

PROPOSTE PER MIGLIORARE E INCREMENTARE LA RETE CICLABILE IN CIRCOSCRIZIONE 4

22 Novembre 2022

La Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico - *organo ufficiale del Consiglio Comunale della Città di Torino* – accoglie con piacere l’invito della Circoscrizione 4 per fare il punto della **situazione sullo stato attuale e su nuovi futuri progetti**, per incrementare e interconnettere l’infrastruttura ciclabile del proprio territorio.

La Consulta ha due funzioni: dare un parere (obbligatorio, ma non vincolante) sui progetti della Città riguardanti la ciclabilità e interventi di moderazione del traffico, ed avanzare nuove proposte da sottoporre all’Amministrazione Comunale o decentrata.

Negli anni scorsi, con la gestione della piattaforma *Improve my City* - dove i cittadini potevano segnalare punti critici e proporre nuovi percorsi - insieme alle segnalazioni che periodicamente ci forniscono i soci delle associazioni aderenti alla Consulta, si ritiene di avere un certo bagaglio di proposte in riferimento alla Circoscrizione 4.

La vera sfida di oggi, nell’ottica di una concreta **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 insegna - in Italia, in Europa, ma anche a Torino - che **se crei l’infrastruttura ciclabile, poi le persone iniziano a usarla.**

La Consulta, con il presente documento, propone alcune azioni per:

- migliorare le **ciclabili esistenti**
- proporre **nuovi assi ciclabili** per incrementare l’infrastruttura cittadina.

PROPOSTA DI MIGLIORIE PER LE CICLABILI ESISTENTI

1. Maggiore visibilità alle intersezioni ciclabili:

c.so Telesio, c.so Monte Grappa, c.so Lecce, Str. Ant. Collegno

La proposta si focalizza sulla messa in sicurezza degli attraversamenti ciclabili, una criticità diffusa su tutto il territorio comunale, che mette **a rischio l'incolumità dei cittadini e cittadine che scelgono la mobilità attiva e sostenibile**. Al termine della ciclabile in sede propria, dove inizia l'attraversamento ciclabile, si assiste sovente ad una **malasosta diffusa che inficia la visibilità della persona in bici/monopattino** da parte di chi guida un'auto e svolta incrociando la ciclabile, a cui invece dovrebbe dare la precedenza.

L'ostacolo, rappresentato dalle auto in malasosta, riduce fortemente l'angolo visuale dell'occhio umano, che, unita ad un'alta velocità ed una scarsa attenzione, sono le cause più frequenti che portano alle collisioni stradali, dove l'utente debole rischia maggiormente le conseguenze mortali. Si ricorda inoltre che la lettera f) del primo comma dell'articolo 158 del Codice della strada stabilisce il divieto di parcheggio vicino all'incrocio: «*La fermata e la sosta sono vietate [..], sulla corrispondenza delle aree di intersezione e in prossimità delle stesse a meno di 5m dal prolungamento del bordo più vicino della carreggiata trasversale, [..]*».

» In parallelo alla necessità di aumentare le sanzioni da parte dei VVUU, sia per le ciclabili "in mezzo ai viali" sia lungo il marciapiede, **la Consulta chiede quindi di impedire la sosta di auto all'incrocio, introducendo a ogni intersezione delle barriere fisiche come panettoni, o archetti portabici, o cordoli alti, o allargando i nasi in prossimità delle intersezioni**, al fine di evitare collisioni stradali. Le sole zebraature a terra non bastano (Str. antica di Collegno, corso Lecce), in quanto non rispettate.



2. Allargamento degli attraversamenti ciclopedonali

>> La Consulta invita a **incrementare la larghezza degli attraversamenti ciclopedonali promiscui** (es.: trasversali a c.so Lecce e via Pietro Cossa): oggi sono largamente insufficienti a garantire un passaggio sicuro, in uno spazio a imbuto dove si incrociano i flussi ciclabili e pedonali.



3. Riasfaltatura del manto ciclabile: Strada Antica di Collegno

La Consulta porta a conoscenza dello stato disastroso del manto stradale della ciclabile di Strada Antica di Collegno e in via Asinari di Bernezzo, con dislivelli e ghiaia. I lavori edili, in corso da oltre un anno per via di nuove abitazioni e operazioni di scavi sotterranei, per quanto di nostra conoscenza, sono terminati.



>> La Consulta chiede un **intervento di manutenzione e riasfaltatura** dell'intero tratto esistente, tra corso Telesio e corso Marche.

PROPOSTA DI NUOVE CICLABILI - CIRCOSCRIZIONE 4

In merito alla progettazione di nuovi assi per incrementare la rete ciclabile, le proposte della Consulta vertono sull'intero territorio della Circoscrizione 4, con le seguenti priorità.



Dalla planimetria, si evince chiaramente come oggi **la Circoscrizione 4 sia totalmente priva di un asse ciclabile est-ovest**: il solo controviale di c.so Francia non è sufficiente.



1. Collegno-Bernini: ciclabile Carrera/Asinari di Bernezzo - Medici

La Consulta rileva come, negli ultimi anni, si stia assistendo a un forte cambiamento in Parella, dopo l'avvento della nuova ciclabile in Strada Antica di Collegno: **si tratta infatti di un asse ciclabile strategico, di rilevanza metropolitana.**



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 Circoscrizione 4 e oltre, verso i comuni 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.

>> La Consulta invita quindi a realizzare la naturale prosecuzione della pista ciclabile di strada Antica di Collegno fino in piazza Bernini, su sede protetta. Un forte asse ciclabile est-ovest, oggi totalmente mancante, in grado di interconnettere le ciclabili esistenti nord-sud (Telesio, Monte Grappa, Lecce) e capace di unire Parella a Campidoglio e poi al centro città.

Da valutare se il ridisegno della strada porterà a dover eliminare un lato della sosta gratuita su suolo pubblico, o se rendere le vie a senso unico mantenendo la sosta attuale (NB: già oggi, da piazza Chironi a piazza Bernini, la sosta è assente sul lato sud della carreggiata).



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 di più di quelli che pensavamo, o a cui eravamo abituati. Come ricorda il motto di Fred Kent:

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

2. Cossa, Svizzera, Tassoni, Umbria, Regina Margherita, Appio Claudio: nuove ciclabili sui grandi assi di scorrimento

>> La Consulta invita a realizzare nuove ciclabili su sede protetta lungo i grandi assi di scorrimento. Si tratta di autostrade urbane, tra i 30 e i 50 metri di larghezza, rumorose e inquinate, luogo di incidenti e alte velocità, difficili da attraversare a piedi o in carrozzina e passeggini.

Nei grandi corsi, entrambe le ciclabili a fianco dei marciapiedi sarebbe opportuno che fossero sempre a doppio senso di circolazione.



Via Pietro Cossa

>> La Consulta evidenzia che la rete ciclabile su c.so Svizzera non è completa: si invita a proseguire il percorso ciclabile in sede protetta fino a p.za Perotti (Martinetto/IREN), per connettersi alla ciclabile di c.so Lecce, in un futuro intervento su via Lessona.



Corso Svizzera (previsto dal Biciplan, Circolare 4)



Corso Tassoni



Corso Umbria



Corso Regina Margherita



Corso Appio Claudio

3. Marche, Monte Grappa, Servais/Cibrario: ulteriori assi, o attuali ciclabili da rivedere

- »» Come terza priorità sui futuri nuovi assi, la Consulta suggerisce ulteriori tratte ciclabili:
 - corso **Marche** (previsto dal Biciplan, Circolare 4)

CIRCOLARE 4

CIRCOLARE 4 (C4)
 Ponte Assolero (S) - sporcata su Biara - scuola dell'asaporto - via Venezia - via Bonaiuto - via Betti (Santissimi) - Piazza Mattei - corso Giuseppe - corso Ferrara - corso Marche - corso Soderberi - via Decato Vigiani - corso Carlo Pirelli

La **circolare 4** costituisce il tracciato più esteso previsto sul territorio cittadino (lunghezza circa 15 km) e rappresenta alla sua realizzazione una cintura di collegamento tra l'area nord e l'area sud metropolitana, attraversando anche parte di territori dei comuni di Collegno, Giugliano e Belluno. A nord si innesta naturalmente sulla circolare C3 in continuità al tracciato dei corsi Ferrara e Grosseto, mentre a sud con il collegamento tra via Giacinto Vigiani e corso Atropoli converge sulla circolare C3. La parte principale del tracciato sarà costituito dalle piste ciclabili previste sul viale asfittico di corso Marche. Pertanto la sua realizzazione è demandata alle realizzazioni del complesso intervento dell'asse di corso Marche.

Sul suo tracciato convergono le direttrici **D9** (Giardini reali - Reggia di Venaria), **D8** corso Regina Margherita - Villa Cristina (Pinerolo), **D7a** (piazza Statuto - corso Franco), **D6** (corso Vittorio Emanuele II - ambito Molinari (Belinco), **D5b** (Piazza Statuto - Stupigio), **D5** (Cao Vittorio Emanuele II - parco Colonetti/Sergoria).



Circolare C4
 Lunghezza Totale 15,258 mt.



- corso **Monte Grappa**: un'idea da valutare congiuntamente con la Circostrizione 3, potrebbe essere la chiusura della ciclabile "in mezzo ai viali" di corso **Monte Grappa** e corso Montecucco, istituendo due corsie monodirezionali sul sedime stradale.



- via **Servais/Cibrario** fino a piazza Statuto, riprendendo la vecchia proposta di rendere a senso unico le due vie Cibrario e San Donato, con realizzazione delle rispettive piste ciclabili.

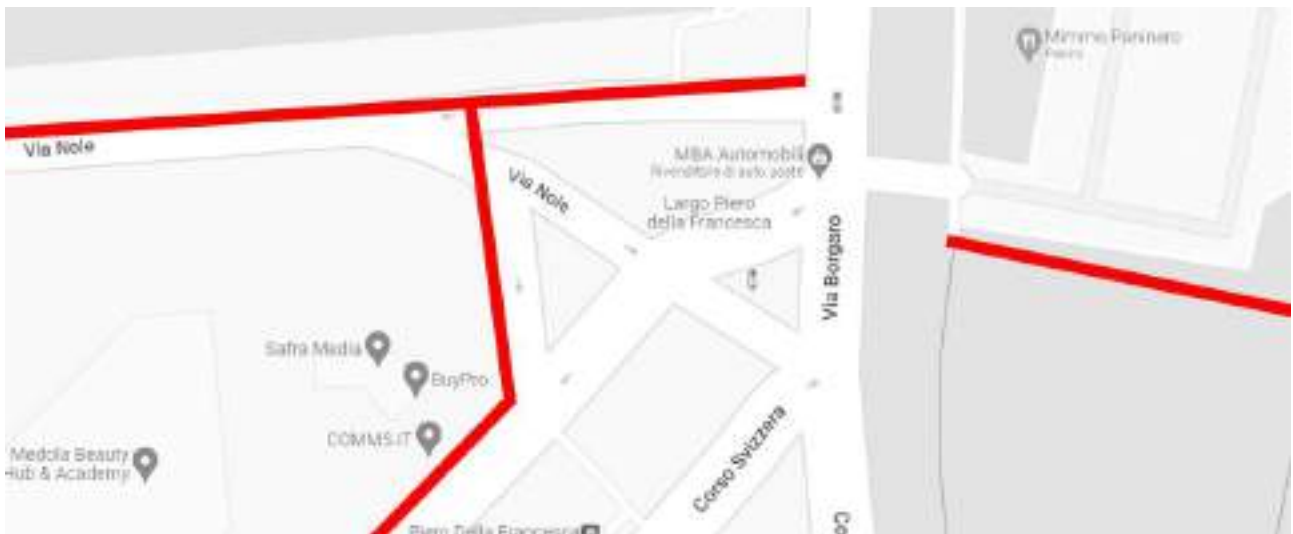


via **Servais**: una seconda ipotesi è realizzare una corsia ciclabile per senso di marcia, laddove oggi lo spazio pubblico presenta corsie veicolari molto ampie. Lo spazio c'è.



4. Nuovi attraversamenti ciclabili: largo Piero della Francesca

» La Consulta rileva notevoli criticità nell'incrocio tra Parco Dora, via Nole, corso Svizzera, via Borgaro e invita a realizzare nuovi attraversamenti ciclopedonali, oggi assenti. Non vi sono attraversamenti ciclabili est-ovest, per raggiungere il Parco Dora. Gli unici passaggi pedonali sono anche provvisti di transenne, per cui la persona in bicicletta è costretta a passare in mezzo al traffico veicolare senza visibilità o precedenza.



» La consulta invita a prevedere l'accesso ciclabile sulla passerella che scavalca via Borgaro, Sacro Volto - Parco Dora, che al momento è solo pedonale (a oggi, lato via Nole c'è solo una scala)



PROPOSTA DI NUOVE STRADE SCOLASTICHE

In aggiunta alle richieste sull'infrastruttura ciclabile, la **Consulta invita anche ad azioni di moderazione del traffico**, quali le scuole car free. Oltre 100 scuole della Città di Torino hanno richiesto nel 2020 degli interventi di moderazione del traffico davanti ai propri ingressi, in un contesto attuale di **smog, clacson, assembramenti su minuscoli marciapiedi, doppie fila.** (foto: scuola Dewey, IC Alighieri-Kennedy, via Perazzo/Passoni)

Le fasi di ingresso e uscita dalle scuole restano momenti nei quali i genitori ed i bambini si concentrano spesso in spazi molto ristretti, che vengono ulteriormente ridotti dal **traffico di auto spesso caotico e fuori da ogni regolamentazione.** **Nei pressi del 99% delle scuole torinesi, sono stati rilevati valori di concentrazione di biossido di azoto (NO₂) superiori ai limiti imposti dall'OMS**, così come presentato durante la campagna di monitoraggio civico "Che aria tira 2022" del Comitato Torino Respira.

La trasformazione è già in atto, purtroppo in pochi plessi, grazie ai fondi React EU. Le **Strade Scolastiche** - aree davanti alla scuola chiuse al traffico motorizzato - sono una realtà abbastanza recente, per la quale tante famiglie si stanno battendo strenuamente. L'esposizione dei bambini a livelli alti di inquinamento è preoccupante, lo ha anche ricordato il presidente dell'Ordine dei Medici della Provincia, il dott. Guido Giustetto, che ha richiesto interventi rapidi per ridurre il traffico intorno alle scuole: da realizzare non in un anno o in un mese, ma in una settimana.

» La richiesta della Consulta è di trovar nuovi fondi per **nuove scuole car free definitive, attraverso l'istituzione di nuove strade scolastiche, senza più sperimentazioni di breve durata come in occasione della SEM2022, rendendo gli ingressi di tutte le scuole dei luoghi sicuri e accoglienti, un'area di ritrovo e socialità, dove si possa respirare e chiacchierare con gli amici e i genitori**, senza la preoccupazione di venire investiti. Capaci di attrarre nuovi progetti di pedibus e bike-to-school.



Questo significherebbe anche **riqualificare gli spazi** nei dintorni della scuola attraverso la **limitazione della viabilità e la pedonalizzazione in ottica di sicurezza**, mobilità sostenibile e quartiere più vivibile e accogliente.

Anche alla luce della partecipazione della Città alla call "100 Climate-neutral Cities by 2030" con la quale la città si impegna a diminuire significativamente le emissioni entro il 2030.

CRITICITÀ SU CICLABILE STR.ANTICA DI COLLEGNO

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).



📷 *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: BCNecologia)*

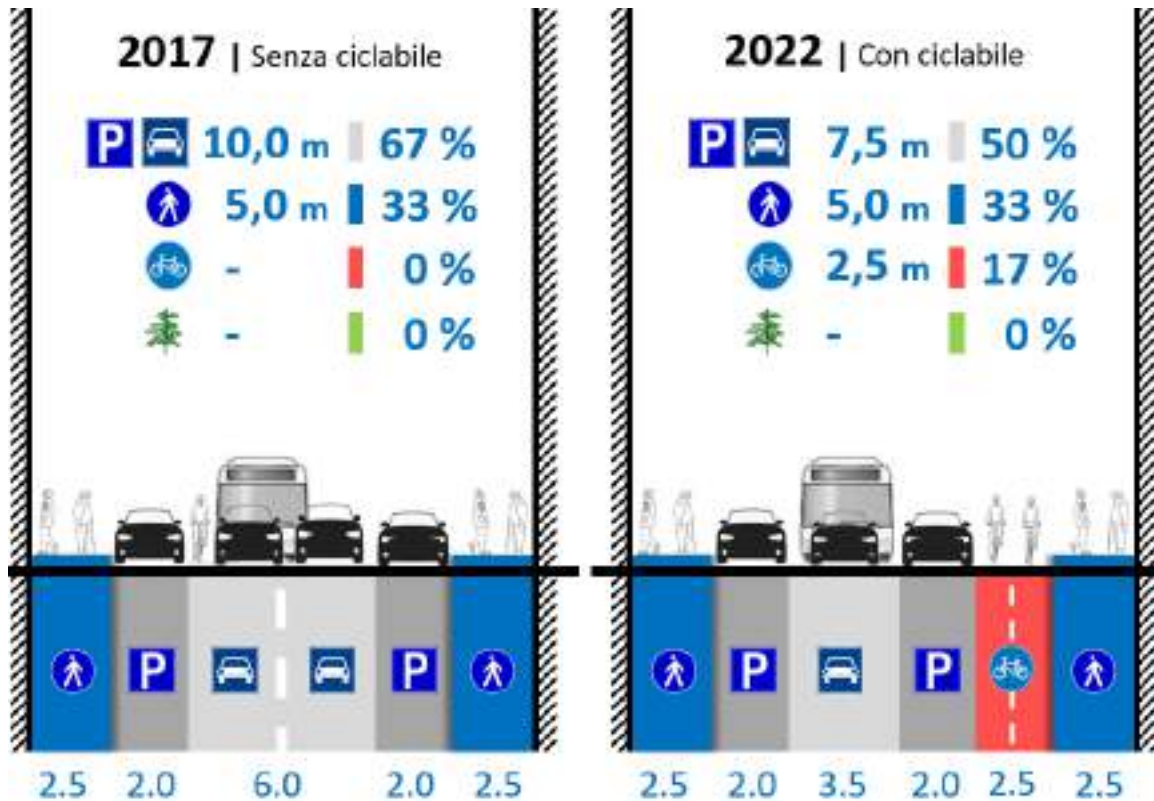
Ad esempio, nelle "superillas" barcellonesi la circolazione delle auto è permessa quasi esclusivamente lungo il perimetro dei grandi blocchi residenziali.

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/>)

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 sé 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

Nel caso in cui si rimanga nella situazione attuale, 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. **La corsia aggiuntiva sarebbe dedicata in via esclusiva per la svolta a sinistra**, dal momento che – per andare dritto – dopo il semaforo è presente solo una corsia. È consigliabile l'installazione di T-Red per vigilare il rispetto del CdS.





Cordiali saluti.

Il Presidente

DIEGO VEZZA

i
FIAB Torino Bike Pride
Legambiente Metropolitan
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
T-team
Legambiente Molecola