFORIZZATO**

Sezione di 8 metri.

**Il marciapiede non viene realizzato, non vengono separati i flussi e non viene realizzato il pedonale.**

La sezione ciclabile di 2,2 metri, la sezione pedonale di 0,8 metri (**NON A NORMA**).

**Peggioramento totale del progetto. Se sono presenti problemi di costi si realizza un percorso pedonale e ciclabile a raso parallelo.**

**Possibili proposte migliorative**

Se i costi dei materiali non permettono di fare il progetto deliberato, è possibile realizzare gran parte di questo intervento posizionando dei **cordoli prefabbricati anche non continui, molto più economici delle banchine previste**, oppure utilizzando dei cordoli in gomma che vengono riempiti in cemento, economici e di facilissima realizzazione. Sono stati utilizzati in piazza Statuto, con ottima efficacia.



Ulteriore esempio di realizzazione economica è il controviale Nord di Corso Novara-Vigevano



La Consulta sottolinea alcuni aspetti fondamentali, per i percorsi ciclabili di nuova realizzazione:

- 1) Tutte le **caditoie e/o chiusini devono essere sempre portate a raso con la superficie della ciclabile**. Eliminando gli avvallamenti presenti in grado di provocare cadute accidentali.
- 2) Le **feritoie delle caditoie devono essere sempre posizionate in modo trasversale** rispetto al senso di marcia, per evitare pericolosi incidenti a causa di ruote incastrate all'interno.
- 3) Necessario il **rifacimento del tappeto di usura** (strato superficiale di asfalto), con scarificazione e conseguente riasfaltatura, al fine di garantire:
  - maggiore scorrevolezza delle ruote e maggiore efficienza per l'utilizzo dell'infrastruttura
  - maggiore attrattività e sicurezza del percorso
  - maggiore durabilità della vernice di segnaletica

Cordiali saluti.

Il Presidente  
**DIEGO VEZZA**

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



*Al Ministro  
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

VISTO il ricorso gerarchico proposto dal Sig. Samuele Diversi, in proprio e quale rappresentante pro tempore di Fiab Faenza, ed altri, in data 27 giugno 2020, per l'illegittimo posizionamento di barriere parapetonali/dissuasori, sul percorso ciclabile e pedonale di via Modigliana in Faenza e avverso l'ordinanza dirigenziale n. 73/2020, del Settore Polizia Municipale dell'Unione della Romagna Faentina in data 12 marzo 2020;

VISTA l'ordinanza dirigenziale n. 73/2020, del Settore Polizia Municipale dell'Unione della Romagna Faentina in data 12 marzo 2020, concernente, fra l'altro, l'interruzione del percorso ciclabile e pedonale in sede promiscua di Viale Marconi nella confluenza su via Stradello Cappuccini, in Faenza;

VISTA la nota datata 11 agosto 2020, con la quale l'Unione della Romagna Faentina ha inviato le proprie controdeduzioni;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica 24 novembre 1971, n.1199, recante norme per i provvedimenti in materia di ricorsi amministrativi;

VISTO l'articolo 37 del D.lgs. 30 aprile 1992, n.285, Nuovo Codice della Strada, che disciplina l'apposizione e la manutenzione della segnaletica stradale e l'art.74 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n.495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;

VISTO il Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 316, in data 5 agosto 2020, concernente la delega di firma al Sottosegretario di Stato On. Roberto Traversi;

CONSIDERATO che l'Unione della Romagna Faentina, pur con l'intento di perseguire in generale la tutela della sicurezza stradale, ha tuttavia travalicato i limiti del proprio potere discrezionale laddove ha inteso interrompere il percorso ciclabile/pedonale con l'installazione di dispositivi che rientrano nel novero della segnaletica complementare di cui all'art.42 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n.285, senza adottare il dovuto provvedimento esplicito;

CONSIDERATO che l'ordinanza dirigenziale n. 73/2020, del Settore Polizia Municipale dell'Unione della Romagna Faentina in data 12 marzo 2020, risulta illegittima per eccesso di potere, in quanto il mezzo utilizzato per realizzare l'intervento di rallentamento dei velocipedi consiste nell'installazione di archetti-barriere con modalità non consentite, laddove si sarebbe dovuta installare una segnaletica verticale di fine/inizio pista ciclabile;

RITENUTO illegittimo l'operato dell'Unione della Romagna Faentina che ha esteso l'operatività spaziale delle prescrizioni contenute nell'ordinanza n. 73/2020 del 12 marzo 2020 anche su strade non contemplate nell'ordinanza stessa;

**DECRETA**

Per i motivi esposti in premessa il ricorso gerarchico al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, proposto dal Sig. Samuele Diversi, in proprio e quale rappresentante pro tempore di Fiab Faenza, ed altri, in data 27 giugno 2020, avverso l'illegittimo posizionamento di barriere parapetonali/dissuasori, sul percorso ciclabile e pedonale di via Modigliana in Faenza e avverso l'ordinanza dirigenziale n. 73/2020, del Settore Polizia Municipale dell'Unione della Romagna Faentina in data 12 marzo 2020 è **accolto**.

Avverso il presente provvedimento è possibile presentare ricorso al T.A.R. della Emilia Romagna nel termine di 60 giorni, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica nel termine di 120 giorni, decorrenti dalla data di comunicazione del presente provvedimento.

IL SOTTOSEGRETARIO