

PARERE SULLA CICLABILE DI CORSO CORSICA

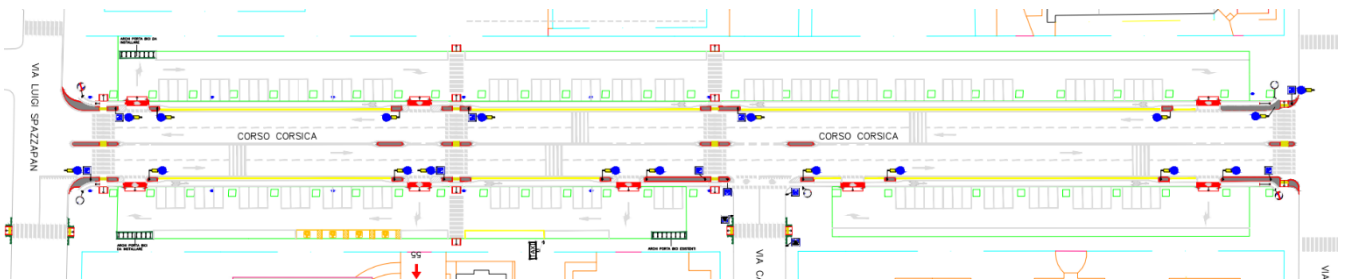
14 Marzo 2024

La Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico – *organo ufficiale del Consiglio Comunale della Città di Torino* – esprime il suo parere sul progetto della **ciclabile di corso Corsica**, a valle della discussione nella riunione con Assessorato Viabilità e arch. Forgia del 13 marzo 2024.

Si tratta di un intervento con fondi Pinqua, il cui progetto iniziale prevedeva di aggiungere ulteriore sosta in linea nel viale centrale per ridurre da 3 a 2 corsie veicolari per senso di marcia, ma senza ciclabile.



La nuova versione del progetto, in accordo con Circoscrizione, prevede la sostituzione delle due corsie di parcheggio auto in linea con due ciclabili monodirezionali da 1,7m, solamente nel tratto Spazzapan - Olivero, **un radicale cambiamento di priorità che la Consulta apprezza nel suo complesso**, volto a favorire la mobilità agile e attiva.



Risulta purtroppo scollegata dal resto della rete ciclabile, sia a nord sia a sud. Ma è stato comunicato che nel futuro, si proverà a collegare con i nuovi assi ciclabili del progetto Stazioni-Università su corso Giambone.

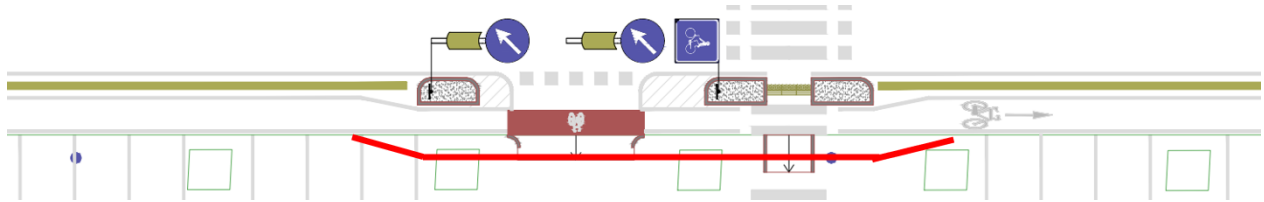
Si tratta di un progetto già in cantiere. Il parere della Consulta, purtroppo, sarà quindi solo un “pro-forma”, ma si chiede di intervenire ove ancora possibile.

DIMENSIONE MINIMA DELLA CICLABILE:

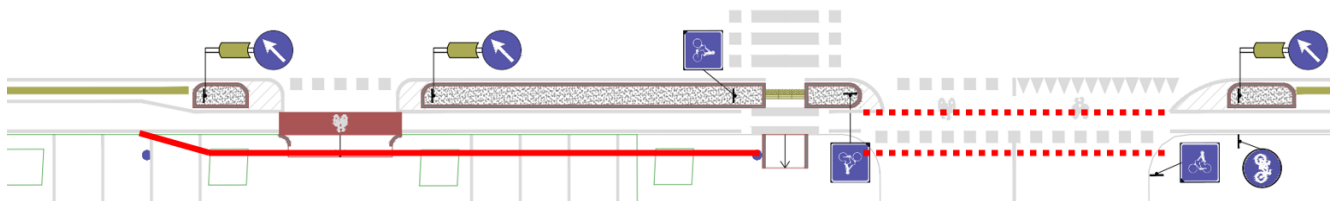
La Consulta apprezza una **larghezza della ciclabile monodirezionale di 1,7m** (*valore non presente sulle tavole di progetto, ma comunicato a voce*), superiore al minimo di 1,5m.

In corrispondenza delle **intersezioni**, si nota purtroppo una larghezza della ciclabile fortemente ridotta a **1,2m** (*valore non presente sulle tavole di progetto, ma comunicato a voce*), ossia una **netta strozzatura con spigoli vivi a 90°** delle mandorle, che potrebbe creare situazioni di **pericolo**, oltre a limitare il **comfort** di pedalata, troppo spesso sottovalutato.

Si invita ad **allargare la sezione ciclabile nell'attraversamento**, o **diminuendo la sezione della mandorla** - che risulta più larga della ciclabile (!) - o **spostando il tratto ciclabile più verso l'interno** con una direzione obliqua, ma garantendo la medesima sezione di 1,7m.

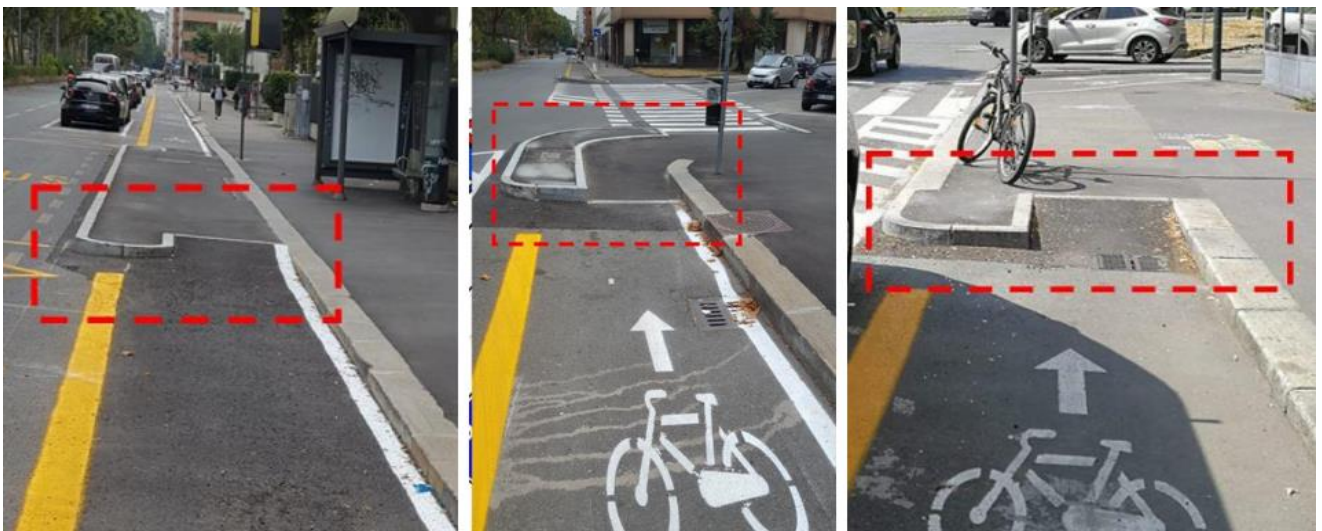


Stesse considerazioni valgono negli incroci con lunghi attraversamenti ciclabili, che andrebbero leggermente indietreggiati dalla direttrice rettilinea, ma senza strozzature.



NB: Si tratta delle medesime criticità già evidenziate in passato dalla Consulta sulle ciclabili di corso Lecce e Svizzera (2022-07-28) che prevedono le stesse strozzature, in contrasto con le best practice europee e linee guida della Regione Piemonte, pag 100-110.

(<https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2023-04/all.a linee guida progettuali 0.pdf>)

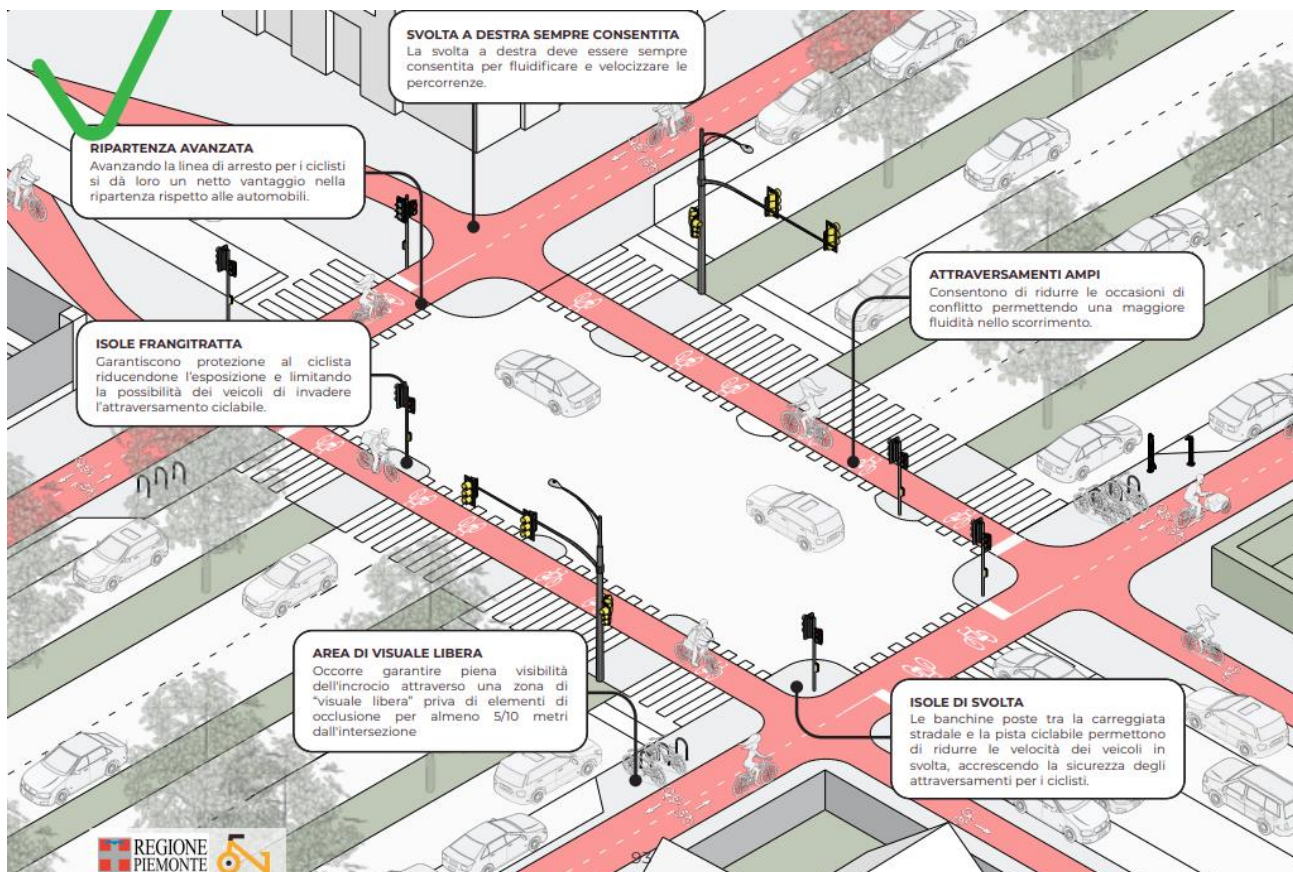
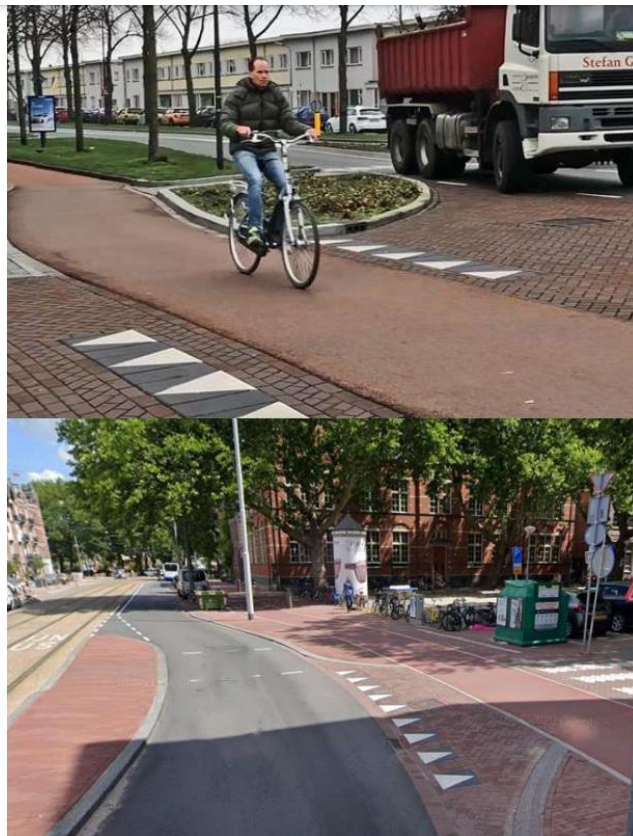


(esempi di best practice)

Attraversamenti ciclabili su strade primarie/secondarie in contesti urbani

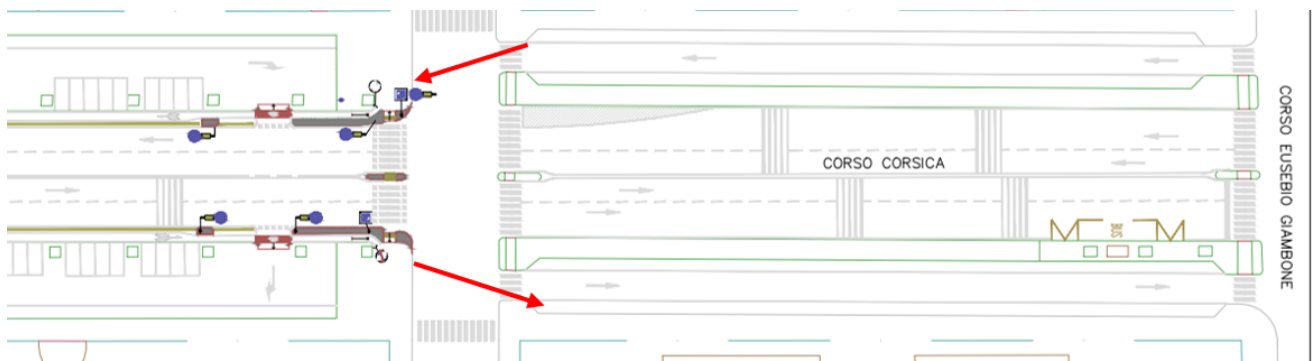
Per percorrenze ciclabili transittive lungo assi veicolari primari, che incontrano sulla propria traiettoria strade secondarie di ingresso e uscita dai quartieri, l'approccio da adottare è quello di rendere ben visibile il ciclista durante la svolta o l'immissione dei veicoli, adottando misure strutturali in grado di rallentare la velocità. In questi casi si consiglia:

- 1 L'inserimento di un rialzo di carreggiata che permetta di rallentare ulteriormente i veicoli, indicando al conducente che il contesto stradale nel quale si sta inserendo (o sta lasciando) è diverso dal precedente, stimolando una maggiore attenzione alla guida;
- 2 L'inserimento di banchine di svolta per ridurre i raggi di curvatura veicolare e quindi la velocità dei veicoli, con un aumento dell'attenzione e una migliore visuale per i conducenti;
- 3 La banchina di svolta permette al veicolo di rallentare e cedere la precedenza senza occupare le aree destinate allo scorrimento degli altri veicoli. Si consiglia, laddove sia possibile, di mantenere uno spazio libero di svolta di almeno 4-5 metri.



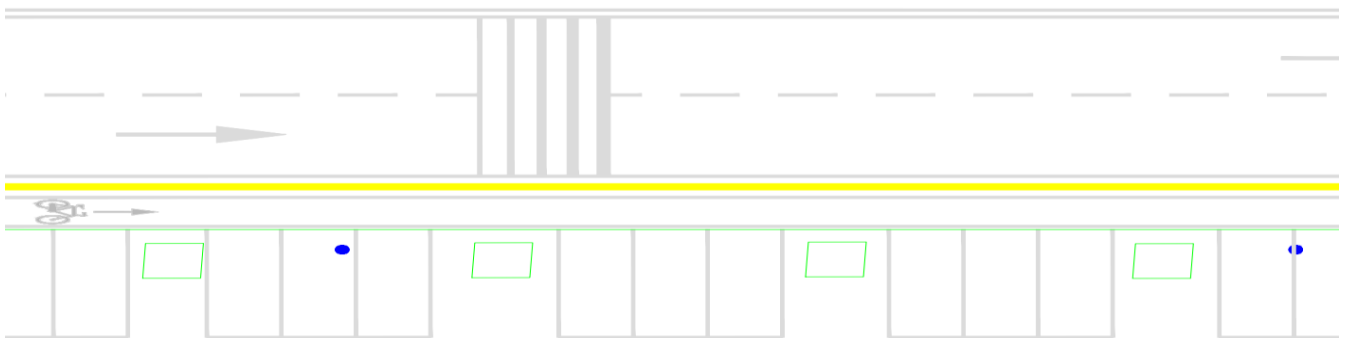
CONTINUITÀ DEL PERCORSO CICLABILE VERSO GIAMBONE

Considerando la possibilità futura di nuovi assi ciclabili del progetto Stazioni-Università su corso Giambone, la Consulta evidenzia la necessità, sin da ora, di iniziare a prevedere una **continuazione dell'infrastruttura ciclabile fino a corso Giambone**, per garantire **continuità e collegamento delle rete ciclabile**. Si preferisce una ciclabile in sede propria - *da inserire sul sedime dell'attuale sosta lato marciapiede* - più che a una soluzione di controviale 30 condiviso a priorità ciclabile solo per un brevissimo tratto, al fine di garantire maggiore continuità progettuale e di soluzione tecnica adottata.



PROTEZIONE CONTRO LA MALASOSTA

La Consulta consiglia di prevedere l'inserimento di **cordolatura** (paletti morbidi, a tratti), per contrastare la malasosta sulle ciclabili, accorgimento oggi non previsto a disegno.



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
 Solco

Ecopolis Nkoni
 Giustizia Climatica Ora
 Alter Polis
 Legambiente Molecola
 T-team