



CITTA' DI TORINO

Piano della mobilità ciclabile (BICIPLAN)

Mecc. 2013 04294/006

Allegato 2

Testo coordinato con gli emendamenti approvati ai sensi articolo 44
comma 2 del Regolamento Consiglio Comunale

**Osservazioni
Circoscrizioni**

Coordinamento "Bike Pride" salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola

Muoviti Chieri!-FIAB

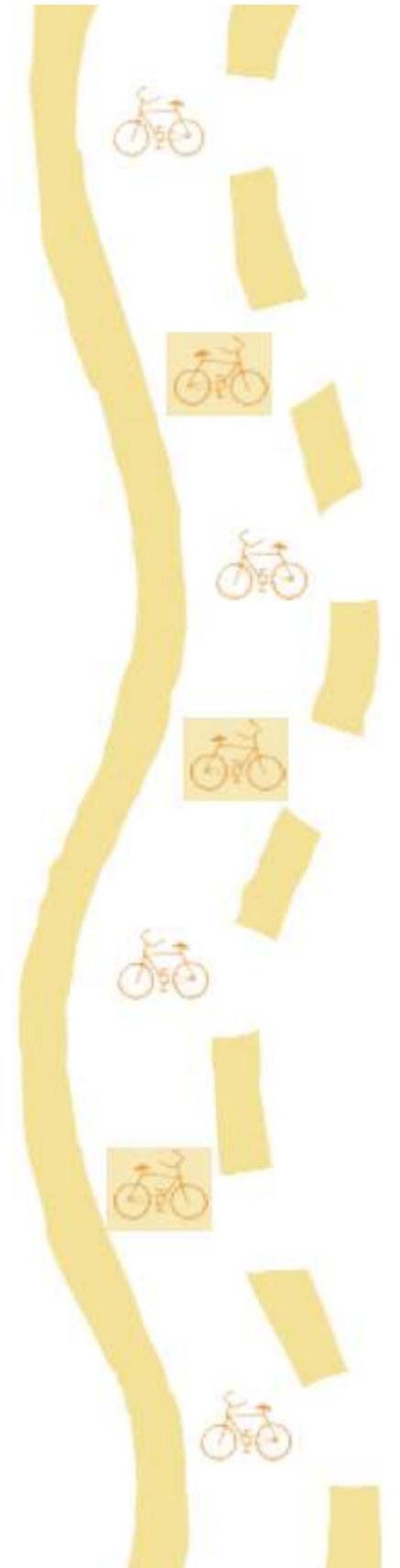
Bici & Dintorni – Fiab Torino

Associazione Intorno

Pro Natura

controdeduzioni

ottobre 2013



OSSERVAZIONI Circoscrizioni	CONTRODEDUZIONI
<p>CIRCOSCRIZIONE 1 Lettera del 28 marzo 2013 al Presidente VI Comm. Cons. Grimaldi</p> <p>A seguito della richiesta di esprimere una valutazione in merito al progetto riguardante il Bici Pian, Vi informo che la Circoscrizione uno ha valutato molto positivamente il Biciplan in quanto progetto condiviso con i soggetti interessati; tuttavia visto che il progetto si presenta ancora in una fase iniziale, la Giunta circoscrizionale richiede che vengano ipotizzate delle sedi di confronto tra le Circoscrizioni, la VI Commissione Consiliare e l'assessorato di riferimento al fine di rafforzare il lavoro svolto nei singoli quartieri con le diverse reti associative programmando tavoli di confronto periodico.</p> <p>A tal proposito si allega la mozione 29 del 17 Aprile scorso approvata dal Consiglio di Circoscrizione.</p> <p>CENTRO - CROCETTA MOZIONE N AVENTE AD OGGETTO: PER DARE PIENA ATTUAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE NEL TERRITORIO DELLA CIRCOSCRIZIONE 1.</p> <p>premessato che la Città di Torino, come tutte le altre città metropolitane, non può più rimandare l'impegno di individuare soluzioni che portino verso una mobilità sostenibile e più rispettosa delle persone e dell'ambiente;</p> <p>nel 2011 è stato approvato dal Consiglio Comunale il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) che prevede una politica incisiva della mobilità per favorire il trasporto collettivo, ridurre l'inquinamento e gli incidenti stradali; il PUMS è un piano flessibile che prevede un traguardo temporale di circa 10-15 anni e potrà essere nel tempo integrato con azioni e misure innovative purché rispondenti ai principi base che lo sostengono;</p> <p>premessato inoltre che diversi sono i provvedimenti già adottati in tal senso dall'amministrazione, tra cui l'istituzione di una ZTL in area centrale, l'istituzione del bike sharing Tobike, e, all'interno della Circoscrizione Due, l'attivazione dal 2009 di un progetto pilota di Zona 30 - area con limite di velocità di 30 km/ora - nel rettangolo tra c.so Siracusa, c.so Orbassano, v. Guido Reni e c.so Sebastopoli, che registra dei dati confortanti: azzeramento dei feriti gravi, riduzione delle spese per ricoveri ospedalieri e danni materiali, abbassamento della quantità di traffico e del passaggio di mezzi pesanti;</p> <p>valutato infine che il Consiglio Comunale ha già approvato una mozione contenente <i>"Azioni e linea guida per l'ecologia urbana e la riduzione dello smog: Zone 30, pedonalizzazioni, rafforzare i mezzi pubblici, estensione zone blu, bici plan, moderazione del traffico"</i>;</p> <p>e il 19 marzo è stato presentato in Circoscrizione Uno, durante una Commissione congiunta dedicata, la bozza del Piano della mobilità ciclabile (Biciplan), quale <i>"primo tassello di un percorso di progettazione insieme alle circoscrizioni e alle associazioni, prima dell'approvazione da parte del Consiglio comunale"</i>.</p> <p>impegna il Presidente e i Coordinatori competenti</p> <ul style="list-style-type: none"> - a individuare una sede di confronto idonea in cui valutare in modo organico e unitario tutte le misure concrete per dare piena attuazione al PUMS nel territorio del Centro e della Crocetta: partendo da proposte di pedonalizzazione, istituzione di nuove Zone 30, tracciati delle piste ciclabili, modalità di interscambio tra i diversi mezzi di trasporto compresi parcheggi per auto e biciclette; - a formulare in questa sede delle proposte concrete di priorità di intervento, in ragione dell'effettiva fattibilità, dei tempi e dei costi previsti per le realizzazioni, affinché emerga con chiarezza il disegno dell'amministrazione e affinché i singoli provvedimenti siano integrati fra loro; - a coordinarsi con gli Assessorati di riferimento e con le Commissioni Comunali di competenza per recepirne le indicazioni e per trasferire le istanze del territorio emerse in questa sede. 	<p>L'attuazione del Pums e del Biciplan prevede momenti di confronto sia nelle sedi dei Servizi interessati, sia nelle commissioni consiliari e circoscrizionali, così come gli stessi Piani prevedono.</p> <p>Sarà comunque cura degli assessorati competenti coinvolgere in modo puntuale le Circoscrizioni nelle varie fasi progettuali.</p>

OSSERVAZIONI Circoscrizioni	CONTRODEDUZIONI
<p>CIRCOSCRIZIONE 2 Lettera del 30 maggio 2013 al Presidente VI Comm. Cons. Grimaldi</p> <p>La Circ. 2 conferma di condividere il progetto di promozione della mobilità ciclabile così come presentato e segnala che le 2 nuove postazioni potrebbero essere installate in via Guido Reni 102 (fronte Cascina Gajone) e in Piazza Montanari.</p>	<p>Si suppone che le postazioni a cui si fa riferimento siano quelle del servizio bike sharing: attualmente la Cascina Gajone è appena all'esterno dell'area che verrà coperta entro il 2014 dalla fase già finanziata di ampliamento del servizio; sarà sicuramente servita in un successivo ampliamento. Piazza Montanari rientra invece nell'attuale fase di ampliamento e sarà servita dalla stazione in via di localizzazione su Corso Agnelli (tra via Bainsizza e via Buenos Aires).</p>
<p>CIRCOSCRIZIONE 3 Lettera del 28 marzo 2013 al Presidente VI Comm. Cons. Grimaldi:</p> <p>In riferimento al progetto "Biciplan" esaminato in Giunta il 6 marzo 2013 e discusso in sede di II e VI Commissione il "13 marzo 2013, si comunica che la Circoscrizione ha espresso parere favorevole alle proposte presentate, a condizione che siano messe in sicurezza le piste ciclabili già esistenti, con i necessari interventi di manutenzione e di protezione dei percorsi, a seconda delle specifiche esigenze. La Circoscrizione ritiene prioritario tra tutti gli interventi il completamento della pista ciclabile di C.so Francia, nel quadro della riqualificazione complessiva del Corso e in un contesto di collaborazione e integrazione con i Comuni del quadrante Ovest. La Commissione ha altresì espresso la propria disponibilità ad approfondire la questione delle c.d. "zone 30", attendendo le relative proposte di localizzazione e perimetrazione.</p>	<p>Il miglioramento della sicurezza per la mobilità ciclabile è uno degli obiettivi primari del Biciplan. Nei nuovi progetti la sicurezza dovrà essere coniugata con la fluidità del tracciato in relazione alla mobilità complessiva. La manutenzione delle piste rientra nell'ambito più diffuso della manutenzione dello spazio stradale ed è stata inserita nella tabella dei costi del Biciplan. Si cercherà di risolvere le problematiche che verranno segnalate compatibilmente con le risorse disponibili e la valutazione delle priorità .</p> <p>Così come si evince dallo stesso Biciplan il principio delle zone 30 è visto come un fattore importante per la sicurezza complessiva della mobilità e della vita di relazione. L'individuazione di aree 30 sul territorio cittadino dovrà essere frutto di collaborazione attiva tra l'amministrazione centrale e le Circoscrizioni, anche partendo da proposte di queste ultime.</p>
<p>CIRCOSCRIZIONE 4 è stata convocata la commissione consiliare il 24/4/13 Non sono pervenute osservazioni in merito</p>	
<p>CIRCOSCRIZIONE 5 Lettera del 23 aprile 2013 al Presidente VI Comm. Cons. Grimaldi</p> <p>la Circoscrizione V manifesta apprezzamento sugli investimenti dei mezzi alternativi in materia di viabilità, primi fra tutti il progetto per incrementare l'uso della bicicletta. L'idea di far -passare la rete ciclabile dagli attuali 175 a 310 km e i ciclisti dal 2 al 15% la riteniamo un obiettivo importante in materia di riduzione delle emissioni di gas serra e delle sostanze inquinanti e un incentivo alla diminuzione degli incidenti stradali. Riteniamo importante la redazione del cosiddetto Biciplan in linea con la carta di Bruxelles che la impegna entro il 2020 a far sì che il 15% degli spostamenti in città avvenga in bici. Tuttavia pur esprimendo soddisfazione su come la Città si sta muovendo in materia di mobilità alternativa, vogliamo manifestare una nota di disappunto in merito allo scarso coinvolgimento della Circoscrizione V, in quanto il lavoro fin qui svolto è stato concentrato solo tra la Città e le Associazioni, mettendo spesso in imbarazzo questo Organo Istituzionale. Auspichiamo che la zona Nord della Città di Torino, in materia di modernità, possa crescere al pari della restante parte della città, così come indicato nel programma elettorale dell' attuale amministrazione comunale.</p>	<p>La prima stesura del Biciplan è stata redatta dai Servizi competenti è stata presentata e consegnata il 1 febbraio 2013 ai Presidenti delle 10 Circoscrizioni, come avvio di un percorso di confronto e condivisione con l'intento di arricchire e ampliare il contenuto con osservazioni/soluzioni proposte dal territorio.</p> <p>Successivamente il 4 febbraio 2013, analogo percorso è stato attivato con le Associazioni ciclo-ambientaliste, che nelle settimane successive hanno fatto pervenire documenti circostanziati con proposte e richieste che l'amministrazione ha attentamente valutato.</p> <p>La zona nord della città sarà coinvolta nei prossimi anni dalla grande trasformazione urbanistiche cittadine costituita da Variante 200. Lo stesso Biciplan, pur recependo lo schema ciclabile principale determinato dal nuovo disegno urbano, vedrà in itinere un arricchimento dei percorsi ciclabili e in prospettiva del servizio bike sharing parallelamente alle fasi di progettazione e avanzamento delle trasformazioni suddette.</p> <p>Inoltre il nuovo tracciato interrato della Torino Ceres permetterà al completamento la riqualificazione del corso Grosseto con la realizzazione di una pista ciclabile che si conetterà direttamente sul viale della Spina verso il centro città.</p>

OSSERVAZIONI Circostrizioni	CONTRODEDUZIONI
<p>CIRCOSCRIZIONE 6</p> <p>In relazione a quanto in oggetto discusso nella seduta della II Commissione del 13 marzo 2013, si esprime parere favorevole subordinato alla realizzazione di interventi che tengano conto delle esigenze delle aree periferiche circoscrizionali fino ad oggi per lo più escluse dal circuito ciclabile. In particolare si sollecita il completamento della rete ciclabile che dai vari territori cittadini confluisca verso il centro, in modo da favorire l'uso della bicicletta non solo per il divertimento domenicale, ma come mezzo di spostamento. Si richiede inoltre che le scelte da operare rispetto alle priorità e alla realizzazione di tale rete ciclabile, così come nell'individuazione dei siti di bike sharing si proceda in stretta collaborazione con le Circostrizioni interessate.</p>	<p>L'attuazione del Biciplan prevede momenti di confronto sia nelle sedi dei Servizi interessati, sia nelle commissioni consiliari e circoscrizionali, Sarà comunque cura degli assessorati competenti coinvolgere in modo puntuale le Circostrizioni nelle varie fasi progettuali.</p> <p>La zona nord est della città sarà coinvolta nei prossimi anni dalle grandi trasformazioni urbanistiche cittadine costituite da Variante 200, Quadrante Nord Est, Urban 3. Lo stesso Biciplan, pur recependo lo schema ciclabile principale determinato dal nuovo disegno urbano, vedrà in itinere un arricchimento dei percorsi ciclabili e in prospettiva del servizio bike sharing parallelamente alle fasi di progettazione e avanzamento delle trasformazioni suddette.</p> <p>L'attuale fase finanziata dell'ampliamento del servizio del bike sharing coinvolge la Circostrizione nell'ambito di Urban 3 sulla fascia sud della circoscrizione.</p>
<p>CIRCOSCRIZIONE 7</p> <p>è stata convocata la commissione consiliare il 15/5/13 Non sono pervenute osservazioni in merito</p>	
<p>CIRCOSCRIZIONE 8</p> <p>Lettera del 16 maggio 2013 al Presidente VI Comm. Cons. Grimaldi:</p> <p>Oggetto: Biciplan</p> <p>Si è svolta il 15/4/2013 la commissione di presentazione del Biciplan dalla quale sono emerse le osservazioni di seguito riportate:</p> <p>La Circostrizione 8, è interessata dal Biciplan lungo due assi principali Via Nizza e Massimo d'Azeglio (all'interno del parco Valentino).</p> <p>La Circostrizione è quindi interessata dal piano ciclistico solamente per quanto riguarda il quartiere di San Salvario mentre la zona di Piazza Zara, Borgo Po e tutta la collina non ricevono nessun contributo sostanziale in materia mobilità ciclabile.</p> <p>Eseguendo un'analisi di dettaglio per quanto riguarda l'asse di Via Nizza notiamo che la progettazione è ancora tutta da definire e da quanto emerge dal piano non sono al momento previste delle soluzioni progettuali ben definite.</p> <p>La ciclabile lungo Corso Massimo d'Azeglio identificata come asse di scorrimento urbano è però prevalentemente un'asse nel verde così come il percorso lungo la sponda destra e sinistra del Po.</p> <p>Questi percorsi possono quindi essere considerati come asse di scorrimento per la viabilità urbana ciclabile, ma come viabilità mista che coinvolge il verde e per il tempo libero.</p> <p>Il percorso sulla sponda destra del Po si spera possa essere completato al più presto, in modo da permettere di percorrere il tratto fluviale fino a Moncalieri in tutta sicurezza, dando così anche la possibilità di identificare degli itinerari cicloturistici per incentivare il turismo a due ruote nella nostra circoscrizione, vista la sua privilegiata posizione caratterizzata dalla presenza del Po nella sua parte di maggior prestigio (definita il Po dei Re) e di una cospicua e altrettanto nobile parte di collina.</p> <p>Nel Biciplan si evince però la totale mancanza di un percorso ciclabile protetto e segnalato lungo l'asse nord/sud di San Salvario in particolare su vi Madama Cristina, via Ormea e via Saluzzo.</p> <p>Sarebbe anche interessante provare ad immaginare degli itinerari ciclabili nell'area collinare, ovviamente tali percorsi dovranno poi trovare applicazione di concerto con la Circostrizione 7 e con i comuni limitrofi all'area collinare. Alcune strade a bassa intensità di traffico potrebbero essere riservate ai soli residenti e ciclisti e corridori che quotidianamente attraversano questi percorsi.</p> <p>Per quanto riguarda i parcheggi per biciclette, si richiede di realizzare un piano parcheggi di dettaglio per tutta la circoscrizione, aree commerciali, aree dei locali notturni e all'interno del parco del Valentino – l'obiettivo è di favorire in modo deciso la mobilità ciclabile non solo per quanto riguarda il traffico dedicato al commercio ma anche per il traffico generato dalla "movida" in quanto, tutti i pali della segnaletica stradale, nell'area dei locali, sono spesso occupati dalle biciclette causando anche disagio alla circolazione pedonale.</p> <p>Punti critici per l'uso delle biciclette in sicurezza sono i ponti interessanti la Circostrizione (Ponte Umberto I, Ponte Isabella, Ponte Balbis) e il cavalcavia di corso Dante sui quali si richiede la possibilità di dedicare uno dei due marciapiedi alla viabilità ciclabile e l'altro ai pedoni, come realizzato in altri ponti della Città, provvedendo ad un'opportuna protezione sia dei ciclisti che dei pedoni (vedi ponte Balbis).</p>	<p>Nella zona Oltrepo e precolina Borgo Po non è emersa necessità di istituire percorsi ciclabili, vista la morfologia e densità del territorio collinare. Tuttavia qualora vengano fatte proposte di percorsi ciclabili nell'area le stesse potranno essere valutate ed eventualmente inserite aggiornando il Biciplan, modalità già prevista dal piano.</p> <p>La direttrice su corso Massimo D'azeglio prevede l'istituzione delle corsie ciclabili lungo i controviali da corso Bramante a corso Raffaello e l'utilizzo dell'ampio viale ciclo-pedonale a lato del parco del Valentino fino a corso Vittorio. Tale percorso è diretto e diverso come tipologia e utilizzo da quelli lungo la sponda del Po.</p> <p>La previsione di connettere tutta la pista lungo la sponda dx del Po è prevista ed inserita nel Biciplan, tuttavia visti i tempi lunghi e le necessarie opere di consolidamento della sponda, verrà realizzata in tempi brevi la pista ciclabile lungo corso Moncalieri da casa Oz alla passerella ciclo-pedonale sul Po (corso Moncalieri 341).</p> <p>Le problematiche afferenti al tratto in oggetto sono strettamente correlate alla situazione di dissesto idrogeologico in cui versa la sponda destra del Po tra il civico di corso Moncalieri 320 e Casa Oz ed i relativi alti costi di consolidamento della sponda. La progettazione della tratta spondale è da valutare e co-progettare unitamente ai Servizio Tecnico Ponti e Vie d'acqua. La soluzione transitoria di passare con la ciclopista sulla sede promiscua del marciapiede è attualmente realizzabile vista la sezione superiore a m 2.50 per quasi tutta la tratta.</p> <p>Le vie Ormea e Saluzzo potrebbero rientrare in uno studio più ampio riguardante la moderazione della velocità e la riduzione di traffico con l'istituzione di aree a 30 e accorgimenti per rendere la viabilità carattere più residenziale.</p> <p>Anche il problema del parcheggio diurno e notturno delle bici dovrebbe</p>

rientrare in un piano complessivo di riordino che interessi l'intera area di San Salvario (da corso Vittorio a corso Marconi).

L'istituzione di un marciapiede dedicato ai pedoni e uno dedicato alla mobilità ciclabile è previsto sul ponte Isabella e può essere previsto sul cavalcavia di corso Dante

Per i ponti Balbis e Umberto i si ritiene che l'uso promiscuo con i pedoni , vista l'ampiezza dei marciapiedi sia preferibile.

OSSERVAZIONI Circoscrizioni	CONTRODEDUZIONI
CIRCOSCRIZIONE 9 Ordine del giorno dell'11 marzo 2013	
Aumentare considerevolmente l'importo destinato al biciplan, considerata la valenza dello stesso, ed in linea con le altre metropoli europee, magari attingendo a fondi Europei, nazionali, regionali, e con risparmi di spesa sulla gestione corrente, sulle consulenze e su tutte le altre spese di cui, in questo momento di emergenza economica, ambientale e sanitaria, si può fare a meno;	L'Amministrazione ha intenzione di supportare finanziariamente in modo adeguato il Piano, perseguendo anche, come già indicato dal Piano stesso, le possibilità di co - finanziamento europee, nazionali e regionali. Inoltre si agirà sulla ricerca di sponsorizzazioni per implementare la dotazione di infrastrutture e azioni a favore della mobilità ciclabile.
Destinare i fondi per le piste ciclabili esclusivamente alla costruzione delle stesse senza ricorrere a consulenti e progettisti esterni, senza creare nuove direzioni ed uffici da pagare, ma attingendo alle valide professionalità già esistenti nella macchina comunale;	Le piste ciclabili, nonché le azioni di promozione e sostegno alla mobilità ciclabile, sono progettate e gestite da professionalità interne all'Amministrazione.
Rivedere tutta l'attuale piccola rete di piste ciclabili, della Circoscrizione 9, trasformando le stesse esclusivamente in piste su sede protetta, riservata esclusivamente a ciclisti, con esclusione di pedoni e cani;	In linea di principio si accoglie l'osservazione, ovviamente tenendo conto del contesto e della viabilità al contorno.
Estendere la rete di piste, creata secondo le modalità di cui sopra, lungo gli assi Caio Plinio, Giordano Bruno, Zino Zini, Nizza, Ventimiglia, Unità d'Italia, Traiano, Maroncelli; collegare le suddette piste tra di loro;	La rete delle piste ciclabili inserite nel Biciplan contempla molte delle strade indicate; via Ventimiglia sarà valutata nell'ambito delle piste della "Zona Ospedali", mentre si preferisce privilegiare la connessione fra la pista di via Zino Zini e quella di via Pio VII realizzando il piccolo tratto mancante su via Bossoli. Altri tracciati sarebbero di difficile realizzazione e con attraversamenti difficoltosi (via Passo Buole).
Costruire, come previsto dal progetto della linea 1 di metropolitana, in via Nizza, la pista ciclabile Carducci Bengasi, su sede totalmente riservata e protetta;	L'indicazione è già inserita nel Piano (Direttrice 4)
Costruire le piste ciclabili, protette, tra marciapiede e auto parcheggiate, e NON sul lato sinistro delle stesse, in quanto pericolosissimo, stante la mancanza di rispetto verso i ciclisti, con auto che si lanciano nel parcheggio libero o apertura delle porte senza guardare chi arriva;	In linea di principio la corsia ciclabile è preferibile se affiancata al marciapiede e separata dalla sosta con un cordolo di protezione; è necessario però valutare il contesto in cui si intende operare e verificare le preesistenze e l'effettiva possibilità di modifica; l'attraversamento in più punti della corsia ciclabile nei punti in cui sono localizzate attività con forte attrattività o spazi riservati ad attività su strada (officine meccaniche, dehors...) creerebbe conflitto con la pista.
Creare una pista ciclabile che colleghi via Nizza, lungo corso Spezia, fino alla rotonda di corso Dogliotti, e dotare la stessa di impianto semaforico a comando per ciclisti e pedoni o in alternativa di sovrappasso per bici, su corso Unità d'Italia, in corrispondenza dell'ospedale Regina Margherita, con adeguata pendenza, analogo a quello esistente vicino alla fontana del Palavela;	Il tema della ciclabilità intorno alla zona Ospedali verrà affrontato in relazione alle piste che sono allo studio nel territorio della Circoscrizione (Palazzo della Regione – area Ex Avio e Palazzo del Lavoro) e dovrà relazionarsi con i percorsi ciclabili già presenti lungo la Sponda del Po e di corso Unità d'Italia.
Collegare la rete di piste ciclabili con la sede della Circoscrizione 9;	In linea di principio si accoglie l'osservazione, ovviamente tenendo conto del contesto e della viabilità al contorno
Collegare alla rete di piste ciclabili con la stazione del Lingotto;	E' previsto il completamento del collegamento ciclabile con la stazione Lingotto mettendo in connessione le piste di via Zino Zini e di via Pio VII, realizzando il piccolo tratto mancante su via Bossoli. Altri tracciati sarebbero di difficile realizzazione e con attraversamenti difficoltosi (via Passo Buole).
Farsi parte attiva per richiedere fermamente alle FF.SS. che la stazione del Lingotto, in cui fermano molti treni con servizio bici al seguito, sia dotata in tutti i binari di ascensori funzionanti ed aperti al pubblico per poter entrare ed uscire con le bici a mano.	Sono già stati avviati incontri con RFI per valutare la possibile dotazione di guide sulle scale di accesso ai binari.
CIRCOSCRIZIONE 10 Lettera del 6 giugno 2013 al Presidente VI Comm. Cons. Grimaldi: La Giunta Circoscrizionale, riunitasi in data 5 Giugno 2013, ha espresso un parere favorevole in merito alla proposta di deliberazione "Promozione della mobilità ciclabile. Biciplan. Approvazione" manifestando le seguenti osservazioni: Si chiede che venga ultimato il tratto di pista ciclabile di via Artom che termina con la fermata dell'autobus di via Fratelli Garrone e riprende all'incrocio tra via Artom e strada Castello di Mirafiori; Si chiede che venga tracciata una pista ciclabile promiscua su via Biscaretti di Ruffia, sul lato dell'Istituto "Primo Levi" – Campo da Golf, come richiesta più volte in passato; Si chiede che venga riposta una particolare attenzione alla manutenzione della pista ciclabile di via Settembrini che versa in un pessimo stato.	Sarà valutata con il Servizio Grandi Opere del Verde la fattibilità di una pista ciclabile lungo via Artom lato parco Colonetti, quale tracciato diretto di connessione con via Pio VII. La pista su via Biscaretti di Ruffia è già progettata e inserita nel Biciplan e di prossima realizzazione..

<p>ASPETTO CRITICO PRINCIPALE: EFFICACIA DEL PIANO E CONSEGUIMENTO OBIETTIVI (pag 1)</p> <p>Nonostante un livello di analisi e di prospettive apprezzabile si evince una notevole distanza fra gli obiettivi indicati in premessa e i metodi e le condotte per conseguirli. Secondo il nostro parere le strategie appuntate nel Bici Plan non sono così efficaci da conseguire l'obiettivo del 15% di share modale ciclistico (con tutti gli annessi in termini di riduzione dell'inquinamento, dell'incidentalità e del traffico motorizzato).</p> <p>Il piano è sensato e organico ma pare non voler realmente mettere in discussione i cardini della mobilità "inefficiente" e "insostenibile" su cui si regge ancora il sistema dei trasporti torinesi. La mobilità ciclabile, nel suo complesso, ne esce sì rafforzata ma non realmente competitiva.</p>	<p>La città si è posta l'obiettivo di innescare un processo di cambiamento reale in un'ottica "smart", intelligente, e quindi moderna e più vivibile, in cui l'uso dell'auto privata, e lo spazio di cui necessita, viene via via limitato a favore delle modalità di trasporto più efficienti, meno congestionanti, meno inquinanti. il bici plan può essere un punto di svolta "intenzionale" nel disegnare e progettare una mobilità nuova, partendo dai nuovi progetti urbanistici, dalle riqualificazioni territoriali e anche dalle risistemazioni di strade esistenti. la progettazione e la destinazione d'uso dello spazio urbano e viario sarà quindi fondamentale per il raggiungimento degli obiettivi (per una legge fisica ed umana, se lasci o crei sempre più spazi e opere viarie per auto, queste aumenteranno sempre più, con le conseguenze che conosciamo).</p> <p>Con il bici plan dovrebbe essere evidente che le nuove realizzazioni ciclabili (a risorse scarse gli investimenti devono essere più lungimiranti!) segnano un cambio di passo e iniziano, almeno per direttrici e circolari, a "limitare" lo spazio per le automobili.</p>
<p>RICHIESTE PRIMARIE: (pag 1)</p> <p>la mancanza di un piano economico adeguato e una time-line realistica rende il piano strategico quantomeno barcollante.</p> <p>Redigere un cronoprogramma degli interventi e produrre un piano economico che tenga conto di numerosi aspetti da tempo presi in considerazione (proventi multe, bilancio, road pricing, bandi, finanziamento privati).</p> <p>Accordare una verifica annuale degli interventi e, fondamentale, misurare gli effetti delle azioni intraprese in relazione agli obiettivi reali (share modale, traffico, inquinamento, incidenti). Il piano deve poter essere modificato in itinere.</p> <p>Definire un metodo di lavoro (nell'ambito delle specifiche pianificazioni tecniche) che tenga conto delle esperienze e delle competenze dei gruppi di lavoro in ambito di mobilità ciclabile.</p>	<p>Nella stesura del Biciplan sono state prese in considerazione tutte le tematiche evidenziate, con le integrazioni accolte.</p> <p>Al punto 2.2 della Parte IV è stato inserito il seguente testo: "A fine di ciascun esercizio il Gruppo di Lavoro sulla Mobilità ciclabile svolgerà una verifica sul lavoro svolto e renderà alla Giunta e al Comitato Consultivo Biciclette. Ogni 2 anni, in concomitanza con la pubblicazione dell'Indagine sulla mobilità dell'Agenzia Mobilità Metropolitana, si misureranno gli effetti delle azioni e interventi realizzati in relazione agli obiettivi reali (share modale, traffico, inquinamento, incidenti). Il Piano potrà essere modificato in itinere sulla base delle valutazioni conseguenti."</p> <p>È stato aggiunto un paragrafo specifico sui costi del biciplan parametrati sulla realizzazione delle attività dei 10 anni (parte IV)</p>

OSSERVAZIONI Coordinamento "Bike Pride" #salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola	CONTRODEDUZIONI
<p>ASPETTI CRITICI GENERALI (pag 1) Quali aspetti generali concorrono, a nostro parere, a rendere il piano non del tutto efficace?</p> <p>LE DIRETTRICI NON SONO OMOGENEE 1 Per ottenere sicurezza e attrattività (i due fondamenti su cui deve basarsi un'efficace politica per la mobilità ciclabile) si deve puntare su 4 requisiti: percorribilità, riconoscibilità, omogeneità e continuità. Ciascuno di questi non è sufficiente senza gli altri. Le direttrici proposte nel BiciPlan sono continue ma non omogenee per cui poco percorribili. È necessario forzare gli interventi affinché le direttrici si possano percorrere dall'inizio alla fine senza alterazioni improbabili del percorso (attraversamenti di carreggiata, cambi di tipologia di percorso): senza uniformità e continuità è impossibile attrarre nuova utenza. La maggior parte degli interventi previsti per le direttrici prevedono ciclo-pedonali, corsie ciclabili, piste a centro strada, su una carreggiata e poi sull'altra: non funzionano e rischiano di generare esiti controproducenti (conflitti, incidenti, recriminazioni, scarsa attrattività). Meglio progettarle da subito (e non in previsione di..) nel modo più efficace.</p> <p><i>Direttrici ciclabili. Nei casi seguenti attraverso la costituzione di due ciclabili monodirezionali otteniamo percorsi riconoscibili, omogenei, capienti e continui per tutta la lunghezza della strada. Non si obbligano mai gli utenti a cambi di carreggiata e di percorso né si prevedono tratti ciclopedonali promiscui o a centro-strada. Cambi di corsia, attraversamenti e promiscuità compromettono la percorribilità delle direttrici ciclabili a Torino. Le prossime direttrici non devono più essere progettate così.</i></p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>In particolare si precisa quanto segue: Il piano in effetti entra nel merito dei tracciati ma non ha approfondito le tipologie, limitandosi spesso a proporre tracciati soft, tipo percorsi ciclo-pedonali sui marciapiedi, cercando di non rivoluzionare più di tanto l'organizzazione della circolazione esistente; Principalmente perché gli interventi soft hanno costi limitati e non necessitano di infrastrutture Si possono approfondire le direttrici studiando attentamente i tracciati</p> <ul style="list-style-type: none"> • i tracciati già esistenti dovrebbero il più possibile essere mantenuti • per i tratti più discontinui si potrebbero ipotizzare due scenari: uno soft, che funge anche da sperimentazione del tracciato uno più hard, che prevede revisione della sosta, manufatti... • la riconoscibilità sarà garantita dalla segnaletica prevista per le direttrici/circolari <p>Con questi criteri è possibile rivedere la descrizione dello sviluppo dei tracciati, nei tratti ove possibile individuare alternative "fattibili" e "sostenibili". Saranno effettuati sopralluoghi specifici per ogni direttrice esaminando gli aspetti legati alla viabilità e regolamentazione semaforica delle intersezioni È importante sottolineare che i tracciati descritti nel Biciplan, potrebbero subire alcune variazioni e modifiche migliorative in fase di progettazione esecutivi degli stessi. Pare comunque importante definire dei principi di base (standard)sulle tipologie.</p>
<p>MANCA UNO STANDARD (pag 6) 2 Non è stato ideato e pianificato un vero standard progettuale per le direttrici, per le secondarie e per la ciclabilità diffusa. Se gli interventi passati non possono essere stravolti (anche se chiediamo una revisione) quelli futuri devono attenersi ad un nuovo efficace standard. Lo standard deve definire regole generali ma anche puntuali come l'uso di cordoli (cemento, materiali plastici) o altri dissuasori per le ciclabili direttrici. Chiediamo meno interventi o una ricerca più approfondita di fondi che interventi poco attrattivi!</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>In particolare si precisa quanto segue: Nella logica dell'individuazione dei tracciati si è tenuto conto della situazione della viabilità attuale, ben consci che una città come Torino che ha uno sviluppo stradale di oltre 1500 km, presenta una gamma di problematiche da far coesistere. La scelta di fondo del biciplan di rendere più sicura e attrattiva la ciclabilità deve confrontarsi con tutte le altre esigenze di mobilità. Nel documento a pag 51 si dice: "Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con presenza di piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica, ad esempio la larghezza delle eventuali isole rompitratta. Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima". Inoltre si allega un incrocio complesso con l'indicazione di come verrà demarcato l'attraversamento ciclabile a lato del pedonale. L'utilizzo di vernici colorate non è supportato da alcuna autorizzazione. Tra le direttive emesse dal ministero si cita la: IIª direttiva sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica e criteri per l'installazione e la manutenzione che definisce in contrasto l'uso di diverse colorazioni rispetto al Regolamento di esecuzione del Codice della strada, che elenca i colori che si possono impiegare per il segnalamento orizzontale e ne specifica l'impiego. Se per la realizzazione di un manto stradale di colore diverso, la colorazione è eseguita in pasta nel conglomerato, ed è dimostrato che gli eventuali additivi non ne alterano le caratteristiche fisiche e meccaniche, ovvero si ottengano prestazioni comunque paragonabili e durature nel tempo anche in relazione al colore, può essere utilizzata per evidenziare particolari tratti di strada od evidenziare una specifica destinazione della stessa o di corsie riservate (ad es. intersezioni, aree pedonali, piste ciclabili, ecc...), La posa di cordoli di diversi materiali è già consueta e prevista ove si deve rendere sicuro un tracciato (p.e. piste a doppio senso in una strada a senso unico, in punti critici ecc.); ove non necessario si può procedere con segnaletica orizzontale.</p>

OSSERVAZIONI Coordinamento "Bike Pride" #salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola	CONTRODEDUZIONI
<p>Quale standard ad esempio per gli attraversamenti ciclabili? Perché in alcuni casi mancano di segnaletica verticale o sono invisibili già alla nascita?</p> 	<p>La scelta di non posizionare la segnaletica verticale rientra all'interno di una revisione della segnaletica volta alla riduzione del numero dei cartelli nell'area centrale, posizione peraltro sostenuta anche dalla Soprintendenza. L'attuale conformazione della piazza Vittorio favorisce la pedonalità e la moderazione della circolazione. Pertanto si è pensato che fosse sufficiente segnalare gli attraversamenti ciclo-pedonali esclusivamente con l'orizzontale. se si fosse messa la segnaletica verticale ad ogni attraversamento sarebbero stati necessari 6 cartelli e in tutta la piazza più di 50 cartelli</p>
<p>Molte ciclabili principali sono (parzialmente) promiscue e seguono andamenti fluttuanti e poco uniformi fra loro (incroci, attraversamenti, promiscuità)</p> 	<p>Gli attraversamenti ciclabili devono essere valutati attentamente a seconda del nodo. Quando l'attraversamento ciclabile viene demarcato lo stesso deve garantire sicurezza al ciclista anche se a volte l'attraversamento non è diretto. Ogni soluzione deve essere attentamente vagliata rispetto ai flussi veicolari presenti all'intersezione.</p> <p>L'incrocio Agnelli/Dina segnalato nella foto, sarà oggetto di nuovo impianto semaforico a nuovo codice con ampliamento dello scivolo e nuova demarcazione degli attraversamenti Ciclo-pedonali affiancati.</p>
<p>PROSPETTIVA SENZA TENER CONTO DEGLI OBIETTIVI (pag.8)</p> <p>3 E' necessario progettare la capacità della rete ciclabile in base al prospettato futuro utilizzo della bicicletta. Molte soluzioni sono analizzate per l'attuale 2% di traffico e non per l'auspicato 15%. Non viene previsto che molti tratti presenterebbero enormi criticità se il traffico ciclistico aumentasse come prospettato. Già ora numerose soluzioni ideate presentano evidenti limiti di capacità e attriti non indifferenti fra utenti (es. ciclopedonali promiscue del centro). Se aumenta lo share modale ciclistico (Bici Plan) e del trasporto pubblico (PUMS) deve matematicamente diminuire quello motorizzato, il che significa che la pianificazione degli interventi deve tenerne profondamente conto (o dimostrerebbe la sua inattendibilità).</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>In particolare si precisa quanto segue: si tenga conto che però le piste esistenti hanno un'offerta che è molto superiore alla domanda ciclistica in centro i percorsi promiscui quali i marciapiedi di via san Francesco d'assisi rappresentano una soluzione altrimenti difficilmente realizzabile di collegamento ciclabile tra aree pedonali e piste ciclabili. Bisogna tenere conto della presenza di binari tranviari che rappresentano un problema di sicurezza per i ciclisti.</p>

OSSERVAZIONI Coordinamento "Bike Pride" #salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola		CONTRODEDUZIONI	
<p>Direttrice ciclopedonale a Torino , come può essere veicolato il 15% del traffico totale su un marciapiede?</p> 		<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>In particolare si precisa quanto segue: L'esempio rappresenta un tratto puntuale su lungo Po Cadorna dove come si vede chiaramente dall'immagine sono presenti binari e non è possibile ampliare il marciapiede; inoltre c'è il doppio senso di marcia veicolare. L'unica soluzione percorribile era quella di istituire un percorso ciclo-pedonale promiscuo. Esiste anche la possibilità di percorrere la banchina dei Murazzi del Po.</p>	
<p>MANCA LA RIDISTRIBUZIONE EQUA DEGLI SPAZI / SI TOGLIE SPAZIO ALLA PEDONALITÀ (pag.10) 4 Un piano strategico per la ciclabilità non si può basare sull'assegnazione di spazi residuali e su trascurabili adattamenti della situazione attuale né può continuare a ritagliare gli spazi alle utenze e alle modalità di spostamento che invece vorrebbe proteggere e avvantaggiare (lo spazio viene sottratto troppo spesso alla pedonalità). Il piano, se vuole essere efficace e lungimirante deve basarsi su una più equa ripartizione degli spazi e agire su:</p> <ul style="list-style-type: none"> ● riorganizzazione della sosta quando la tipologia della strada non consente la disposizione della ciclabile direttrice. ● notevole attenzione alla pianificazione di incroci e rotonde (statisticamente le aree in cui si evidenziano le maggiori tragedie): linea di attestamento avanzata per le bici, tempi semaforici con verde anticipato, ridisegno delle corsie per la svolta, "nasi" pronunciati, cordoli, ecc.. 		<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>Si concorda con il concetto che non si deve sottrarre spazio alla pedonalità per favorire la ciclabilità, ma il principio va visto sotto più aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nei tracciati ciclo-pedonali già esistenti, ove possibile e opportuno si valuteranno soluzioni alternative quali corsie ciclabili a lato dei marciapiedi con riorganizzazione/spostamento della sosta • la convivenza nelle area pedonali tra pedoni e ciclisti deve essere garantita dal rispetto reciproco e pertanto i ciclisti devono transitare a velocità moderata • nei tracciati nuovi si eviterà il più possibile di prevedere percorsi ciclo-pedonali promiscui • le nuove rotonde localizzate su intersezioni con presenza di piste ciclabili saranno progettate secondo i criteri di sicurezza più corretti tutti gli eventuali provvedimenti non previsti dal codice della strada saranno oggetto di quesito al ministero dei trasporti per parere 	
<p>LA SICUREZZA STRADALE? (pag.13) 5 Le città europee con gli indici più alti in fatto di sicurezza stradale attuano strategie risolutive e decise. Nel Bici Plan si fa cenno a più riprese alla questione ma senza proporre delle soluzioni. E' doveroso e strategico che vengano indicate in collaborazione con le forze di polizia delle strategie tangibili che contrastino risolutamente la cultura diffusa dell'illegalità stradale (la differenza con i paesi del Centro e Nord Europa è imbarazzante). Non ci sarà mai mobilità sostenibile e intelligente senza sicurezza stradale. Assurdo, inoltre, non mettere in atto il circolo virtuoso: multe -> proventi -> utilizzo dei proventi per servizi alla sicurezza -> dissuasione Anche tale contrasto deve essere valutato e monitorato attraverso verifiche annuali. In particolare: doppia fila, ciclabili utilizzate come parcheggio, eccesso di velocità.</p>	<p>La Polizia Municipale di Torino effettua quotidianamente punti di controllo stradale in varie parti della città calendarizzando controlli quotidiani sia a mezzo di dispositivi autovelox e telecamere mobili (il tutto segnalato tramite organi di informazione e pubblicazione sul sito del Comune di Torino) che con l'impiego di personale sul territorio in controlli cd. "a tema" (alle pattuglie del Nucleo Mobile, reparto specializzato nella sicurezza stradale, vengono assegnati punti di controllo dando un tema prioritario settimanale quale rispetto della segnaletica, delle norme di comportamento, dei segnali semaforici o equipaggiamento dei veicoli) in località individuate tra quelle con un maggior tasso di comportamenti irregolari per conseguire un obiettivo di prevenzione con la presenza palese del personale e di repressione delle infrazioni accertate in loco.</p> <p>Riguardo all'esempio della "localizzazione degli incidenti" di Padova per rimuovere le cause degli stessi; anche la Polizia Municipale di Torino da ormai più di 10 anni utilizza un database che localizza le località a maggior sinistrosità per monitorare lo stato dei luoghi e suggerire eventuali interventi strutturali nonché per individuare le località ove intensificare i controlli velocità o di polizia stradale in genere.</p> <p>In riferimento alla sosta in doppia fila il Corpo si è dotato ed utilizza quotidianamente un sistema di accertamento automatico montato su un'autoradio di servizio con insegne, denominato AD3, assegnato al Nucleo Sequestri e Rimozioni che persegue le soste in doppia fila seguendo percorsi prestabiliti che vanno ad interessare le località ove questo fenomeno ha una maggior incidenza; in aggiunta al controllo sulla doppia fila effettuato quotidianamente dalle pattuglie appiedate delle varie Sezioni Territoriali Circostrizionali nel territorio di competenza.</p> <p>Si rimanda al capitolo sulla Sicurezza stradale "Repressione delle infrazioni più pericolose per i ciclisti e i pedoni" Si precisa inoltre che nel nuovo allegato "INDICATORI", sono state inserite specifiche voci da monitorare nell'ambito dell'attuazione del Biciplan.</p>		

OSSERVAZIONI Coordinamento "Bike Pride" #salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola	CONTRODEDUZIONI
<p>Considerazioni generali in base alla tipologia di intervento (pag.17): Alcune considerazioni metodologiche a seconda della tipologia di intervento previsto per le direttrici ciclabili principali, le ciclabili secondarie e la ciclabilità diffusa.</p> <p>1 Le piste ciclabili separate – direttrici ciclabili . fra parcheggio e marciapiede o fra parcheggio e banchina (alberata o no) rappresentano l'asse di scorrimento primario:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per scongiurare condotte irresponsabili e inficiare l'intervento è doveroso progettare un cordolo (anche a tratti) di separazione fra il parcheggio e la corsia. • La corsia protetta è attrattiva del traffico ciclistico e pertanto va progettata come asse primario • Devono essere lineari, continue e funzionali al principio di percorribilità • Meglio la ciclabile separata fra sosta e marciapiede che fra sosta e banchina alberata a centro strada che richiede interventi che incidono sulla percorribilità e sulla sicurezza (attraversamenti multipli, non continuità) • Se la ciclabile protetta è realizzabile solo su un tratto di strada della direttrice scelta la città deve forzare la mano per procedere in modo che tale intervento si prolunghi per tutta l'estensione del tratto, diminuendo lo spazio ad altre forme di traffico o si pregiudicherà l'intervento e non si sposterà mai la percentuale di traffico dal motorizzato al sostenibile. 	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>Per raggiungere gli obiettivi del BP le (nuove) direttrici e circolari dovranno diventare assi ad "alta capacità" di traffico ciclistico, di conseguenza altamente attrattive per coloro che sceglieranno di lasciare l'auto e utilizzare la bicicletta come mezzo di spostamento quotidiano.</p> <p>Il linea di principio la corsia ciclabile è preferibile se affiancata al marciapiede e separata dalla sosta con un cordolo di protezione. È necessario però valutare il contesto in cui si intende operare e verificare le preesistenze e l'effettiva possibilità di modifica; l'attraversamento in più punti della corsia ciclabile nei punti in cui sono localizzate attività con forte attrattività o spazi riservati ad attività su strada (officine meccaniche, dehors...) creerebbe conflitto con la pista.</p> <p>Il principio della continuità e linearità sarà rispettato ove possibile nel rispetto della sicurezza complessiva della mobilità</p>
<p>2. Le corsie ciclabili – assi secondari, fra sosta e corsia, fra marciapiede/banchina e corsia viaria suggeriscono al traffico pesante che uno spazio di strada è dedicato alla circolazione delle biciclette e tendono ad allineare il traffico in maniera più ordinata ma...</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'asse deve essere secondario e attraversato da poche auto • Sono poco attrattive del traffico ciclistico perché non consentono di attraversare la città in sicurezza • Le corsie in vernice si deteriorano e si scolorano in breve tempo • Anche se una corsia disegnata può rappresentare un piccolo deterrente alla sosta in doppia fila è da tenere a mente che tale pratica non sarà realmente scoraggiata. • Devono essere sempre lineari e continue e non devono obbligare il ciclista a "giravolte" sulle carreggiate 	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>Il sistema ciclabile della città prevede una notevole espansione dei tracciati, che ovviamente per problemi di budget e per condizioni ambientali non può essere previsto tutto in sede propria. Pertanto come spiegato nel biciplan si cercherà di rendere più continui possibili i tracciati, ma soprattutto si penserà alla sicurezza e quindi quando la linearità dei percorsi non garantisce sicurezza alla circolazione si adotteranno tipologie differenti.</p> <p>Il principio è quello di favorire il transito ciclabile in sicurezza. Dall'indagine sulla mobilità si evince che gli spostamenti medi giornalieri effettuati misurano circa 6 km (andata e ritorno). Se lungo il tracciato incontra qualche deviazione per effettuare gli attraversamenti, deve confidare che in quel caso l'attraversamento rettilineo non avrebbe garantito sicurezza.</p>
<p>3. I controviali a 30km/h – ciclabilità diffusa (pag.21): rappresentano un'alternativa allo scorrimento su pista ciclabile e sono previsti quando la conformità della strada non permette altre soluzioni. Quindi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Devono essere elaborate delle soluzioni molto efficaci affinché tutto il traffico veicolare motorizzato sia convogliato verso il viale principale. Entrare nel controviale dovrà essere per forza di cose molto più complesso e previsto solo per chi deve svoltare o cercare parcheggio. • Devono essere anche ricercate soluzioni che modifichino anche la percezione della carreggiata del controviale. Attualmente, il controviale è un'alternativa che non presenta alcuna differenza con il viale principale e pertanto non può essere minimamente considerato come un'area più sicura di attrazione del traffico ciclistico. • Nasi all'entrata su ogni incrocio? Dossi? Segnaletica orizzontale e verticale? Arredo urbano? Restringimenti della carreggiata? 	<p>Osservazione condivisibile</p> <p>Nei corsi dove sono presenti i controviali la circolazione principale avviene nella carreggiata centrale mentre nelle laterali sono dedicate al traffico locale e di distribuzione. Esistono però delle situazioni in cui le svolte avvengono dal controviale e in questi casi il traffico si distribuisce sulle diverse carreggiate.</p> <p>Possono essere studiate soluzioni che rendano più percepibile la funzione secondaria del controviale con indicazioni a favore del transito ciclabile e residenziale, quali dossi di rallentamento nasi, ecc.</p>

OSSERVAZIONI Coordinamento "Bike Pride" #salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola	CONTRODEDUZIONI
<p>4 I percorsi ciclo-pedonali (pag.21):</p> <p>ricavati dai marciapiedi dovrebbero essere ridotti al minimo</p> <p>Creano conflitti tra le utenze: pedoni e ciclisti hanno esigenze diverse e si muovono in modo diverso sui marciapiedi.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Hanno una capacità estremamente ridotta. · Portano ad affacciarsi agli incroci in corrispondenza degli attraversamenti pedonali, dove un ciclista rischia di non essere visto. · Non sono attrattivi del traffico ciclistico 	<p>Si ritiene di confermare i percorsi ciclo-pedonali esistenti, verificando l'eventuale possibilità di corsie ciclabili alternative; quando le caratteristiche geometriche non consentono la realizzazione di piste in sede propria, e laddove non vi è un forte transito di pedoni si ritiene possibile la condivisione con le bici, come per'altro indicato dalla normativa vigente. Nei nuovi tracciati proposti si verificheranno attentamente alternative agli stessi.</p>
<p>5. Gli attraversamenti ciclabili, gli incroci e le rotonde (pag.22):</p> <p>devono essere realizzati tenendo conto sia della sicurezza stradale sia della percorribilità. Consideriamo poco esatta (citando dal Bici Plan) la definizione "gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con presenza di piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni". Pedoni e ciclisti hanno comportamenti differenti. In particolare sarebbero da evitare:</p> <ul style="list-style-type: none"> · Attraversamenti multipli non necessari su incroci · <p>Attraversamenti multipli su rotonde: una rotonda può essere predisposta per essere percorsa in bici in sicurezza. Viceversa imporre ai ciclisti di attraversare ogni singola strada comporta rischi aggiuntivi e perdita di tempo.</p> <ul style="list-style-type: none"> · Svolta a sinistra: specialmente (ma non solamente) negli incroci con semafori, la svolta a sinistra può essere effettuata mediante un'unica manovra · La gestione degli attraversamenti ciclabili è un argomento complesso ed in evoluzione su cui sono state provate con alterne fortune molte soluzioni. Si veda ad esempio quella attualmente considerata maggiormente efficiente e sicura mostrata in questi video e che può con poche modifiche essere adottata tanto per normali incroci quanto per rotonde (specialmente quelle di nuova costruzione). 	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>In particolare si precisa quanto segue:</p> <p>Non può essere indicata una tipologia unica per gli attraversamenti, quando la linearità dei percorsi non garantisce sicurezza alla circolazione si adotteranno tipologie differenti. Il principio è quello di favorire il transito ciclabile in sicurezza.</p> <p>La progettazione delle rotonde con anello ciclabile esterno è stata recepita e sarà attuata nelle nuove rotatorie dove è prevista la pista ciclabile. Sarà inserito uno schema nel biciplan.</p> <p>Non si ritiene possibile svolgere la manovra di svolta a sx in un'unica manovra senza entrare in conflitto con gli altri veicoli.</p> <p>la progettazione di nuovi assi stradali i sarà corredata da piste ciclabili e pertanto l'attraversamento delle intersezioni sarà studiato contestualmente a quello veicolare.</p>
<p>(pag.26):</p> <p>Non si accenna da nessuna parte alla manutenzione delle piste (tempi criteri, ecc).</p>	<p>La manutenzione delle piste rientra nell'ambito più diffuso della manutenzione dello spazio stradale e d è stata inserita nella tabella dei costi del Biciplan (parte IV).</p>
<p>(pag.26):</p> <p>La soluzione del binario di scorrimento per bici dovrebbe essere contemplata nel Bici Plan come manufatto da aggiungere per ogni scala di sopra/sottopasso: ad es. per rendere accessibili con facilità i binari delle stazioni come Lingotto (dove non c'è alcun 'aiuto' per trasportare le bici). Nella nuova stazione ferroviaria di Porta Susa l'ingresso B da c. Inghilterra ha il logo 'bici', ma la rotaia di discesa ai binari è impraticabile perché è impossibile inserire entrambe le ruote nella rotaia stessa. Il binario, ora attaccato al muro, andrebbe almeno spostato verso il centro scala di una trentina di cm!)</p>	<p>Nella progettazione bisognerebbe adottare tipologie adeguate per il superamento delle scale, specialmente nelle stazioni non dotate di ascensori. Le ascensori di Porta Susa possono essere utilizzate anche per le bici.</p> <p>Il posizionamento delle guide deve garantire lo scivolamento della bici, senza nel contempo rappresentare un ostacolo per i pedoni. Saranno esaminate le proposte di guida ove ritenute necessarie.</p>

OSSERVAZIONI Coordinamento "Bike Pride" #salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola	CONTRODEDUZIONI
<p>(pag.26): Non c'è nel Bici Plan alcun accenno al doppio senso ciclabile: andrebbe previsto almeno in tutte le vie interne alla Ztl ambientale dove possibile (<i>nella foto Bolzano</i>)</p>	<p>La possibilità del doppio senso ciclabile è stata valutata nel capitolo della ciclabilità diffusa. In ogni caso il transito ciclabile nei due sensi in vie a senso unico, dovrà essere oggetto di parere del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, come già avvenuto in altri contesti nazionali (parere MIT del 21/12/2011).</p>
<p>(pag.27): Non c'è nel Bici Plan alcun accenno alla svolta a destra agli incroci con semaforo consentita anche col rosso, come previsto in altre nazioni europee</p>	<p>Non è prevista dal codice, se non quando vi è la freccia semaforica che indica il verde</p>
<p>(pag.27): Non ci sono proposte per regolamentare/agevolare la svolta a sinistra ciclabile. Essendo una delle situazioni più pericolose, crediamo che il Bici Plan dovrebbe studiare e prevedere una soluzione unica 'standard', in modo che tutti la possano (ri)conoscere (vedere "standard")</p>	<p>Non può essere inserito uno standard viste le diverse tipologie delle strade; possono essere studiate soluzioni che garantiscano lo svolgimento delle manovre il più possibile in sicurezza</p>
<p>(pag.27): Il Bici Plan dovrebbe prevedere l'eliminazione di molti degli attraversamenti ad 'U' o a "tre fasi semaforiche" delle piste ciclabili poste in centro strada o sugli spartitraffico fra viale e controviale attraverso una serie di interventi (segnaletica, cordoli) che attenuino la pericolosità della svolta a destra (viale -> controviale) delle auto</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>Gli attraversamenti ciclabili devono essere valutati attentamente a seconda del nodo. Quando l'attraversamento ciclabile viene demarcato lo stesso deve garantire sicurezza al ciclista anche se a volte l'attraversamento non è diretto. Ogni soluzione deve essere attentamente vagliata rispetto ai flussi veicolari presenti all'intersezione.</p>
<p>(pag.27): ● Il Bici Plan dovrebbe prevedere la riorganizzazione delle piste ciclo-pedonali promiscue (o si parla di ciclabilità diffusa su strada o di piste ciclabili). Le direttrici ciclabili pedonali promiscue sono un controsenso e come già evidenziato gli attriti sono cresciuti e l'aumento delle biciclette non farà altro che acuirli.</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>Si valuterà nei tracciati delle direttrici quali siano i tratti ciclo-pedonali esistenti e previsti e quali potrebbero essere eventuali alternative fattibili secondo diversi fattori (geometrici/economici...)</p>
<p>(pag.27): Non vi è alcun piano per la realizzazione di parcheggi per bici in struttura, sebbene vengano citati.</p>	<p>Non esiste un piano per la realizzazione di parcheggi in struttura per le bici. La sosta lunga delle bici è oggetto di un confronto in corso con RFI e Grandi Stazioni per favorire l'intermodalità.</p>
<p>(pag.28): Non vi sono approfondimenti sui temi dell'intermodalità (trasporto bici su treni metropolitani, su TPL, parcheggi di interscambio, ecc.)</p>	<p>Il tema del trasporto sui treni delle bici viene condotto con RFI e Agenzia, mentre per il trasporto sulla metropolitana si è verificata l'impossibilità per le dimensioni delle vetture e la necessità di ancorare le bici. Si definirà con GTT la possibilità di caricare sui mezzi pubblici le bici pieghevoli, peraltro già possibile sulla metropolitana, e la gratuità del trasporto bici nei treni GTT intercomunali. Si approfondirà altresì la possibilità di sperimentare l'integrazione bici-bus, così come realizzato in alcune realtà straniere, con il posizionamento sul retro o davanti ai bus di linea delle rastrelliere portabici.</p>
<p>(pag.28): Le piste ciclabili rialzate non devono essere interrotte con avvallamenti per il passaggio veicolare (passi carrabili, attraversamenti,...) anzi il rialzo aiuta a garantire la sicurezza del ciclista e a rallentare il traffico veicolare avendo la funzione di dissuasore di velocità. Anche per questo punto, ripensare ciclabili già esistenti, introdurre come vincolo progettuale per le nuove ciclabili.</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>Si concorda che i tracciati ciclabili e pedonali devono essere mantenuti in quota e che vengano realizzati scivoli veicolari in corrispondenza dei passi carrai .e nelle nuove realizzazioni tali indicazioni sono prescrittive</p>
<p>(pag.29): Non troviamo riscontro in merito all'utilizzo delle corsie riservate al trasporto pubblico che potrebbe avvenire in alcuni casi.</p>	<p>L'autorizzazione all'uso delle corsie del trasporto pubblico potrebbe essere prevista, ma sarà necessario valutare quali corsie rendere percorribili dalle bici; sono da escludere le corsie con presenza di binari tranviari e quelle percorse da molte linee bus.</p>

OSSERVAZIONI Coordinamento “Bike Pride” #salvaiciclisti, Muovi Equilibri, Il Solco, Ciclobus, Legambiente Molecola	CONTRODEDUZIONI
<p>(pag.30): Non si fa cenno alle risistemazioni stradali in caso di lavori (in genere la ciclabilità non viene presa in considerazione)</p>	<p>Integrazione della scheda “Iter concessione suolo pubblico su itinerari ciclabili”: “Le occupazioni di suolo pubblico temporanee per lavori (o altre necessità) dovranno essere concesse a condizione che siano previste e segnalate adeguatamente le alternative per i ciclisti e che venga garantito a fine lavori il ripristino a regola d’arte della pista ciclabile nei tempi previsti.</p>
<p>(pag.30): Non si fa riferimento a segnaletiche verticali e orizzontali avanzate e sperimentali come le corsie a di alleggerimento agli incroci, alle case avanzate, ecc. (adottabili ad esempio nei controviali zona 30)</p>	<p>Si tratta di una soluzione, usata spesso all’estero e più raramente in Italia, che consente alla bicicletta di posizionarsi davanti alle auto in attesa, di partire per prima per essere maggiormente visibile nell’incrocio ed evita ai ciclisti di respirare direttamente gli inquinanti emessi dagli autoveicoli in attesa al semaforo. L’attuale Codice della Strada non prevede espressamente tale tipologia di segnaletica; potrebbe essere fatto un quesito al Ministero dei trasporti per una sperimentazione (ing. Mazziotta)</p>
<p>(pag.32): Ci pare non siano stati pensati provvedimenti strutturali che possano interferire, attenuare o debellare la sosta in doppia fila (vedere “sicurezza stradale?”).</p>	<p>La sosta in seconda fila è una abitudine molto pericolosa che deve essere contrastata dove possibile con provvedimenti strutturali dove crea insicurezza alla circolazione ; la doppia fila diffusa deve essere contrastata aumentando il senso civico della gente e con campagne di educazione e sanzionamento da parte dei VVUU. L’ipotesi di realizzare corsie ciclabili nei controviali può rappresentare un deterrente alla sosta irregolare.</p>

OSSERVAZIONI	CONTRODEDUZIONI
<p>Le seguenti osservazioni sono riferite al documento "Piano della mobilità ciclabile (BICIPLAN) della Città di Torino", datato gennaio 2013, di complessive 137 pagine. Le nostre osservazioni sono scritte in caratteri blu e sono precedute dal numero di pagina del documento citato.</p> <p>Pag. 4 La Città intende impegnarsi a far sì che la bicicletta rappresenti il 15% della ripartizione modale nella mobilità entro 10 anni MCI: bisogna sempre dire da quale percentuale si parte, oggi, per arrivare al 15%. A pag. 17 si legge che nel 2008 la percentuale era del 3,14%.</p>	<p>Modificato il testo: "La Città intende impegnarsi a far sì che la bicicletta rappresenti il 15% della ripartizione modale nella mobilità entro 10 anni rispetto al 3,14% di partenza".</p> <p>Si fa notare che questa parte introduttiva del Bici plan è più generale e "politica" per delineare lo scenario verso cui si tende. Si rimanda al paragrafo specifico la descrizione dell'obiettivo strategico del 15%, con il punto di partenza e le modalità di rilevazione.</p>
<p>Pag. 11 2011 la delibera di adozione del PUMS (D.C.C: mecc 2010 03195/006 del 7/02/2011, indica che "in continuità con il Piano degli itinerari ciclabili (approvato come piano di dettaglio al PUT2002 MCI: dal capoverso manca una parte di testo.</p>	<p>errore materiale corretto</p>
<p>Pag. 20 nella scelta della pavimentazione si devono privilegiare materiali lisci, solidi, privi di interruzioni, che permettano di mantenere velocità di spostamento e percorribilità con qualsiasi tipo di bicicletta; MCI: Privilegiare significa "Preferire qualcosa rispetto ad altro". Dire che si deve privilegiare, lascia aperta la possibilità di impiegare anche pavimentazioni non lisce. Meglio essere molto netti: "la pavimentazione delle piste e degli itinerari ciclabili deve avere superfici lisce e prive di interruzioni, almeno quanto la carreggiata autoveicolare, al fine di garantire buone velocità di spostamento e un buon confort di marcia".</p>	<p>testo modificato nella scelta della pavimentazione saranno utilizzati materiali lisci, solidi, privi di interruzioni, che permettano di mantenere velocità di spostamento e percorribilità con qualsiasi tipo di bicicletta;</p>
<p>Pag. 21 · lo spazio per la ciclabilità non va mai sottratto alla pedonalità, va ambita una più equa ripartizione degli spazi che preveda, come da esperienze europee, 1/3 ad uso motorizzato, 1/3 ad uso servizio pubblico, 1/3 ad uso ciclabile e pedonale MCI: 1/3 ad uso servizio pubblico, meglio scrivere 1/3 al trasporto pubblico</p>	<p>testo modificato 1/3 ad uso del trasporto privato, 1/3 ad uso del trasporto pubblico, 1/3 ad uso ciclabile e pedonale</p>
<p>Pag. 29 e 120 Parcheggi per biciclette MCI: per quanto riguarda i parcheggi per biciclette, si raccomanda di tenere conto, nella scelta delle strutture, dei seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • sicurezza contro il furto della bicicletta • sicurezza per i pedoni • estetica in funzione dell'ambiente circostante • standardizzazione ed economicità • segnaletica specifica <p>Sicurezza contro il furto della bicicletta Il tipo più sicuro è il tipo Sheffield a U invertita, con barra trasversale (anche detta ad A arrotondata), che impedisce al lucchetto di scivolare a terra (dove può essere più facilmente tagliato) e alla bicicletta di scivolare a terra; gli attuali archi inox utilizzati in città non ne sono dotati. Sicurezza per i pedoni sugli archi esterni, una seconda barra trasversale, più vicina al suolo, permette ai non vedenti di percepire più facilmente, con il bastone, la presenza della batteria di archi; gli attuali archi inox utilizzati in città non ne sono dotati Estetica in funzione dell'ambiente circostante Esistono diverse versioni del tipo Sheffield; conviene selezionarne due-tre che si adattino meglio ai diversi tipi di ambiente urbano circostante. Standardizzazione ed economicità L'utilizzo di modelli standardizzati per l'intera città offre diversi vantaggi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • si garantiscono alto livello e uniformità di prestazioni • il ciclista, anche quello meno esperto, amiliarizza con il supporto e impara ad usarlo nel modo più efficace si garantisce una buona integrazione con l'ambiente circostante • infine, la produzione in grandi numeri dovrebbe permettere di abbassare i prezzi. <p>Segnaletica specifica È importante segnalare i cicloparcheggi in modo che siano facilmente individuabili dal ciclista nell'ambiente urbano.</p>	<p>La tipologia degli archetti portabici diffusi sul territorio cittadino è quella standard adottata dalla città.</p>

OSSERVAZIONI	CONTRODEDUZIONI
<p>Pag. 41 Il turismo sostenibile MC!: Non sembra un tema pertinente a un biciplan</p>	<p>Il tema è pertinente in quanto una città più ciclabile è una città che può attrarre più cicloturisti, il cicloturismo è in crescita e che nei paesi del centro /nord Europa raggiunge un fatturato notevole</p>
<p>Pag. 43 Mobilità pedonale MC!: Non sembra un tema pertinente a un biciplan</p>	<p>Il tema della ciclabilità, è naturalmente associato alla pedonalità diffusa e agevolata in quanto sono forme di mobilità alternative all'uso dell'auto e possono contribuire a improntare lo sviluppo urbano verso una Mobilità più sostenibile.</p>
<p>Pag. 92 Corso Agnelli (tratto corso Cosenza – corso Tazzoli) Piste ciclabili mono – direzionali esistenti sul controviale ovest del corso MC!: la ciclabile lungo Corso Agnelli, tra Cordo Tazzoli e Via Filadelfia, presenta un fondo assai dissestato e perciò poco confortevole. Il controviale adiacente ha una superficie assai più liscia e perciò più conveniente per il ciclista Vi sono inoltre troppi cambi di traiettoria agli incroci.</p>	<p>Le segnalazioni sulle piste esistenti saranno valutate nella programmazione degli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità e alla risoluzione delle criticità. Dovrà essere fatta una scala di priorità nell'ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile date le risorse disponibili</p>
<p>Pag. 95 Corso Settembrini (tratto corso Orbassano – Unità d'Italia) Piste ciclabili mono-direzionali esistenti sul lato Nord MC!: Corso Settembrini si estende da Corso Orbassano a Piazzale Caio Mario. Non arriva in Corso Unità d'Italia. Corso Settembrini ha piste ciclabili in sede propria monodirezionali sui due lati. Il fondo delle piste è per lo più in pessime condizioni (buche nell'asfalto, scivoli troppo ripidi in corrispondenza dei passi carrai Fiat). C'è inoltre una situazione di forte conflitto con le auto in sosta dei lavoratori e dei visitatori del comprensorio Fiat.</p>	<p>Correzione errore materiale: Corso Settembrini (tratto corso Orbassano – Caio Mario) Piste ciclabili mono-direzionali esistenti su ambo i lati Le segnalazioni sulle piste esistenti saranno valutate nella programmazione degli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità e alla risoluzione delle criticità. Dovrà essere fatta una scala di priorità nell'ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile date le risorse disponibili</p>
<p>Senza riferimento a pagine specifiche Scivoli Occorre realizzare, ovunque si valuti utile, scivoli per far salire/scendere le biciclette lungo le scale che si trovano sul territorio, lungo gli itinerari ciclabili</p>	<p>Deve essere una modalità prevista nella progettazione corretta e completa di un tracciato ciclabile</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>1 pag 2... La Città intende impegnarsi a far sì che la bicicletta rappresenti il 15% della ripartizione modale nella mobilità entro 10 anni ... Ad oggi i dati disponibili sono riferiti all'anno 2008. Si richiede di esplicitare da quale percentuale si parte per arrivare al 15%. Infatti a pag. 17 si legge che nel 2008</p>	<p>Modificato il testo: “La Città intende impegnarsi a far sì che la bicicletta rappresenti il 15% della ripartizione modale nella mobilità entro 10 anni rispetto al 3 % di partenza”.</p> <p>Si fa notare che questa parte introduttiva del Bici plan è più generale e “politica” per delineare lo scenario verso cui si tende. Si rimanda al paragrafo specifico la descrizione dell’obiettivo strategico del 15%, con il punto di partenza e le modalità di rilevazione.</p>
<p>2 pag 11 2011 la delibera di adozione del PUMS (D.C.C: mecc 2010 03195/006 del 7/02/2011, indica che “in continuità con il Piano degli itinerari ciclabili (approvato come piano di dettaglio al PUT2002 ... Si suggerisce di completare il capoverso relativo al 2011.</p>	<p>corretto</p> <p>la delibera di adozione del PUMS (D.C.C: mecc 2010 03195/006 del 7/02/2011), indica che “...in continuità con il Piano degli itinerari ciclabili (approvato come piano di dettaglio al PUT 2002 - deliberazione Giunta Comunale 3 febbraio 2004 - mecc. 2004 00550/006) sarà redatto il Piano Ciclistico della Città; piano che definirà nell'arco temporale del PUMS gli interventi e le azioni prioritarie per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica”.</p>
<p>3 pag 12-13 CRONOLOGIA REALIZZAZIONE PISTE/PERCORSI DAL 2001 ... Opere di manutenzione ... Si richiede una maggiore integrazione con il Piano Urbano della Mobilità (PUMS). Abbandono della (purtroppo) diffusa e ricorrente “logica degli interventi per frammenti”, spesso legato a una “logica dell'emergenza”, o più semplicemente alla realizzazione di più o meno brevi tratti di infrastrutture ciclo pedonali non connessi tra loro, generando in tal modo una rete connessa “a macchia di leopardo”.</p> <p>Indicatori proposti: Indice di continuità della rete = km_rete_ reale / km_rete_ideale_connessa Indice di copertura della rete = km_strade / km_piste_ciclabili</p> <p>Nel conteggio integrare le due direttrici verso Grugliasco / verso ospedale Don Bosco.</p> <p>Si richiede una correlazione tra la manutenzione stradale ciclabile con valori di spesa parametrati allo sviluppo dell’obiettivo (15%) della ciclabilità urbana.</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all’osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>In particolare si precisa quanto segue: Il biciplan è un piano di dettaglio del PUMS. La continuità dei percorsi è uno dei principi del Biciplan.</p> <p>Il Biciplan nella versione definitiva è corredato di un capitolo riguardante gli Indicatori, fra questi sono già compresi i due indicatori proposti.</p> <p>Osservazione accoglibile parzialmente Collegamento con Grugliasco Per quanto riguarda un collegamento nella zona ovest si concorda nel prevedere una direttrice che colleghi il polo universitario di Grugliasco con Torino, inserendo il tracciato Rosselli –Tirreno –Strada antica di Grugliasco – corso Torino (in Grugliasco), come indicato nel Master plan di Corona Verde</p> <p>Il collegamento ciclabile con l’ospedale Giovanni Bosco è già previsto negli itinerari di distribuzione collegando trasversalmente le direttrici 1a e 2a1.</p> <p>La manutenzione delle piste rientra nella manutenzione dello spazio pubblico in generale. Nell’ambito della viabilità ciclistica sono previsti oltre a nuovi interventi interventi di manutenzione.</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>4 pag 17 La metodologia adottata dall’Agenzia prevede indagini CATI (indagine-questionario tramite interviste telefoniche) svolte con cadenza biennale alternando campioni di grandi dimensioni (circa 30 mila interviste) e campioni di piccole dimensioni (circa 7 mila interviste) ...</p> <p>a) Si rileva che l’indagine dell’Agenzia mobilità metropolitana eseguita con sistema CATI (interviste telefoniche) presuppone una cadenza biennale ma che in sostanza reca dati 2008 (ovvero ben 5 anni or sono) tempi in cui sia la sensibilità al mezzo sia alcuni servizi che hanno dato una significativa svolta all’utilizzo della bicicletta (bike sharing) non erano presenti. Infatti la prima manifestazione (ormai annuale) del Bike Pride è del 2010 e all’inizio del 2013 il Bike sharing ha 18mila abbonati e 100 stazioni di prelievo;</p> <p>b) Dal punto di vista numerico, anche secondo gli specialisti di statistica, un campione così vasto (30mila e 7mila interviste) è esageratamente sovradimensionato e pur facendo un lavoro costoso non si riscontra che una buona affidabilità statistica ottenibile con numeri ben più modesti. Questo accorgimento potrebbe facilitare una maggior frequenza a parità di costi;</p> <p>c) Anche il periodo non è del tutto appropriato tant’è che prima di marzo/aprile non si verificano mai esplosioni di utilizzi (tant’è che le bici del Bike sharing sono in manutenzione programmata e i prelievi sono minori). Estendere l’indagine fino al periodo di giugno, ci pare più congruo;</p> <p>d) Da alcuni anni le Associazioni e il Comune di Torino con Giretto d’Italia contribuiscono al raccoglimento dei dati ma sul Biciplan questi numeri non emergono in modo intellegibile.</p>	<p>L’Indagine dell’Agenzia Mobilità Metropolitana è molto complessa e si spinge su tutto il territorio provinciale. Analizza e studia moltissime variabili e solo con le edizioni del 2008 e 2010 viene evidenziata la mobilità ciclabile. E’ attualmente in corso la rilevazione prevista nel 2012 che indaga un po’ più approfonditamente la mobilità ciclabile.</p> <p>a) È stato utilizzato il dato del 2008 perché ricavato da un campione più ampio. Anche nell’edizione del 2010 non vengono rilevati gli effetti del bike sharing in quanto la rilevazione è stata effettuata prima dell’inaugurazione del servizio tobike.</p> <p>b) L’affermazione è opinabile ma ci vorrebbe una disquisizione matematica per parlarne. Alcuni argomenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l’indagine è fatta per altri scopi e i dati sull’uso della bici sono un risultato aggiuntivo ottenuto a costo zero • il dimensionamento è determinato dall’intervallo di confidenza desiderato per la mobilità individuale con uso del trasporto pubblico per la quota di uso dei modi • i 30.000/7.000 sono su tutta la provincia, il campione relativo a Torino è più piccolo L’AMM ha ritenuto di caratterizzare l’indagine biennale con la metodologia adottata vista la vastità e complessità dei dati analizzati e l’esigenza di ottenere intervalli di confidenza significativi, cioè maggior precisione nei dati. <p>c) I risultati delle indagini, specie quelle su grandi campioni è utilizzato (anche) per studiare il dimensionamento dei sistemi di mobilità motorizzata - in particolare del trasporto pubblico - nei periodi di massimo utilizzo, quindi nel periodo di apertura scuole. In sostanza il periodo di rilevazione termina nel periodo auspicato dall’associazione.</p> <p>d) I dati del Giretto d’Italia, empirici ma indicativi nella loro evoluzione, sono stati recepiti nel quadro degli indicatori per il monitoraggio di validità/efficacia del Bici Plan.</p> <p>Un documento di approfondimento sulle osservazioni è stato redatto dall’AMM ed è a disposizione presso l’Ufficio Biciclette.</p>
<p>5 pag 20 la brevità, intesa come razionalità ed efficienza dei tracciati, che devono evitare per quanto possibile l’utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi solo perché di più facile realizzazione.</p> <p>Pur essendo presente tra le specifiche si sottolinea l’importanza di attraversamenti diretti agli incroci dei grandi corsi che diversamente compromettono l’attrattività del percorso stesso. Nelle applicazioni questo fattore non deve rimanere solo un enunciato di principio (es. incrocio Montecucco/Monginevro).</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all’osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>In particolare si precisa quanto segue:</p> <p>Gli attraversamenti ciclabili devono essere valutati attentamente a seconda del nodo. Quando l’attraversamento ciclabile viene demarcato lo stesso deve garantire sicurezza al ciclista anche se a volte l’attraversamento non è diretto. Ogni soluzione deve essere attentamente vagliata rispetto ai flussi veicolari presenti all’intersezione.</p>
<p>6 pag 20 I criteri da considerare a livello generale per la progettazione e la pianificazione della rete degli itinerari ciclabili sono (art.2 c. b del Reg. DM 557/99): ... la continuità, da intendere come elemento che condiziona la scelta progettuale non tanto del tracciato, quanto della soluzione tecnica da adottare per garantire sempre omogenee condizioni di sicurezza e comfort su tutto l’itinerario; ...</p> <p>Tra i criteri che vengono enunciati, tutti condivisibili, si vuole segnalare un criterio aggiuntivo di valutazione che è quello del comfort che prende spunto dallo sforzo muscolare irregolare con conseguente aumento della fatica delle gambe che fa diminuire drasticamente l’attrattività. Un’interessante analisi di tutti gli aspetti pro e contro la progettazione dei percorsi è trattata in uno studio fatto dall’università di Brescia (il cui Biciplan è cronologicamente tra i primi in Italia).</p> <p>7</p>	<p>Nella progettazione dei tracciati si terrà conto di questo fattore che è già inserito nel testo del Biciplan</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>7 Non compare tra i criteri nel BP Nella lunga elencazione degli interventi fatti e di quelli che fanno parte del piano strategico generale non si hanno indicazioni sul dato fondamentale che è la velocità di progetto (a che velocità preventiva si può muovere l'utente) che è indispensabile per rimuovere a priori errori grossolani specialmente sulle direttrici e sulle circolari che per definizione, essendo l'ossatura della rete, devono avere un'attrattività molto elevata. A questo proposito quindi si escludono tratti in cui le bici vanno a mano o conflittualità con pedoni e mezzi motorizzati. Un esempio sono le circolari in corrispondenza di mercati come nel primo tratto di corso Brunelleschi oppure risolte come quella di corso Taranto o Cincinnato.</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>In particolare si precisa quanto segue:</p> <p>Nella individuazione delle direttrici e circolari si sono valutati i tracciati e si è a conoscenza di tratti in cui la ciclabilità presenta delle difformità lungo i tracciati. Si potranno valutare nei tratti le criticità da risolvere mentre nei nuovi tratti si dovranno attentamente valutare gli aspetti legati alla conflittualità con pedoni e mezzi motorizzati.</p> <p>Il tracciato della C2 in corrispondenza di mercati di corso Svizzera e Racconigi è stato riposizionato sui corsi Montegrappa – Montecucco come richiesto dalla Circostrizione 4.</p>
<p>8 pag 20 nella scelta della pavimentazione si devono privilegiare materiali lisci, solidi, privi di interruzioni, che permettano di mantenere velocità di spostamento e percorribilità con qualsiasi tipo di bicicletta; ... Privilegiare significa "Preferire qualcosa rispetto ad altro". Dire che si deve privilegiare, lascia aperta la possibilità di impiegare anche pavimentazioni non lisce. Meglio essere molto netti: "la pavimentazione delle piste e degli itinerari ciclabili deve avere superfici lisce e prive di interruzioni, almeno quanto la carreggiata autoveicolare, al fine di garantire buone velocità di spostamento e un buon confort di marcia"</p>	<p>Testo modificato:</p> <p>nella scelta della pavimentazione si devono utilizzare materiali lisci, solidi, privi di interruzioni, che permettano di mantenere velocità di spostamento e un buon confort di marcia con qualsiasi tipo di bicicletta;</p>
<p>9 pag 21 lo spazio per la ciclabilità non va mai sottratto alla pedonalità, va ambita una più equa ripartizione degli spazi che preveda, come da esperienze europee, 1/3 ad uso motorizzato, 1/3 ad uso servizio pubblico, 1/3 ad uso ciclabile e pedonale..... L'enunciato ci trova particolarmente concordi in particolare sulla ripartizione degli spazi e su quello della errata sottrazione di spazi ai pedoni. Una specifica molto utile che dovrebbe emergere in modo chiaro, conseguente a questa scelta, è il dimensionamento minimo delle carreggiate sulle strade con spazi residuali tutti da indirizzare verso altri utilizzi. Nella stragrande maggioranza dell'esistente infatti succede quasi sempre che strade e carreggiate più ampie del necessario favoriscano sia velocità superiori a quelle consentite (70, 50, 30 km/h) sia l'abuso di sosta non regolare. Lo spazio residuale che ne scaturisce diventerebbe quello per pedoni, ciclisti, carico/scarico merci, fermate bus in più appropriata sede. Tutto ciò darebbe la certezza e la chiarezza necessaria agli utenti dei veicoli a motore di poter applicare nel proprio tragitto tutte le regole derivanti da un corretto comportamento alla guida. Ci rendiamo conto che l'impegno per l'amministrazione è enorme ma in un piano strategico come il Biciplan che enuncia una tripartizione degli spazi esso non è eludibile. In città europee dove le densità abitative e la bici ha trovato i suoi spazi questo è normale e si auspica che nell'arco di tempo di validità del Piano lo diventi anche a Torino. Un aspetto da curare in questo senso potrebbe partire da un'indagine a vasta scala sulla necessità per i cittadini di spazio di parcheggio sulla strada che in alcuni casi non dovrebbe essere permanente 24/24 ore. A volte infatti si vedono auto che non si muovono per intere giornate occupando spazi che appartengono a tutti, così come soste in strada diurne con box di proprietà o in affitto che restano vuoti per la pigrizia di non ricoverare l'auto più volte al giorno. Questo comportamento restringe anch'esso gli spazi di sosta per chi si trova in transito in quella zona. In alcuni casi lo spazio sul controviale è persino triplo rispetto al necessario (vedi ad es. corso Mortara/Vigevano oppure corso principe Eugenio dove la larghezza è in alcuni casi ottimale ma in un altro isolato diventa doppia).</p>	<p>L'osservazione sottolinea principi che sono alla base del Piano e che sono parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>La risoluzione delle problematiche evidenziate, in particolare sottrazione di spazio al traffico veicolare a favore della pedonalità e ciclabilità, costituisce un impegno importante e che necessita di investimenti e tempi di realizzazione;</p> <p>È un principio molto importante che sarà sempre alla base della progettazione e del riordino della circolazione complessiva .</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>10 pag 22 La progettazione di nuove piste ciclabili, compresi i raccordi tra piste ciclabili già esistenti, dovrà essere coerente con le competenze in merito alla mobilità ciclabile previste nel documento che ricostituisce l'Ufficio Biciclette, il Gruppo di Lavoro e il Comitato Consultivo Biciclette (deliberazione della G.C. n. mecc. 2009 01767/21). Lo studio di fattibilità di ogni progetto dovrà essere visionato e approvato dal Gruppo di lavoro per la mobilità ciclabile e, prima di essere oggetto di deliberazione, dovrà essere sottoposto all'esame del Comitato Consultivo Biciclette e dei rappresentanti delle Circostrizioni interessate per l'acquisizione delle osservazioni di competenza così come previsto dalla citata deliberazione. Nella deliberazione di approvazione del progetto si darà atto dell'iter seguito e sarà allegato il verbale della riunione del Comitato Consultivo.</p> <p>Ottima l'impostazione di pareri sui nuovi interventi, pratica già presente ed apprezzata tra associazioni e ufficio bici, ma riteniamo che dare un maggior peso a questi pareri (progettazione partecipativa) e a quello espresso da VAS (valutazione ambientale strategica) possa dare maggior efficacia agli interventi. In ogni caso vista la differenza di costi, ben più ridotti per interventi dedicati ai ciclisti rispetto a quelli per veicoli d'altro tipo, auspichiamo un canale privilegiato e più rapido per i primi ottenendo in anticipo il risultato che il Biciplan si auspica (15% di spostamenti in bici) e quindi un sostanziale risparmio su altri interventi che con quella ripartizione ed equilibrio numerico risulterebbero superflui. Si sottolinea comunque l'importanza d'una seria manutenzione ordinaria o straordinaria sul già realizzato.</p>	<p>Conferma di quanto espresso dal Piano</p>
<p>11 pag 23 1.4. Iter concessione suolo pubblico su itinerari ciclabili 1.5. Il gruppo di lavoro sulla mobilità ciclabile ...</p> <p>Concordiamo sul primo punto e sulla modifica del regolamento comunale come strumento utile e da attuare prioritariamente. Un'utile azione che vorremmo più incisiva è quella dei mobility manager sugli spostamenti casa/lavoro che prevedano intermodalità per uffici del terziario specie in zona centrale e semiperiferica. Per favorire questo è importante che si attui maggior integrazione tra Bike sharing/sosta nei parcheggi in struttura e custodia sorvegliata delle bici private.</p>	<p>Vedi Scheda Mobility Management. La provincia svolge un ruolo di coordinamento e promozione. La Città ha già riunito in un tavolo i MM e intende rafforzare la collaborazione con la Provincia su questo tema.</p>
<p>12 pag 24 L'auto non può più essere considerata da tutti un normale e usuale mezzo di trasporto quotidiano urbano: sono i limiti fisici e ambientali delle nostre città, da molto tempo ormai superati, a dimostrarcelo. Una città con meno auto e più lente, è più gradevole, più vivibile, più sicura, più pulita. La velocità è uno dei fattori determinanti tra le cause degli incidenti stradali in città. Sicuramente è quello che più determina la percezione di "insicurezza" di pedoni e ciclisti...</p> <p>Incrementare il lavoro della polizia municipale deve andare nella direzione di una maggior severità e frequenza dei controlli e una attenzione ai valori dell'educazione stradale attualmente in discesa come conseguenza di azioni di controllo blando. Tenendo conto della drammaticità che incidenti gravi ma anche meno portano ai cittadini, ci pare una buona motivazione per azioni convinte su questo fronte. Un ottimo lavoro di localizzazione degli incidenti, come presente sul Biciplan di Padova, favorirebbe un'azione più incisiva sulla rimozione delle cause. Bene il motto "fare un passo indietro" tema per campagne pubblicitarie emozionali che incrementano la sensibilità al problema.</p> <p>Una maggior severità sulla doppia fila non si deve limitare ai soli tratti ciclabili interessati dal BP ma il principio è estendibile all'intera rete viaria.</p>	<p>La Polizia Municipale di Torino effettua quotidianamente punti di controllo stradale in varie parti della città calendarizzando controlli quotidiani sia a mezzo di dispositivi autovelox e telecamere mobili (il tutto segnalato tramite organi di informazione e pubblicazione sul sito del Comune di Torino) che con l'impiego di personale sul territorio in controlli cd. "a tema" (alle pattuglie del Nucleo Mobile, reparto specializzato nella sicurezza stradale, vengono assegnati punti di controllo dando un tema prioritario settimanale quale rispetto della segnaletica, delle norme di comportamento, dei segnali semaforici o equipaggiamento dei veicoli) in località individuate tra quelle con un maggior tasso di comportamenti irregolari per conseguire un obiettivo di prevenzione con la presenza palese del personale e di repressione delle infrazioni accertate in loco.</p> <p>Riguardo all'esempio della "localizzazione degli incidenti" di Padova per rimuovere le cause degli stessi; anche la Polizia Municipale di Torino da ormai più di 10 anni utilizza un database che localizza le località a maggior sinistrosità per monitorare lo stato dei luoghi e suggerire eventuali interventi strutturali nonché per individuare le località ove intensificare i controlli velocità o di polizia stradale in genere.</p> <p>In riferimento alla sosta in doppia fila il Corpo si è dotato ed utilizza quotidianamente un sistema di accertamento automatico montato su un'autoradio di servizio con insegne, denominato AD3, assegnato al Nucleo Sequestri e Rimozioni che persegue le soste in doppia fila seguendo percorsi prestabiliti che vanno ad interessare le località ove questo fenomeno ha una maggior incidenza; in aggiunta al controllo sulla doppia fila effettuato quotidianamente dalle pattuglie appiedate delle varie Sezioni Territoriali Circostrizionali nel territorio di competenza.</p> <p>Si rimanda al capitolo sulla Sicurezza stradale "Repressione delle infrazioni più pericolose per i ciclisti e i pedoni"</p> <p>Si precisa inoltre che nel nuovo allegato "INDICATORI", sono state inserite specifiche voci da monitorare nell'ambito dell'attuazione del Biciplan.</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>13 pag 27. IL SERVIZIO BIKE SHARING L'implementazione del servizio Bike sharing deve tener conto delle potenzialità che i principali attrattori di traffico comportano. L'SFM (servizio ferroviario metropolitano) è un cardine così pure la Metro. Una scelta di implementazione lineare rispetto a quella a maglia potrebbe accelerare il processo. La comodità di procedura su abbonamenti anche temporanei è un secondo aspetto favorevole.</p>	<p>Tener conto delle potenzialità : nello studio per la definizione delle stazioni sono stati presi in considerazione i punti attrattori/generatori di mobilità.</p> <p>implementazione lineare : E' imprescindibile dalla natura e fisiologia di funzionamento di tutti i sistemi bike sharing l'ampliamento a "maglia" o "griglia". Lo sviluppo lineare (es. le stazioni Metro) porterebbe alla previsione di stazioni di arrivo (destinazione) ma non quelle di partenza (origine).</p> <p>Comodità di procedura su abbonamenti : il Concessionario Tobike si muove in questa direzione per attivare collaborazioni e convenzioni al fine di aumentare i luoghi in cui sarà possibile abbonarsi.</p>
<p>14 pag 28 ANNO STAZIONI ABBONATI(annuali + breve durata) PRELIEVI ANNO La nota di redazione riporta erroneamente 86 stazioni a fine 2012 invece di 99.</p>	<p>Errore materiale corretto. Il dato si riferiva novembre 2012, a fine dicembre le stazioni attive erano 88.</p>
<p>15 pag 29 4.1. Parcheggi per le biciclette Nel pianificare uno spostamento significativo nelle modalità di trasporto a favore della bicicletta è assolutamente strategico e necessario prevedere un sistema diffuso sul territorio di parcheggi per biciclette ...dall'articolo 7 della L.R. 33/1990,devono essere ricavati appositi spazi destinati al deposito delle biciclette, nei cortili, o in altre parti di uso comune dell'edificio, in misura non inferiore all'1% della superficie utile lorda oggetto di intervento". All'art. 82 punto 4, del vigente Regolamento d'Igiene è scritto che:"In tutti i cortili esistenti, o di nuova edificazione, deve essere consentito il deposito delle biciclette di chi abita o lavora nei numeri civici collegati al cortile". Riprendendo le cose dette al punto 6 il tema ricovero bici deve essere perseguito il modo sistematico in quanto,come testimoniato da dati 2012 il numero di bici vendute ha superato quello delle auto ma non sempre una bici venduta è una bici che scende in strada. Peggio quelle che rimangono in cantina e la comodità di poterla usare comodamente (bici in cortile) influisce in modo determinante sull'utilizzatore se questo però va a braccetto con il contrasto al furto. Nei parcheggi in struttura una posizione sorvegliata da telecamera è comunque un dissuasore al furto. E' importante segnalare sul biciplan quali sono i parcheggi in struttura accoglieranno le bici e come ed in che numero (un esempio impellente è il parcheggio del campus ex Italgas). Anche la forma del ciclo parcheggio (come quello che richiama il profilo dell'auto a San Salvario) potrebbe essere un valore comunicativo aggiuntivo di simpatia verso il mezzo parcheggiato e creare nuove alleanze tra i cittadini diffidenti, oltre ad un probabile contenimento dei costi rispetto all'archetto modello Torino. Alcune esperienze sui ciclo parcheggi nei cortili ci fanno scaturire alcune richieste:a) innanzitutto se esiste un database (fatto in base alle informazioni raccolte da cittadini) sui condomini che non permettono il parcheggio di bici in cortile;b) se sono previste da parte dell'autorità azioni di verifica su detti condomini; c) se sono state verificate le motivazioni giuridiche addotte dai condomini sul divieto di parcheggio bici. In particolare, si suggerisce di tenere conto, nella scelta delle strutture, dei seguenti aspetti: sicurezza contro il furto della bicicletta sicurezza per i pedoni estetica in funzione dell'ambiente circostante standardizzazione ed economicità segnaletica specifica Sicurezza contro il furto della bicicletta Il tipo più sicuro è il tipo Sheffield a U invertita, con barra trasversale (anche detta ad A arrotondata), che impedisce al lucchetto di scivolare a terra (dove può essere più facilmente tagliato) e alla bicicletta di scivolare a terra; gli attuali archi inox utilizzati in città non ne sono dotati. Sicurezza per i pedoni sugli archi esterni, una seconda barra trasversale, più vicina al suolo, permette ai non vedenti di percepire più facilmente, con il bastone, la presenza della batteria di archi; gli attuali archi inox utilizzati in città non ne sono dotati. Estetica in funzione dell'ambiente circostante Esistono diverse versioni del tipo Sheffield; conviene selezionarne due-tre che si adattino meglio ai diversi tipi di ambiente urbano circostante. Standardizzazione ed economicità L'utilizzo di modelli standardizzati per l'intera città offre diversi vantaggi: si garantiscono alto livello e uniformità di prestazioni il ciclista, anche quello meno esperto, famigliarizza con il supporto e impara ad usarlo nel modo più efficace si garantisce una buona integrazione con l'ambiente circostante infine, la produzione in grandi numeri dovrebbe permettere di abbassare i prezzi. Segnaletica specifica È importante segnalare i ciclo parcheggi in modo che siano facilmente individuabili dal ciclista nell'ambiente urbano.</p>	<p>Testo modificato I parcheggi ad uso pubblico in aree private</p> <p>Sempre nell'ambito di aumentare l'offerta di sosta ciclabile, il Piano ritiene opportuno individuare i principali edifici ad alta frequentazione (grandi supermercati, uffici pubblici e privati, aziende, scuole, università, ecc.), non dotati di spazi adeguati per tale scopo e sollecitare i soggetti responsabili alla loro realizzazione negli spazi di pertinenza (all'interno dei cortili, dei parcheggi auto...).</p> <p>Il regolamento edilizio vigente prevede 1% della SUL a parcheggio bici in caso d'interventi di nuova edificazione o ristrutturazione: si prevede di ricalibrare questa prescrizione incrementando la percentuale per determinate attività.</p> <p>La tipologia degli archetti portabici diffusi sul territorio cittadino è quella standard adottata dalla città.</p> <p>L'osservazione è in linea con quanto previsto nel BP al § "I servizi" , impegni della Città al punto3.</p> <p>a) innanzitutto se esiste un database (fatto in base alle informazioni raccolte da cittadini) sui condomini che non permettono il parcheggio di bici in cortile Il diritto di parcheggiare la propria bici nei cortili condominiali è garantito dal Regolamento di Igiene che è prevalente rispetto ai Regolamenti Condominiali. Non esiste una casistica sui condomini che vietano il parcheggio delle bici perché di fatto questa regola non può essere applicata se non in casi dove non esistano spazi idonei per consentirlo.</p> <p>b) se sono previste da parte dell'autorità azioni di verifica su detti condomini; I condomini che non rispettano il reg. comunale sono sanzionabili da parte della Polizia Municipale con un ammenda compresa tra i 25 e i 500 € . Per maggiori info http://www.comune.torino.it/ambiente/bm~doc/bici_cortile-2.pdf</p> <p>c) se sono state verificate le motivazioni giuridiche addotte dai condomini sul divieto di parcheggio bici. Vedi punto a)</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>16 Il Comune di Torino, offre a cittadini e turisti la possibilità di noleggiare biciclette e di pedalare in libertà nel verde della città mettendo a disposizione un servizio di noleggio a pagamento all'interno dei parchi della città.</p> <p>Il noleggio gratuito potrebbe essere un incentivo per il cicloturismo all'interno della città da far conoscere agli operatori turistici che organizzano pacchetti per gruppi. Ius non avrebbero nessun bisogno di spazi nemmeno in transito e la capillarità d'una visita in bici farebbe apprezzare ancor più i prestigiosi luoghi centrali. Le varianti che a breve saranno segnalate del percorso Corona di Delizie in Bicicletta (punto 8.2) potrebbero in questo senso essere le prime applicazioni. Analogo discorso potrebbe essere applicato per le "gite scolastiche" di classi di scuole cittadine anche periferiche.</p>	<p>Esiste un servizio di prestito d'uso per Enti/Associazioni/Scuole come descritto al § "Il noleggio delle biciclette".</p> <p>Tale servizio non è previsto per utenti singoli a causa dell'alto costo di gestione.</p>
<p>17 Le Circostrizioni cittadine che saranno incentivate ad utilizzare la loro presenza sul territorio per promuovere la partecipazione dei cittadini sullo specifico tema di mobilità...</p> <p>Nelle occasioni in cui è richiesta la partecipazione (circostrizioni, dibattiti, convegni, organi stampa) la città si fa promotrice di illustrare i vantaggi sociali ed economici che fanno privilegiare l'uso della bici sull'auto e sottolineano un sostanziale svantaggio sui cittadini virtuosi di quelli che oppongono non ragioni a ragioni dalla prospettiva lungimirante. Questo ruolo verrebbe espletato dall'ufficio bici negli incontri pubblici con cittadini e associazioni.</p>	<p>Conferma quanto espresso al § Comunicazione e promozione"</p>
<p>18 E' opportuno, inoltre, decentrare l'informazione sulla mobilità ciclabile, creando infopoint nelle sedi circostrizionali, nei Centri di incontro, presso gli uffici di altri enti. Accanto alla tradizionale documentazione cartacea, con la produzione di mappe e pieghevoli informativi...</p> <p>Adozione delle proposte dichiarate non appena i luoghi prescelti diventano accessibili al pubblico (es. stazioni sul Passante o Metro).</p>	<p>Conferma quanto espresso al § "Comunicazione e promozione"</p>
<p>19 Nell'anno scolastico 2011/12 hanno partecipato al progetto 123 scuole dell'infanzia, 111 scuole primarie, 33 scuole primarie di secondo grado, 19 scuole secondarie di secondo grado per un totale di 1642 classi.</p> <p>I progetti rivolti alle scuole vanno verificati tramite questionari in termini numerici ovvero se le abitudini cambiano davvero nelle famiglie. Una giornata come Bimbibici è quella che potrebbe dare l'idea del cambiamento. Se già le sole 111 scuole primarie fossero presenti si otterrebbe un numero enorme di bambini e famiglie che quel giorno dimostrano agli altri che la riconquista degli spazi in strada sono possibili.</p>	<p>L'osservazione, pertinente e fondata, sarà verificata nell'ambito del progetto Smart School Mobility e del coordinamento promosso dalla Direzione Centrale Cultura ed Educazione</p>
<p>20 8.2. Ciclopiste sul Po</p> <p>Si richiede di evidenziare anche il percorso sostenuto dalla FIAB con BICITALIA che coincide con EUROVELO 4, sul quale sono state scelte percorsi ciclabili su entrambi i lati del Po.</p>	<p>L'osservazione è stata inserita al § "Turismo sostenibile"</p>
<p>22 1.3. Segnaletica stradale</p> <p>Si evidenzia che la segnaletica orizzontale deve avere pari importanza a quella verticale.</p>	<p>Conferma di quanto già espresso dal Piano</p>
<p>23 LE PRINCIPALI DIRETTRICI E CIRCOLARI CICLABILI</p> <p>Le direttrici, le circolari devono rappresentare il massimo in termini di attrattività e confort. Perciò non devono prevedere cambi di lato, attese di più fasi semaforiche. Qualora percorrano i controviali 30 km/h le auto sono ammesse solo per scarico/carico e avvisi che dopo 1 o 2 isolati dalle immissioni principali esistono rilevatori automatici di velocità che sanciscano eventuali infrazioni. Le immissioni devono essere ristrette per far capire che la velocità è ridotta a 30km/h e non deve esserci materialmente lo spazio fisico di far stare un'auto in più nemmeno temporaneamente.</p> <p>Si rileva la necessità di integrazione in direzione sud ovest tra i corsi Francia e Orbassano (si suggerisce c. Allamano e proseguimenti su via Osoppo/ Tolmino/Lussimpiccolo/ Rivalta e collegamento con la Spina. Migliorabile collegamento tra via Castelgomberto e Osoppo utilizzando c. Correnti).</p> <p>Analogo carenza tra c. Regio Parco e viale Spina per collegare direttamente ospedale Giovanni Bosco (verificare continuità delle sezioni stradali o opportunità di dedicare al transito via Mercadante o Monterosa e via Aosta).</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili.</p> <p>In particolare si precisa quanto segue:</p> <p>Nella individuazione delle direttrici e circolari si sono valutati i tracciati e si è a conoscenza di tratti in cui la ciclabilità presenta delle difformità lungo i tracciati. Si ritiene che nei tratti esistenti si debbano migliorare quelli più critici mentre nei nuovi si debba attentamente valutare gli aspetti legati alla conflittualità con pedoni e mezzi motorizzati.</p> <p>Nei corsi dove sono presenti i controviali la circolazione principale avviene nella carreggiata centrale mentre nelle laterali sono dedicate al traffico locale e di distribuzione. Esistono però delle situazioni in cui le svolte avvengono dal controviale e in questi casi il traffico si distribuisce sulle diverse carreggiate. Possono essere studiate soluzioni che rendano più percepibile la funzione secondaria del controviale con indicazioni a favore del transito ciclabile e residenziale, quali dossi di rallentamento nasi, ecc.</p> <p>Tra corso Francia e corso Orbassano si è inserita la direttrice D10 su via Tirreno, strada antica di Grugliasco e corso Torino in Grugliasco (Facoltà universitarie)</p> <p>Il collegamento ciclabile con l'ospedale Giovanni Bosco è già previsto negli itinerari di distribuzione sul tracciato Gottardo-- Sempione, trasversalmente alle direttrici 1a e 2a1.</p> <p>Il progetto Urban3 prevede nell'area il transito su via Corelli a connessione tra le piste di corso Taranto (ospedale Giovanni Bosco), la prevista su Gottardo-- Sempione e su corso Novara</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>24 DIRETTRICE 1 (D1)1a piazza Statuto (porta 1) -Settimo (confine)1b piazza Statuto (porta 1) –Stupinigi</p> <p>Cambi lato tra soluzioni provvisorie e definitive non opportune. Pur riconoscendo che gli attrattori si ripartiscono in modo simile dal lato est o ovest sarebbe bene tenere lo stesso lato sempre. Si fa notare che tra via Romolo Reiss e via Germagnano esiste una sede ferroviaria dismessa con relativo ponte sulla Stura e che potrebbe essere presa in considerazione per una direttrice ciclabile importante. Considerata l'importanza strategica di stazione Stura auspichiamo un collegamento che passi davanti alla stazione</p>	<p>Il progetto della pista lungo il futuro viale della Spina è oggetto di approfondimento nell'ambito della variante 200</p> <p>Il nodo Stura è previsto che sia servito dalla nuova pista di Corso Romania e da quella che sarà realizzata sul nuovo tracciato di collegamento con il quartiere Falchera e il parco dei laghetti</p>
<p>25 Direttrice nord-est: itinerario 2a1: Giardini Reali (porta 9) –ponte Amedeo VIII (piazza Damiano Chiesa)</p> <p>La presenza di Park Sofia e i parchi Arrivore/Stura si suggerisce di favorire il lato ovest di Strada Settimo.</p>	<p>Il transito sul ponte Amedeo VIII è previsto su ambo i lati del ponte per garantire continuità ai percorsi esistenti/previsti sulle sponde della Stura</p>
<p>26 Direttrice nord-est: itinerario 3a:Piazza Vittorio Veneto (porta 8) –San Mauro – sponda destra del Po</p> <p>Sui ponti Regina e Sassi in presenza di possibili conflittualità pedoni/ciclisti suggeriamo una specializzazione dei due marciapiede (estendibile come regola generale a tutti gli attraversamenti dei ponti scegliendo lato a monte o a valle).Tra le criticità si evidenzia cura e manutenzione nei tratti a ridosso della sponda e sotto i ponti per presenza di detriti derivanti da piene.</p>	<p>Si preferisce rendere i marciapiedi dei ponti transitabili dalle bici su ambo i marciapiedi perché la suddivisione come proposta è di difficilmente rispettabile</p>
<p>27 Direttrice nord-sud: itinerario 4:Corso Vittorio Emanuele (porta5) – Piazza Bengasi</p> <p>Riconsiderare cambi di lato tra le piazze Nizza e Carducci in base ad attrattori (facoltà veterinaria, chiesa Rosmini,uffici Reg. Piemonte) e minori interferenze con veicoli in sosta.</p>	<p>La localizzazione della pista è ancora da definire e dovrà tenere conto delle preesistenze e dei vincoli presenti lungo la via</p>
<p>28 Direttrice nord-sud: itinerario 5:Corso Vittorio Emanuele (porta4) – parco Colonnetti / Sangone</p> <p>Tra le interconnessioni non si cita il proseguimento tra corso Bramante e il Po indispensabile per superare punto nero di piazza Carducci, tra i più problematici in città.</p>	<p>Correzione errore materiale :</p> <p>collegamento previsto con le sponde del Po da piazza Carducci a ponte Balbis</p> <p>Piazza Carducci costituisce un nodo da risolvere per la ciclabilità e verrà inserito nei prossimi “black point” da risolvere in continuità con il primo elenco di nodi ritenuti critici attualmente in corso di risoluzione</p>
<p>29 Direttrice nord-sud: itinerario 6:corso Vittorio Emanuele II (porta3) – Beinasco (confine)</p> <p>La ciclabile esistente di largo Orbassano ha troppe tortuosità e curve troppo strette ovvero una velocità da progetto (vedi osservazione 6) e di flussi inadeguata per una direttrice. Non ci possono stare flussi previsti del15% come auspicato dal BP. Il marciapiede sud di via Gessi avendo minori interferenze con pedoni è preferibile. Una ciclabile sulla banchina centrale non è attraente. Secondo il principio della riorganizzazione della sosta si suggerisce una verifica della larghezza delle carreggiate su corso Orbassano. Se il bus è il mezzo più largo in transito si prenda quello come dimensione max prevista.</p>	<p>Nell'ambito del completamento di largo Orbassano, compreso fra i nodi da riorganizzare per la sicurezza degli attraversamenti , rientra il completamento dei tracciati ciclabili su tutti i lati del nodo. La direttrice è da considerare sull'asse Duca degli Abruzzi corso IV novembre e come tale è garantita la linearità. È stato completato il tratto mancante da via tirreno a corso Montelungo.</p> <p>Le due ipotesi so corso orbassano e via Romolo Gessi saranno approfondite in fase di progettazione.</p>
<p>30 Direttrice nord-sud: itinerario 7a:Piazza Statuto (porta 1) –Collegno (confine)Segnaliamo un difetto su ciclabile c. Francia riferito al pericoloso gradino di separazione con la carreggiata. Porre attenzione alla stabilità della pavimentazione dovuta all'improprio sormonto dei veicoli che la ammalorano anzitempo.</p>	<p>Le segnalazioni sulle piste esistenti saranno valutate nella programmazione degli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità e alla risoluzione delle criticità. Dovrà essere fatta una scala di priorità nell'ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile date le risorse disponibili</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>31 Direttrice nord-ovest: itinerario7b: corso Vittorio Emanuele II(porta 2) – piazza Rivoli È da rivedere la progettazione/ realizzazione degli spazi ciclabili anche in previsione del costruendo grattacielo “Intesa San Paolo” (2mila e più addetti).Ad oggi, nel tratto di pista di fronte alle “ex carceri” e Palazzo di Giustizia, posto la promiscuità tra pedoni e ciclisti, si riscontano forti conflittualità ed è snobbata dai ciclisti. Inadeguata per una direttrice.</p>	<p>Le segnalazioni sulle piste esistenti saranno valutate nella programmazione degli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità e alla risoluzione delle criticità. Dovrà essere fatta una scala di priorità nell’ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile date le risorse disponibili. In previsione del trasferimento del terminal bus di corso Vittorio sarà riconsiderato il tracciato ciclabile</p>
<p>32Direttrice nord-ovest: itinerario9: Giardini Reali (porta 9) –confine Venaria (Reggia diVenaria) a) Si esprimono dubbi sulla percorribilità ciclistica in via Saint Bon se non in superficie con raccordo tra c.Vigevano/Stradella continuativo e ben chiaro nella segnaletica. In abbassato meglio transito tram da spostare da via Cecchi. La rotonda Baldissera è da mettere urgentemente in sicurezza;b) Ripristino della continuità ciclabile allo sbocco del ponte Carpanini su lungo Dora Napoli;c) Utile far visionare alla Consulta bicicletta il progetto esecutivo del nodo Grosseto prima di partire col cantiere mettendo in atto tutti gli accorgimenti per un flusso ciclistico del 15%;</p>	<p>L’ipotesi su via Saint Bon sarà approfondita in fase di progettazione del tracciato. Il nodo di piazza Baldissera rientra nello studio di miglioramento del transito ciclabile da lungo Dora Napoli a via Stradella. Le segnalazioni sulle piste esistenti saranno valutate nella programmazione degli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità e alla risoluzione delle criticità. Dovrà essere fatta una scala di priorità nell’ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile date le risorse disponibili</p>
<p>33 CIRCOLARE 1 L’istituzione dei controviali 30 potrebbero essere una regola generale valido nell’intera città che genererebbe meno confusione tra i cittadini che devono riabituarsi ad usufruire di essi solo per la sosta. E’ importante un servizio puntuale di repressione di sosta in seconda fila abilitando gli addetti Gtt a supporto della polizia municipale. La probabilità di essere multati deve essere fortemente percepita come reale dagli automobilisti.Nella versione provvisoria si rileva incompatibilità ciclabile per presenza di fermata bus in corso Bolzano lato ferrovia tra c. Matteotti e c. Vittorio Emanuele.</p>	<p>Il controllo delle irregolarità della circolazione è di competenza dei VVUU che saranno sensibilizzati al problema L’ipotesi del tracciato ciclabile su corso Bolzano sarà approfondita in fase di progettazione; è allo studio anche il transito sulla banchina centrale alberata.</p>
<p>34 CIRCOLARE 2 Priorità alla continuità dei corsi Vigevano e Mortara con soluzioni adeguate alla sicurezza nella rotonda di piazza Baldissera nonché adeguata continuità nel nodo c.Svizzera/Regina/via Pianezza. Incompatibilità tra mercato e ciclabile sul tratto di circolare Racconigi/Svizzera. Necessita verifica larghezza carreggiate per inserimento ciclabile nonodirezionale tra marciapiede e sosta in linea (i furgoni del mercato sono ora disordinati e con buona probabilità potrebbero essere più rientrati verso il centro della banchina alberata). Continuità ciclabile tra il ponte ferroviario e quello sul Po su corso Bramante. Nelle proposte B&D di novembre2012 si suggeriva un attraversamento di piazza Carducci da sud ben circostanziata e un raccordo verso il Po utilizzando le vie Nizza/Tepice/Alassio/Cherasco/c.Spezia ovvero collegando i principali ospedali forti attrattori che risulterebbero malauguratamente tagliati fuori dai flussi ciclistici protetti. Ciò è inaccettabile.</p>	<p>Già previsto dal Piano Osservazione accoglibile Il tracciato della C2, che costituisce una circolare strategica per la ciclabilità perimetrale all’area di città più consolidata, tuttavia nei tratti segnalati rappresenta effettivamente una criticità per la continuità nel tempo dell’uso dei tracciato. L’ alternativa proposta di ampliare i marciapiedi non pare fattibile per la ridotta dimensione delle carreggiate veicolari e l’eliminazione di una fila di sosta molto problematica. Per superare il tratto occupato dai due mercati (Svizzera e Racconigi), si propongono le piste di corso Montecucco e Montegrappa, per rientrare su corso Rosselli mentre in alternativa sono previste le corsie ciclabili su corso Lecce e Trapani. Collegamento già previsto dal Piano da piazza Carducci a ponte Balbis piazza Carducci costituisce un nodo da risolvere per la ciclabilità e verrà inserito nei prossimi “black point” da risolvere in continuità con il primo elenco di nodi ritenuti critici, attualmente in corso di risoluzione</p>
<p>35 CIRCOLARE 3 Tra le note di progetto inserire a) riposizionamento chiosco frutta nei pressi della passerella Dora sul proseguimento di c. Cadore (non può esistere una circolare con restringimenti simili); b) b) E’ importante che la consulta bicicletta possa visionare il progetto di viabilità di Parco Sempione specie alla luce di una ciclabile importante come sarà quella lungo corso Sempione; c) c) Evitare cambi lato su c. Grosseto su lato nord(preferibile) per attrattori quali scuola, chiesa, mercato e possibile fermata SFM Madonna di Campagna (forte attrattore dove deve essere previsto parcheggio lungo e bike sharing); d) d) Rivedere passaggio in veste definitiva tra c. Cincinnato e marciapiede sud v. Pianezza con intervento di sopraelevazione ed eventuali lanterne lampeggianti; e) e) Risolvere lo “storico” conflitto col mercato di c. Brunelleschi. I mercati non possono interrompere una circolare anzi proprio perché continua sarà più frequentata; f) f) Verificare velocità di progetto della ciclabile esistente ed eventuali strozzature da rimuovere su c. Cosenza. La ciclabile lungo Corso Agnelli lato ovest, tra Corso Tazzoli e Via Filadelfia, presenta un fondo assai dissestato e perciò poco confortevole. Il controviale adiacente ha una superficie assai più liscia e perciò più conveniente per il ciclista</p>	<p>a) problema puntuale da affrontare in sede del tavolo tecnico b) il parco Sempione rientra in Variante 200 attualmente si sta esaminando il Master plan, la pista sarà essere realizzata in continuità con il viale della spina c) il tracciato do corso Grosseto è inserito nei ripristini della ferrovia Torino Ceres; la realizzazione di parcheggi bici e postazione bike sharing saranno certamente previsti d) problema puntuale da affrontare in sede del tavolo tecnico e) su corso Brunelleschi la pista ciclabile è già esistente e le dimensioni delle carreggiate veicolari sono ampie e si potrebbe realizzare una corsi ciclabile mono-direzionale a lato del marciapiede nel tratto interessato dal mercato f) problema puntuale da affrontare in sede del tavolo tecnico</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>36 CIRCOLARE 4 Si rilevano criticità in alcuni punti.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Rifacimento pavimentazione della ciclabile di viale Primule; b) b) Particolare attenzione al fattore stress e sicurezza nel tratto da via Pianezza a v. Servais su corso Marche per lo scarto eccessivo di velocità coi veicoli a motore. Meglio usare guard rail come sul ponte sul Po di lungo Stura Lazio, i distributori vanno aggirati da dietro (vedi standard della Provincia si via S.ta Cristina a Borgaro o in zona Sito); c) Si richiedono anticipazioni della ciclabile sui tratti già esistenti di questa circolare tra via Servais e c. Francia(stazione Metro importante da collegare presto) e su via Crea fino a s.da della Pronda; d) c. Caio Plinio (staz. Lingotto), naturale proseguimento di via Zini, non inserita in nessun intervento pur collegando una stazione fondamentale per l'SFM. Bisogna rimediare; e) Corso Settembrini ha piste ciclabili in sede propria monodirezionali sui due lati ma il fondo delle piste è per lo più in pessime condizioni (buche nell'asfalto, scivoli troppo ripidi in corrispondenza dei passi carrai Fiat).Inoltre c'è inoltre una situazione di forte conflitto con le auto in sosta dei lavoratori e dei visitatori del comprensorio Fiat. Chi esce dai passi carrai, se la ciclabile è più alta, farà più attenzione ai ciclisti in transito. 	<ul style="list-style-type: none"> a) Le segnalazioni sulle piste esistenti saranno valutate nella programmazione degli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità e alla risoluzione delle criticità. Dovrà essere fatta una scala di priorità nell'ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile date le risorse disponibili b) La progettazione della pista ciclabile su corso Marche sarà vista nell'ambito del progetto complessivo dell'asse stradale – saranno da considerare i fattori segnalati c) le priorità dovranno essere valutate nell'ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile <p>accoglibile</p> <ul style="list-style-type: none"> d) dovrà essere previsto il collegamento via la pista di via Zino Zini e quella di via Pio VII e) Le segnalazioni sulle piste esistenti saranno valutate nella programmazione degli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità e alla risoluzione delle criticità. Dovrà essere fatta una scala di priorità nell'ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile date le risorse disponibili
<p>37 GLI ITINERARI DI DISTRIBUZIONE area nord-est</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Priorità all'intervento c. Verona/ Farini per presenza forti flussi ciclistici legati all'insediamento del campus sulla Dora; b) Si rileva una carenza di collegamento verso circolare 4e si richiede risoluzione per attraversamento v. Cossa nell'ampliamento parco Pellerina da est a ovest e collegamento con cascina Pellerina e nuova ciclabile di c. Marche (peccato non aver approfittato del cantiere del teleriscaldamento che ha attraversato in sotterranea la pericolosa arteria); c) La ciclabile in sponda sx della Dora manca dell'attraversamento di c. Svizzera nei pressi di ponte Ramello (nel BP non si trova più traccia del ponte di collegamento delle due sponde della Dora dietro l'ospedale Amedeo di Savoia previsto negli interventi di Spina 3). 	<ul style="list-style-type: none"> a) la pista a collegamento con il campus è in corso di realizzazione b) il collegamento fra le due aree della Pellerina è previsto attraverso la realizzazione di una passerella che verrà realizzata da Iride quale compensazione degli interventi di posa del teleriscaldamento effettuati nel parco. Al fine di poter costruire i montanti e la relativa rampa di accesso di tale passerella sul terreno dell'azienda agricola di proprietà dell'ospedale S. Giovanni (lato opposto rispetto al parco della Pellerina) la Città ha presentato nello scorso aprile specifica domanda all'ufficio tecnico delle Molinette che non ha ancora formalizzato l'assenso. Una volta ottenuto tale assenso, l'importo relativo all'acquisto della superficie complessiva di azienda agricola necessario per collegare, lungo sponda sinistra della Dora, la passerella di corso Marche, stimato dal settore Patrimonio della Città in € 110.000 c.a., sarà inserito nella prima richiesta di finanziamento possibile relativo ad opere rientranti nel progetto Torino Città d'Acque (per es. Corona Verde, ecc.). c) si conferma l'importanza di tale attraversamento di corso Svizzera. Le due passerelle sono ancora inserite nel piano investimento del Servizio Grandi Opere del Verde anno 2015 anche se ad oggi non risulta semplice pensare ad un finanziamento con fondi propri.
<p>38 GLI ITINERARI DI DISTRIBUZIONE area sud-ovest</p> <ul style="list-style-type: none"> f) Specificare riorganizzazione sosta in c. Orbassano/p.Omero/v. Filadelfia preferibile ciclabile su lato ovest (parco Ibare) prevedendo continuità con l.go Orbassano senza tratti scoperti (v. Filadelfia/Baltimora); g) Prevedere collegamento con Parco Sangone con attraversamento sponde dx e sx in proseguimento con nuova passerella su variante circonvallazione Borgaretto di recente realizzazione che si innesta sul lungo percorso che da Vallere va a Sangano; h) Far visionare progetto da Consulta bicicletta riguardante collegamento v. Nizza/stazione Lingotto per nuovo insediamento palazzo Regione e proseguimento sponda sx del Po. E' importante che da questa zona si possano raggiungere direttamente i treni con adeguati scivoli prevedendo inoltre un parcheggio per sosta lunga protetta e bike sharing; 	<ul style="list-style-type: none"> f) La progettazione della pista ciclabile su corso Orbassano sarà vista nell'ambito del progetto complessivo del tracciato – saranno da considerare i fattori segnalati g) la Provincia ha riferito che all'interno delle opere finanziate con il termovalorizzatore, sta predisponendo anche la passerella sulla Torino-Pinerolo. A quel punto ci sarà un collegamento unico, grazie ad altri finanziamenti sia di Corona Verde 1 e 2, di passare da Rivalta, Sangano, Trana, fino al lago piccolo di Avigliana. h. le opere di urbanizzazione previste nell'ambito del nuovo palazzo della Regione , prevedono che tutta l'area sia attraversata da grandi viali ciclopedonale con lo schema inserito nel bicipla; il collegamento con la passerella Bailey è previsto su corso caduti sul Lavoro

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>39 5. L'AREA CENTRALE</p> <p>a. non sono noti quali interventi sono stati previsti per la via universitaria proposta da consulta bici. La segnaletica orizzontale e verticale al momento è pressoché inesistente;</p> <p>b) Si nota che è eccessiva la distanza tra asse est/ovest v. Principe Amedeo e c. Vittorio per provenienze da est. Si propone via dei Mille come via 30 con proseguimento verso c. Matteotti (la ciclabile nel primo tratto dovrebbe essere possibile in quanto le carreggiate sono sovradimensionate);</p> <p>c) Si ribadisce una zona 30 diffusa nel quadrilatero romano con transito bici consentito nei due sensi così pure in via Verdi per l'eccessiva distanza dei transiti privilegiati ai ciclisti. Meglio delimitandola con cordoli;</p> <p>d) Valutazione per realizzare una corsia ciclabile nord/sud su via Consolata/v. Garibaldi. I ciclisti vedrebbero favorito il loro accesso da corso Regina Margherita, su cui è prevista la ciclabile, e piazza Arlbarello dando un segnale importante sulla convenienza all'uso della bici rispetto all'auto in area centrale.</p>	<p>a) La via universitaria deve essere completata (sono in corso le richieste di ordinanza per tutte le vie del percorso)</p> <p>b) L'istituzione del limite dei 30 in via Dei Mille può essere valutata, così come la realizzazione di due corsie ciclabili su corso Matteotti</p> <p>c) Nel quadrilatero romano per la ridotta sezione delle vie la velocità di percorrenza di fatto avviene già ai 30 km orari</p> <p>d) La via della consolata potrà essere considerata come percorso ciclabile quando il viale della Spina sarà completato e non costituirà più un attraversamento del centro; su corso Regina Margherita non può essere realizzata una corsia ciclabile per le ridotte sezioni dei controviali, bensì può essere istituito il limite dei 30 km/h</p>
<p>40 6. GLI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI DEI NODI</p> <p>Elenco descrittivo incompleto dei nodi rispetto alla mappa che oltretutto ha la pecca di non comprendere l'intero territorio comunale che ha altrettanti nodi da risolvere nemmeno menzionati (legare i punti neri all'incidentalità rispetto alle denunce dei vigili urbani).</p>	<p>L'elenco che è stato inserito è quello che è stato considerato prioritario dalle associazioni; in analogia potranno essere esaminati altri nodi nell'ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile.</p>
<p>41 Nodo Statuto</p> <p>Pur essendo stato dibattuto con la consulta bici e ritenuto molto urgente l'intervento non è stato completato. Lo spazio sottratto alla carreggiata è nullo mentre quello sottratto a pedoni e al verde già è visibile e alimenta la conflittualità che si dichiara di voler evitare nelle premesse del BP. Via Santarosa è stata riaperta e tutto è tornato come prima L'interruzione dovuta al cantiere poteva essere un buon motivo per far cambiare le abitudini agli automobilisti. Bastava mettere i segnali di viabilità modificata come ogni tanto si vede sulla viabilità cittadina. Altre incompatibilità sono già state evidenziate su circolare 1.</p>	<p>Il nodo Statuto è in corso di realizzazione, comprensivo di via Santarosa</p>
<p>42 Isole ambientali</p> <p>Tra le realizzazioni si illustra l'area Castelgomberto a Mirafiori ma sono già molte le vie 30 presenti sulla mappa del sistema ciclabile complessivo ma che non hanno una organicità e interventi veri di moderazione di velocità conseguenti. Di fatto non hanno le caratteristiche d'una via 30km/h. Dare continuità a vie vicine ma ora scollegate e soprattutto percettibili da chi le percorre (via Biella e vie limitrofe non hanno nessuna differenza con le altre vie a 50km/h). Sulle vie 30 è intollerabile la sosta abusiva in spazi non consentiti (via Martorelli o via Dina hanno ancora carreggiate troppo larghe e sosta in linea che consente ai veicoli velocità ben superiori a 30km/h).</p>	<p>Il biciplan riporta le vie che attualmente hanno il limite di velocità 30km/h. tali limiti sono per la maggior parte stati istituiti per problemi di sicurezza e sicuramente sono favorevoli al transito dei ciclisti. Diversa è l'istituzione di un'area a 30 km/h che dovrà comprendere più problematiche da risolvere quali compresa la ciclabilità</p>

OSSERVAZIONI Bici & Dintorni – Fiab Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>43 La Segnaletica Non esiste nessuna apertura a provvedimenti che in altre città italiane sono già stati adottati (arresti avanzati per ciclisti, transiti nei due sensi in vie a senso unico). Un documento quale il BP deve avere linee strategiche più lunghe che aprano ad una ormai necessaria riforma del codice della strada che uniformi le regole in tutte le realtà nazionali (ma soprattutto normalissime all'estero).¹²Una buona segnaletica da la percezione ad automobilisti e ciclisti di condividere con pari dignità la sede stradale.</p>	<p>La possibilità del doppio senso ciclabile è stata valutata nel capitolo della ciclabilità diffusa. In ogni caso il transito ciclabile nei due sensi in vie a senso unico, dovrà essere oggetto di parere del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, come già avvenuto in altri contesti nazionali (parere MIT del 21/12/2011).</p>
<p>44 La Sosta Ciclabile Il BP deve anticipare le necessità ciclistiche invece di inseguirle sapendole gestire in modo organico. In tal senso la sosta lunga delle bici sulle stazioni del Passante accusa già ritardi che non favoriscono l'obiettivo principale del Piano (15% di ciclisti). Difficile in queste condizioni concretizzarlo.</p>	<p>La sosta lunga delle bici è oggetto di confronto con RFI e Grandi Stazioni</p>
<p>45 Ripartizione mirata degli introiti da violazione del Codice della Strada 2.2 La verifica e il rendiconto E' necessario chiarire bene quali percentuali saranno destinate al BP conseguenza della convinzione di realizzarlo. Nella valutazione si considerino soprattutto ai benefici ambientali e sulla salute dei cittadini che potrebbero dirottare altre risorse da capitoli di spesa ben più vasti. Vedi premesse riportate a pagina 1 del presente documento. Più i cittadini verranno informati più si dà efficacia agli interventi. Importante il ruolo del mobility Manager che periodicamente interviene per modificare abitudini consolidate negli spostamenti quotidiani.</p>	<p>In accordo con quanto previsto nel BP. La ripartizione degli introiti sarà oggetto di verifica da parte degli organi politici</p>
<p>46 Senza riferimento a pagine specifiche. Chiarire quali standard verranno usati per la sicurezza nelle rotonde. L'ampia letteratura presente su siti specializzati (Fiab settore tecnico in testa) in questo aiuta molto. Non si fa nessun cenno a percorsi di apprendimento per i tecnici addetti alla realizzazione del BP con risorse adesso dedicate. E' importante che aumenti la percezione di accresciuta sicurezza da parte dei ciclisti neofiti grazie ad accorgimenti e strutture realizzati dal BP. Tali interventi li renderanno più fiduciosi.</p>	<p>accoglibile La progettazione delle rotonde con anello ciclabile esterno è stata recepita e sarà attuata nelle nuove rotatorie dove è prevista la pista ciclabile. Sarà inserito uno schema nel biciplan</p>
<p>47 Programma Interventi In tutti gli interventi di "ricucitura" e completamento si tenga presente dei flussi (15%) e della "velocità di Progetto" (almeno 12km/h).</p>	<p>Si accolgono in generale i principi che sottendono all'osservazione che diventano parte integrante delle linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili. In particolare si precisa quanto segue: Gli interventi di ricucitura e completamento dovranno tenere conto sia dell'utenza ciclabile sia del contesto in cui saranno realizzati</p>

OSSERVAZIONI Associazione intorno	CONTRODEDUZIONI
<p>In generale</p> <p>La nostra associazione concorda con le altre nel giudicare molto positivamente lo sforzo fatto dall'amministrazione comunale e in particolare dalle Direzioni "Infrastrutture e mobilità" e "Politiche per l'ambiente" nel realizzare un piano così complesso e completo, un vero punto di svolta nei confronti della ciclabilità cittadina.</p> <p>Si ritiene indispensabile dotare il Biciplan di un piano economico realistico e dettagliato con la individuazione delle risorse e dei finanziamenti. Parallelamente si dovrà redigere un programma cronologico delle realizzazioni previste e provvedere alla verifica puntuale dello stato di avanzamento lavori attraverso un metodo di lavoro concordato tra Ufficio biciclette, Gruppo di lavoro per la mobilità ciclabile e Comitato consultivo biciclette.</p> <p>Per rendere effettiva quella che è, per ora, una ipotesi si richiede alla amministrazione comunale un atto di coraggio supplementare: per dare vita al progetto occorre individuare le fonti di finanziamento e bisogna sacrificare non pochi posti auto; non sarà una battaglia facile ma i vantaggi indotti dalla diminuzione di traffico, inquinamento e rumore, dal risparmio energetico e dal risparmio sanitario sono troppo importanti per non provarci.</p> <p>Dopo questa fase preliminare di analisi generale, trovato l'accordo sulle caratteristiche principali del piano sarà necessaria un'ulteriore fase di analisi di dettaglio per la quale alle associazioni dovranno essere forniti dati tecnici particolareggiati sugli interventi da realizzare.</p>	<p>Si accoglie l'osservazione generale e si rimanda a quanto indicato nella Parte IV del Bici Plan.</p> <p>Nell'ultimo capitolo del Biciplan "Programma degli interventi", sono sintetizzati gli interventi necessari al completamento della rete ciclabile. Sono elencati gli interventi sulle direttrici e circolari per completare la rete ciclabile principale, e quelli nei quattro quadranti cittadini. Sono evidenziati i tratti mancanti e i diversi soggetti che interverranno alla loro realizzazione. La colonna "interventi da programmare" indica gli interventi che la Città dovrà attuare secondo un programma di priorità. Sono inserite tutte le tipologie: piste in sede propria, percorsi ciclo-pedonali, corsie ciclabili, interventi di moderazione del traffico. Le priorità saranno valutate nell'ambito del tavolo tecnico sulla mobilità ciclabile in relazione alle risorse finanziarie che saranno disponibili.</p> <p>È importante sottolineare che i tracciati descritti nel Biciplan, potrebbero subire alcune variazioni e modifiche migliorative in fase di progettazione esecutivi degli stessi.</p>
<p>Caratteristiche dei percorsi ciclabili</p> <p>Le associazioni concordano con le caratteristiche, previste dal piano, che devono essere alla base delle ciclabili se si vuole invogliare all'uso della bicicletta il numero di utenti ipotizzato. Accanto a</p> <ul style="list-style-type: none"> - Continuità della rete - Attrattività e comodità delle piste - Riconoscibilità dei percorsi <p>ritengono vada aggiunta anche la</p> <ul style="list-style-type: none"> - Velocità di progetto che dovrebbe essere di circa 15 Km orari per rendere effettivamente competitiva la bicicletta con gli altri mezzi. 	<p>Considerazioni già previste nel biciplan</p>
<p>Parcheggi</p> <p>Si apprezzano e condividono gli impegni della città riportati a pag. 30 del Biciplan relativamente all'ampliamento delle possibilità di parcheggiare le biciclette. C'è già stato in tal senso un primo incontro con RTI per individuare aree di parcheggio sicure presso le stazioni di Porta Susa, Lingotto, Rebaudengo e Stura, si chiede la massima attenzione e sollecitazione perché non ci si limiti alla fase di studio.</p>	<p>Considerazioni auspicabili</p>

OSSERVAZIONI Associazione intorno	CONTRODEDUZIONI
<p>Furti di biciclette</p> <p>Una dei principali ostacoli all'utilizzo della bicicletta è dato dall'alto rischio di furto del mezzo che mai come in questi anni è andato crescendo. Ben vengano i parcheggi custoditi dove a fronte di una spesa ragionevole si possa lasciare la bicicletta tranquilli ma certo non potranno essere sufficienti. Oggi una bicicletta nuova o seminuova pur assicurata con catena o barra anche in zone centrali e illuminate è soggetta ad un rischio di furto molto alto. La costituzione di un nucleo operativo dei vigili urbani dedicato a far fronte al problema è una ottima iniziativa che deve durare nel tempo. La nostra associazione, che negli ultimi 3 anni ha provveduto a marchiare circa 2000 biciclette in modo che siano identificabili e sia rintracciabile il proprietario in caso di ritrovamento, ritiene che la possibilità di associare alla marchiatura una assicurazione contro il furto costituirebbe un ulteriore incentivo all'uso della bicicletta. Nel 2011 con l'aiuto della provincia si era riusciti a stipulare una polizza con la Unipol, polizza che però non è stata rinnovata per il venir meno del finanziamento da parte della Provincia che allora aveva offerto gratuitamente le prime 400 adesioni. Noi riteniamo che sarebbe sufficiente anticipare la cifra necessaria per poter arrivare alla stipula della polizza per poi recuperarla tramite le singole adesioni dei ciclisti che non mancherebbero certo.</p>	<p>Osservazione al momento non valutabile, in considerazione dell' indeterminatezza del target e della nota priorità di bisogni da soddisfare;</p> <p>in ogni caso si ritiene che il rischio della perdita di un bene privato non possa, correttamente, essere a carico dell' Ente Locale.</p>
<p>Nel merito dei percorsi</p> <p>Si segnalano alcune correzioni che secondo noi sono da apportare al piano predisposto. Riguardano quasi esclusivamente l'area Ovest e Sud-Ovest della città dove è presente la nostra associazione.</p> <p>Collegamenti EST-OVEST</p> <p>Da parte delle associazioni è stato segnalato più volte come un limite della ciclabilità torinese la carenza di collegamenti EST-OVEST. Essendo le direttrici principali meglio pedalabili situate lungo il Po, consentire di raggiungerle comodamente costituirebbe anche un incentivo a spostamenti ciclabili di più lungo respiro per chi lavora o studia in aree opposte della città rispetto all'abitazione e costituirebbe secondo noi un vero valore aggiunto del Biciplan. Si è sempre ritenuta prioritaria una scelta in tal senso e il Biciplan va in parte in questa direzione. Infatti a questo proposito sarà molto utile la possibilità prevista di percorrere i controviali di Corso Vittorio con zona 30 o ciclabile monodirezionale. Però, andando verso Sud, non ci saranno poi più collegamenti fino a Corso Bramante mentre servirebbe un collegamento intermedio in prosecuzione dei Corsi Peschiera-Einaudi. Sommeiller: occorre prevedere il passaggio ciclabile sul ponte sulla ferrovia e poi un collegamento con il Po a sud di Via Valperga o con una ciclabile in una delle parallele o con una zona 30.</p> <p>Sempre a proposito della zona Ovest nel piano manca, anche tenendo conto dell'esistenza di un polo universitario, un collegamento importante che è quello con Grugliasco che a nostro avviso dovrebbe diventare una vera e propria Direttrice. Tale direttrice dovrebbe seguire grosso modo la direzione di Via Monginevro di per se improponibile per la presenza del tram. Sulla carta ci sono possibili soluzioni che potrebbero, da Corso Peschiera e un breve tratto di Corso Montecucco, arrivare a Grugliasco per Strada della Pronda oppure in alternativa utilizzare Via Tirreno lungo la ferrovia fino a Grugliasco anche se in tal caso si percorrerebbe una zona molto commerciale ma poco abitata e si perderebbe la continuità di percorso.</p>	<p>Il transito sul ponte di corso Sommeiller è già stato studiato quale collegamento con la pista di via Sacchi nell'ambito del progetto di prolungamento della pista su via Nizza (è inserito nel quadrante sud-est)</p> <p>Il transito verso Po avviene sull'asse di corso Marconi oggi già dotato di piste ciclabili che saranno riqualificate nell'ambito del progetto di riqualificazione di corso Marconi.</p> <p>Si può inserire l'istituzione del limite dei 30 km su corso Einaudi in entrambi i controviali (da spina a Re Umberto)</p> <p>Problematico il tratto di corso Sommeiller da Re Umberto a Sacchi.</p> <p>Collegamento con Grugliasco</p> <p>Per quanto riguarda un collegamento nella zona ovest si è prevista una direttrice che collega il polo universitario di Grugliasco con Torino, inserendo il tracciato Rosselli –Tirreno –Strada antica di Grugliasco – corso Torino (in Grugliasco), come indicato nel Master plan di Corona Verde (D10)</p>

OSSERVAZIONI Associazione intorno	CONTRODEDUZIONI
<p>Direttrice D1 Viale della Spina 1 Corso Mediterraneo (tratto tra Corso Peschiera e Via Caboto)</p> <p>Il documento recita “pista esistente sul marciapiede est (non si evidenziano particolari criticità)”: in realtà la pavimentazione della pista è realizzata in piastrelle che, solo in questo tratto, si stanno rompendo a decine e che, nonostante le ripetute segnalazioni da parte nostra, non sono mai state sostituite o riparate</p> <p>Largo Orbassano Il documento recita “pista esistente sul marciapiede est e sulla banchina verde sul lato ovest (non si evidenziano particolari criticità)”. In realtà la pista sulla banchina del lato ovest ha un percorso brevissimo ma con 4 curve a 90° che sono forse coerenti con l’opera d’arte di Per Kirkeby qui presente ma rappresentano l’opposto del comfort. Si propone di migliorarla.</p>	<p>Le segnalazioni sulle piste esistenti saranno valutate nella programmazione degli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità e alla risoluzione delle criticità. Dovrà essere fatta una scala di priorità nell’ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile date le risorse disponibili</p> <p>Nell’ambito del completamento di largo Orbassano, compreso fra i nodi da riorganizzare per la sicurezza degli attraversamenti, rientra il completamento dei tracciati ciclabili su tutti i lati del nodo</p>
<p>Circolare C2 Tratto Corso Svizzera tra Largo Perotti e Via Bianzè Tratto Corso Racconigi tra Corso Vittorio e Via Monginevro</p> <p>Realizzare una pista ciclabile di primo livello sulla banchina centrale dei Corsi Svizzera e Racconigi nelle tratte sopra citate in cui per 5 giorni la settimana dalle 7 alle 16/17 e il sabato dalle 7 alle 20/21 si svolgono il mercato e le successive operazioni di pulizia è impensabile perché significa in tali ore far viaggiare i ciclisti in mezzo al traffico veicolare sulla sede stradale. Nelle ore di mercato ognuna delle due corsie stradali si riduce per il parcheggio su ambo i lati con una forte mobilità di auto e furgoni che vanno e vengono dal mercato creando una situazione di pericolo tale da rendere contrario alla logica stessa del piano l’utilizzo della sede stradale da parte dei ciclisti. Per mantenere la pista sul corso una soluzione possibile è quella di eliminare la sosta lato marciapiede su una delle due corsie e farci passare la ciclabile bidirezionale. Tale soluzione è la più lineare e garantisce continuità al percorso. Se non la si ritenesse realizzabile occorre pensare ad un’alternativa con ciclabili monodirezionali sui due marciapiedi dopo averli allargati.</p>	<p>Il tracciato della C2, che costituisce una circolare strategica per la citabilità in quanto perimetrale alla zona di città più consolidata, nei tratti indicati rappresenta effettivamente una criticità per la continuità nel tempo dell’uso del tracciato. L’alternativa proposta di ampliare i marciapiedi non pare fattibile per la ridotta dimensione delle carreggiate veicolari e l’eliminazione di una fila di sosta molto problematica.</p> <p>Per superare il tratto occupato dai due mercati (Svizzera e Racconigi), si propongono le piste di corso Monte Cucco e Monte Grappa, per rientrare su corso Rosselli mentre in alternativa sono previste le corsie ciclabili su corso Lecce e Trapani.</p>
<p>Tratto Largo Tirreno ponte di Corso Bramante Sono previsti due itinerari possibili Percorso 1 e 2. Non è chiaro se sono alternativi nel qual caso si opta sicuramente per il Percorso 1 che crea un itinerario nuovo e più diretto e già proposto in passato dallo scrivente. Rimane il grande interrogativo legato a Corso De Nicola e alla realizzazione della futuribile stazione Zappata. Oggi c’è un grande spreco di spazio e ci si chiede se non sia possibile recuperare una parte della clessidra (area tra Corso de Nicola e Via Tirreno) per una ciclabile continua. Altrimenti si verificherebbe una eccessiva discontinuità del percorso che prima segue Via Tirreno poi si sposta a Nord lungo Corso Galileo Ferraris per imboccare Corso De Nicola. Arrivato in Corso Turati deve percorrerlo in direzione Sud per imboccare Via Camogli.</p>	<p>I due tracciati sono ambedue previsti, ovviamente il percorso 1 è tutto da realizzare e quindi sono necessarie risorse da investire, mentre il percorso 2, necessita solo di opere di segnaletica e pertanto la sua realizzazione è più semplice</p>
<p>Piazza Carducci Nell’ambito di quanto detto sopra sui collegamenti EST-OVEST purtroppo si deve constatare che non viene al momento prevista alcuna soluzione per il nodo di Piazza Carducci che costituisce ciclisticamente uno dei punti più pericolosi della città e dove convergono più itinerari diretti verso il fiume. Si pensava che con i lavori per la realizzazione della fermata della metropolitana si sarebbe provveduto a qualche sistemazione ma così non è stato. Occorre al più presto individuare una soluzione e progettarela.</p>	<p>Piazza Carducci costituisce un nodo da risolvere per la ciclabilità e verrà inserito nei prossimi “black point” da risolvere in continuità con il primo elenco di nodi ritenuti critici attualmente in corso di risoluzione</p>
<p>Circolare C3 Tratto Corso Brunelleschi tra Corso Francia e Via Bardonecchia Vale lo stesso discorso fatto sopra relativamente ai Corsi Svizzera e Racconigi perché anche qui è presente il mercato.</p>	<p>A differenza dei corsi Svizzera e Racconigi su corso Brunelleschi la pista ciclabile è già esistente e le dimensioni delle carreggiate veicolari sono ampie e si potrebbe realizzare una corsia ciclabile mono-direzionale a lato del marciapiede nel tratto interessato dal mercato</p>
<p>Circolare C4 Viale delle Primule Anche in questo caso non è stato evidenziato che la pavimentazione della pista ciclabile bi-direzionale esistente sul marciapiede est è piena di crepe e buche e necessita di urgente manutenzione anche considerando che si tratta del collegamento principale con la Reggia di Venaria.</p>	<p>Le segnalazioni sulle piste esistenti saranno valutate nella programmazione degli interventi rivolti al miglioramento della fruibilità e alla risoluzione delle criticità. Dovrà essere fatta una scala di priorità nell’ambito del tavolo tecnico della mobilità ciclabile date le risorse disponibili</p>

OSSERVAZIONI Pro Natura Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>Considerazioni generali sui costi e sui programmi di intervento</p> <p>Per quanto riguarda l'impostazione complessiva della parte IV (Costi e programmi attuativi), appare chiaro che il Bici Plan dovrà necessariamente svilupparsi nell'arco prevedibile di un ventennio, in stretto legame con progetti di urbanizzazione di lungo periodo come quelli della Variante 200 (ancora soltanto in fase di adozione), le trasformazioni del Quadrante Nord Est lungo l'asse di corso Romania, il completamento di Spina 4, le sistemazioni superficiali del Passante fino a corso Grosseto, il completamento delle stazioni del Servizio Ferroviario Metropolitano (in particolare Dora e Zappata) che dovrebbero diventare anche nodi di interscambio tra Servizio Ferroviario Metropolitano e utilizzo della bicicletta.</p> <p>Trattandosi di programmi di lungo periodo, occorre che l'Ufficio Biciclette costituito dall'Amministrazione sia parte e voce indispensabile nei tavoli di coordinamento della Mobilità e delle Infrastrutture, e in quelli del Settore Urbanizzazioni, nel vaglio di ogni progetto di trasformazione, e che vi sia anche un coinvolgimento del Comitato Consultivo Biciclette nell'esame dei progetti di mobilità legati alle opere di urbanizzazione.</p> <p>Nel suo complesso il Piano, e la programmazione degli interventi, sono inevitabilmente aleatori, in quanto affidati alla ricerca di fonti di finanziamento soprattutto regionali e ministeriali, con l'aggancio a progetti di area vasta come Corona Verde, ovvero da risorse europee derivanti da progetti di area vasta (fondi FESR, FAS, ancora tutti da definire), mentre mancano al momento attuale prospettive concrete di finanziamento diretto da parte dell'Amministrazione Comunale. Occorre quindi in questo contesto dare la priorità al completamento di alcuni percorsi esistenti e alla risoluzione di alcuni nodi critici, soprattutto 2 situati lungo la copertura del Passante, e legati alle sue sistemazioni superficiali (Spina 3 e Spina 4).</p> <p>Altri progetti richiedono l'inserimento di alcuni interventi nel quadro delle opere di urbanizzazione (oneri incamerabili e opere a scomputo in particolare), e sono legati all'attuazione di cospicui ambiti di trasformazione (ZUT e PRIN) che possono garantirne la effettiva realizzazione, soprattutto nella zona Nord. Nel frattempo a nostro giudizio occorre dare la priorità ad interventi di manutenzione ordinaria, di completamento e di razionalizzazione e messa in sicurezza dei percorsi esistenti, destinandovi risorse certe.</p> <p>Appare invece problematica, come sovente richiesto nel corso degli anni dalle associazioni ambientaliste e dei ciclisti, secondo quanto previsto anche dalle norme nazionali, la destinazione di quote dei proventi della sosta in superficie, dei parcheggi in struttura di GTT, e delle contravvenzioni stradali ad interventi di miglioramento della mobilità ciclabile. Assunta infatti, come pare, la decisione della vendita del Ramo Parcheggi di GTT a soggetto ancora da identificare sarà più problematico attingere a queste possibili risorse.</p> <p>Al fine di avere un minimo di garanzie di realizzazione anche solo di interventi a basso costo e con un grado minimo di infrastrutturazione, occorre comunque a nostro parere che nei programmi annuali della Viabilità e del Suolo Pubblico sia prevista una quota costante destinata al miglioramento della mobilità ciclistica; come pure dovrebbe essere individuato un capitolo specifico per la manutenzione ordinaria e straordinaria dei percorsi esistenti e della loro segnaletica. Anche con risorse ridotte occorre un impegno ad effettuare scelte trasparenti, con la discussione delle effettive priorità nelle sedi circoscrizionali e nel Comitato Consultivo Biciclette.</p> <p>Più in generale riteniamo che, oltre alla manutenzione dei percorsi già esistenti, costellati di buche, rappezzati, tombini sfondati, ponteggi e ostacoli di ogni tipo, vada previsto un miglioramento complessivo del suolo pubblico, l'unico che può garantire in tutta la città un minimo di sicurezza ai ciclisti, nella già difficile coesistenza con le auto nelle strade cittadine afflitte dalla sosta selvaggia in doppia fila.</p> <p>Appare ovvio che gli utenti delle due ruote utilizzano piste e corsie ciclabili solo nei maggiori spostamenti, mentre usano la viabilità ordinaria nei piccoli spostamenti quotidiani (pensiamo ad esempio ai percorsi scolastici e universitari). La "sicurezza" non può e non deve dipendere solo dalla realizzazione di piste ciclabili, deve essere un fatto "ordinario".</p> <p>Rimane poi aperto il capitolo della vigilanza sui percorsi ciclabili, per i quali dovrebbe essere individuato un gruppo di agenti della Polizia Municipale a ciò espressamente dedicati, circolanti anch'essi sulle due ruote, per sanzionare la sosta abusiva sui principali percorsi.</p>	<p>Il biciplan ha individuato una possibile rete ciclabile sul territorio cittadino in connessione con le piste extraurbane.</p> <p>Nell'individuazione della rete principale che ovviamente comprende tracciati già esistenti e tracciati di futura realizzazione, sono stati considerate le aree di trasformazione urbana che prevedono nuove urbanizzazioni e che costituiscono una grande opportunità per la realizzazione delle infrastrutture legate alla mobilità.</p> <p>Eventuali tracciati "provvisori" da realizzare a cura della Città richiedono comunque risorse finanziarie da destinare e qualora le aree in cui dove fossero passate fossero private procedure espropriative con tempi lunghi di attuazione.</p> <p>L'impegno che si assume la Città con il Biciplan è ovviamente quello del miglioramento complessivo della mobilità ciclabile e della sicurezza complessiva della viabilità.</p> <p>Ogni nuovo intervento previsto dal Biciplan terrà conto di queste esigenze che sono prioritarie nel sistema generale della mobilità.</p> <p>Come già indicato nel Piano gli interventi saranno condivisi nel tavolo tecnico presso l'Ufficio biciclette.</p>

OSSERVAZIONI Pro Natura Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>Le Grandi Diretrici (su cui poi si innestano le Circolari).</p> <p>Facciamo notare la “falla” esistente nella Diretrice 3, San Mauro-Moncalieri, col mancato collegamento tra piazzale Villa Glori (Piscina Lido) ed il Fioccardo. La soluzione provvisoria, consistente nel transito su marciapiede tra Casa Oz e la Concessionaria Suzuki, appare purtroppo difficilmente difendibile dalla sosta abusiva; mentre la tratta Fioccardo-Patio-Sisport, che nel Bici Plan viene data in completamento entro il 2013, nella realtà non ha mai visto l’avvio dei lavori, malgrado cartelli di cantiere che ne annunciavano l’avvio nell’ottobre 2012 ed il loro completamento entro il maggio 2013.</p> <p>Trattandosi di una tratta di notevole importanza anche sul piano cicloturistico si sottolinea l’importanza della sua progettazione complessiva, che coinvolge aree già sottoposte a procedura espropriativa, ed in minima parte un segmento (sfocio del rio di Val Pattonera) che dovrebbe essere a carico degli attuatori della Variante 235 (“Molino di Cavoretto”), certo di non immediata attuazione.</p>	<p>L’intervento su corso Moncalieri verrà realizzato nei prossimi mesi; la data inserita nel Biciplan è indicativa ed è soggetta all’espletamento delle pratiche amministrative (finanziamento, gare d’appalto, espropri...).</p> <p>Si ritiene opportuno intervenire sull’asse di corso Moncalieri in modo da offrire un percorso in tempi ragionevolmente più brevi, vista la complessità realizzativa del tratto mancante sulla sponda fluviale</p> <p>Le problematiche afferenti al tratto in oggetto sono strettamente correlate alla situazione di dissesto idrogeologico in cui versa la sponda destra del Po tra il civico di corso Moncalieri 320 e Casa Oz ed i relativi alti costi di consolidamento della sponda. La progettazione della tratta spondale è da valutare e co-progettare unitamente ai Servizio Tecnico Ponti e Vie d’acqua. La soluzione transitoria di passare con la ciclopista sulla sede promiscua del marciapiede è attualmente realizzabile vista la sezione superiore a m 2.50 per quasi tutta la tratta.</p>
<p>Circa la Diretrice 4, piazza Vittorio - piazza Bengàsi, molto lontana nel tempo appare la realizzazione di una pista in sede propria, o anche di un semplice percorso ciclabile, demandati ad un più vasto intervento di riqualificazione di tutto l’asse di via Nizza secondo un progetto di massima dalle prospettive di finanziamento del tutto incerte, una volta conclusi i lavori della Linea 1 della Metropolitana.</p> <p>Nella fase di transizione che si preannuncia molto lunga, di sicura utilità sarebbe un percorso tracciato sull’asse di via Ventimiglia (in buona parte realizzabile sulle banchine esistenti), che colleghi il percorso attuale sul cavalcavia di corso Bramante con piazza Carducci, via Nizza lato Est (nel primo tratto inutilmente a doppio senso) e corso Spezia per il raggiungimento della zona Ospedali, oggi di difficile accessibilità se non percorrendo la ciclopista del Po in sponda sinistra, della quale occorrerebbe comunque prevedere una risalita verso corso Spezia in corrispondenza della rotonda su corso Unità d’Italia.</p> <p>Sempre come possibilità alternativa e transitoria per la percorribilità dell’asse Nord-Sud verso piazza Bengàsi, riteniamo anche praticabile e utile un semplice percorso ciclabile che, diramandosi da via Zino Zini verso la Stazione Lingotto, prosegua sempre ad Ovest della Ferrovia sull’asse di corso Caio Plinio fino a corso Traiano, consentendo così una diramazione su via Passo Buole verso la prossima sede della Regione e al parco di Italia ’61 (tramite via Vinovo).</p> <p>Altrettanto utile e indispensabile ci pare il raccordo tra quest’asse Nord-Sud e la ciclopista del Po nei pressi del Palazzo del Lavoro (ambito di futura trasformazione), utilizzando la passerella pedonale esistente (da attrezzare con rotaia-scivolo per le bici), aprendo un percorso ciclopedonale tra BIT e SMAT peraltro identificato anche dal PRG. Tale piccola bretella faciliterebbe ad una parte della popolazione del quartiere Lingotto di raggiungere la sponda del Po ed il parco della Vallere, senza doversi spostare o a Nord (ponte Bailey) o a Sud fino alla passerella di corso Trieste all’ingresso delle Vallere. Ciò renderebbe più fruibile anche la Circolare C3, ora prevista sull’asse di corso Maroncelli, che approda alla rotonda Maroncelli notoriamente di difficile e rischioso attraversamento ciclopedonale.</p>	<p>Il collegamento ciclabile da corso Vittorio a piazza Bengasi vedrebbe con l’asse do via Nizza il collegamento più diretto; per questo nel biciplan è stato indicato come tracciato ottimale; tuttavia la sua realizzazione, soprattutto nel tratto da piazza Nizza a piazza Carducci è subordinato alla scelta di riorganizzare la sosta e dalla presenza vincolante dei binari tranviari; nel tratto da piazza Carducci a piazza Bengasi le scelte ricadranno sulla destinazione futura della sede dei binari che nello studio complessivo sulla riorganizzazione di via Nizza sono destinati ad ospitare una pista ciclabile in sede propria, destinazione che dovrà essere valutata nell’ambito della riorganizzazione del trasporto pubblico di superficie a completamento della line 1 metro.</p> <p>Tracciati alternativi potranno essere valutati tenendo presente che anche opere transitorie comportano costi e scelte viabili non sempre di facile realizzazione.</p> <p>Il collegamento nord – sud tra la stazione e corso Traiano è garantito con la connessione fra la pista di via Zino Zini e quella di via Pio VII realizzando il piccolo tratto mancante su via Bossoli. Altri tracciati sarebbero di difficile realizzazione e con attraversamenti difficoltosi (via Passo Buole).</p> <p>I tracciati ciclabili nel contesto del Palazzo del Lavoro sono stati studiati con la trasformazione urbanistica; le connessioni da prevedere all’interno di aree private potranno essere esaminate ma richiedono tempi lunghi di realizzazione. La predisposizione di una guida per le bici sulle scale della passerella fronte ingresso BIT, in analogia alla soluzione adottata per la passerella delle Vallere, è stata valutata con il Servizio Ponti e Vie d’Acqua che informalmente si è espresso favorevolmente. Il collegamento diretto verso Po dovrà essere approfondito in quanto il transito avverrebbe su aree private.</p>
<p>Per quanto riguarda la Diretrice Nord-Est, da piazza Vittorio Veneto verso Bertolla, che utilizza la ciclopista in sinistra. Po, occorre a nostro parere progettare il proseguimento del percorso attuale lungo i Murazzi a valle di corso San Maurizio sotto il ponte di corso Regina, con risalita dolce su Lungo Po Antonelli, superando il nefasto “punto nero” dell’attraversamento di corso Regina e della Linea 3, in analogia con il percorso della sponda destra. In merito al percorso Nord-Sud (itinerario 9), che dalla Spina Reale dovrebbe condurre a Venaria (tramite largo Grosseto e via Badini Confalonieri), si evidenzia che, qualora partano i lavori previsti per l’interramento della Torino-Ceres sotto corso Grosseto, tale asse verrà sconvolto e interrotto per alcuni anni, con lo spostamento della stazione Madonna di Campagna, e occorrerà quindi trovare alternative praticabili per la continuità di questo itinerario. Anche l’asse di corso Grosseto fino alla Stazione Fossata verrà sconvolto dai cantieri, e diverrà impraticabile nei controviali. Per le Diretrici 1 a e 1 b (viale della Spina), rimane poi il grosso interrogativo dei previsti suoi attraversamenti, e della sistemazione definitiva di piazza Baldissera, attualmente di quasi impossibile praticabilità per i ciclisti; in attesa di un assetto definitivo di questo nodo cruciale, legato alle sistemazioni superficiali del Viale della Spina, occorre a nostro parere trovare delle soluzioni transitorie per questo punto critico, che collega alla ciclopista della Dora (eventualmente utilizzando il lato di via Cecchi?).</p>	<p>L’attraversamento ciclabile del ponte di corso Regina Margherita potrà essere migliorato con la separazione da quello pedonale. La soluzione individuata, concordata con USTIF e GTT ha evidenziato in fase d’inizio lavori problematiche legate alla presenza di una fitta rete di sottoservizi sul marciapiede del ponte che hanno impedito di realizzare gli scivoli separati dal pedonale; si stanno valutando altre soluzioni che prevedono un riassetto viabile dell’intersezione</p> <p>Il collegamento con la reggia di Venaria è previsto sul tracciato sx sponda Dora, l’attraversamento del nodo di Baldissera, via Stradella e via Badini Confalonieri. L’attraversamento ciclabile del nodo Grosseto durante i lavori della Torino-Ceres sarà organizzato con le modifiche viabili del cantiere. Parte del tracciato mancante è stato progettato e verrà inserito nei prossimi interventi. Al termine dei lavori su corso Grosseto verrà realizzata la pista a seguito della nuovo tracciato ferroviario della Torino-Ceres.</p> <p>Per quanto riguarda la pista lungo la Spina Centrale è in corso di progettazione preliminare della sistemazione superficiale del viale comprensiva del tracciato ciclabile.</p>

OSSERVAZIONI Pro Natura Torino	CONTRODEDUZIONI
<p>Area Centrale Si dichiara nel Bici Plan che non si intende avviare la realizzazione di nuove piste ciclabili nella Zona Centrale Storica, puntando semmai sulla sua progressiva pedonalizzazione e sulla conseguente moderazione del traffico. Pur condividendo questo indirizzo si evidenzia però che va assolutamente affrontato il nodo di corso Vittorio di fronte alla Stazione di Porta Nuova, non evidenziato nello studio dei nodi critici, oggi ad altissimo rischio, vera corsa ad ostacoli per chi percorre il corso in direzione ascendente verso Ovest, e praticabile solo per i votati al suicidio da chi lo percorre in direzione discendente verso Po. Mentre altri nodi critici sono discussi soprattutto in rapporto col viale della Spina, di questo non si fa alcun cenno, pur raccordandosi corso Vittorio in zona Porta Nuova con la pista ciclabile di via Sacchi (ora occupata dal cantiere interminabile per il parcheggio interrato) e con quella di via Nizza. Appare poi del tutto casuale l'attuale assetto di corso Marconi, con un percorso ciclabile discontinuo e privo di logica. Curiosamente l'asse di corso Vittorio, attraverso i suoi controviali, viene indicato in cartografia come percorso ciclabile, ma non si fa cenno ad alcun miglioramento della situazione esistente, mentre i controviali potrebbero essere praticabili dai ciclisti anche senza una pista dedicata, qualora si intervenisse nella lotta contro la sosta selvaggia, e la eventuale posa di dissuasori di sosta nei punti più critici. Un altro nodo rischioso non evidenziato, ma sempre legato all'area Centrale, è quello del Rondò Rivella, che nel suo assetto attuale rende quasi impossibile l'immissione dei ciclisti provenienti dal controviale di corso San Maurizio, diretti verso Porta Palazzo, "stoppati" da banchine rialzate realizzate ai tempi dell'ormai lontana Ostensione della Sindone degli anni Novanta. Analogamente manca nel Bici Plan qualsiasi ipotesi relativa all'attraversamento in sicurezza di Porta Palazzo, che potrebbe invece favorire l'accesso al mercato anche per i ciclisti. Altro punto critico quasi impraticabile per i ciclisti è il Rondò della Forca, anch'esso non evidenziato e studiato.</p>	<p>L'area circostante la stazione di Porta Nuova è interessata da diversi cantieri che si protrarranno ancora per qualche anno; l'attraversamento ciclabile del nodo potrà essere risolto su via Sacchi con lo spostamento dei taxi sulla copertura del parcheggio interrato e la realizzazione di una pista ciclabile di raccordo con corso Stati Uniti, sulla corsia oggi destinata al parcheggio; su via Nizza è in corso la regolamentazione della pista esistente; il problema di difficile risoluzione resta l'attraversamento ciclabile est -ovest su corso Vittorio, asse sul quale si concentrano diverse linee di trasporto pubblico e un traffico veicolare di notevole entità; le problematiche del nodo e le eventuali ipotesi risolutive potranno essere valutate nell'ambito del tavolo tecnico.</p> <p>I controviali di corso Vittorio dal viale della Spina a Porta Nuova hanno le dimensioni per poter ospitare una corsia ciclabile mono - direzionale per senso di marcia, non come piste ciclabili in sede propria in quanto tale soluzione, peraltro fattibile dal punto di vista geometrico, richiederebbe il rifacimento di tutte le banchine alberate con una nuova disposizione della sosta per recuperare lo spazio per la pista ciclabile, con costi e tempi evidentemente maggiori. Alcuni tratti dei controviali, specie quelli nord lato portici, hanno dimensioni adeguate per poter realizzare la corsia ciclabile, mentre altri tratti sono più adeguati per la regolamentazione a 30km/h.</p> <p>L'attraversamento del nodo Rivella può essere completato con adeguata segnaletica, mentre è difficilmente ipotizzabile un attraversamento ciclabile di Porta Palazzo se non utilizzando la perimetrale della piazza che è già regolamentata a 30km/h con presenza di attraversamenti rialzati con funzione di rallentamento nei quattro settori. Del Rondò della Forca, che era stato presentato fra i nodi da risolvere per la ciclabilità si ribadisce che non è possibile effettuare interventi di sola segnaletica in quanto la circolazione è particolarmente problematica per gli alti flussi di traffico, per la presenza dell'anello tranviario e pertanto l'attraversamento può essere fatto utilizzando i passaggi pedonali con bici a mano. In uno scenario futuro che vede realizzato il viale della Spina centrale da piazza Statuto a piazza Baldissera, con conseguente ripartizione dei flussi veicolari e alleggerimento degli assi che insistono sul nodo, in particolare Cigna e Principe Eugenio, sarà possibile riorganizzare la viabilità dedicando spazi in sicurezza per l'attraversamento ciclabile.</p>
<p>Criteri di progettazione dei percorsi ciclabili. A tutt'oggi la maggior parte delle piste ciclabili esistenti (risalenti ancora alla rete progettata negli anni Ottanta e poi in buona parte attuata negli anni Novanta) è stata realizzata con interventi che hanno fatto capo al Settore Verde Pubblico, mentre la Mobilità è intervenuta in prevalenza nell'area centrale. Negli anni è venuta crescendo soprattutto la rete dei percorsi ciclabili nei grandi parchi cittadini, lungo le sponde fluviali, e i viali alberati. Le tipologie di interventi sono state diverse, a seconda che si trattasse di aree di interesse naturalistico, di banchine alberate, aree verdi minori, oppure di aree destinate alla viabilità propriamente detta. A nostro parere vanno previste espressamente diverse tipologie di intervento, evitando il più possibile pavimentazioni in asfalto all'interno dei parchi estensivi di maggior pregio naturalistico e sulle sponde fluviali (come insegna la vicenda di Lungo Po Antonelli), privilegiando semmai interventi con materiali stabilizzati dotati di un certo grado di permeabilità, eventualmente corredati da cordoli e piccoli interventi di ingegneria naturalistica.</p>	<p>Il tema delle diverse tipologie e pavimentazioni delle piste è trattato nel Biciplan. La scelta della tipologia dei materiali delle piste di prossima realizzazione sarà condivisa nell'ambito del tavolo tecnico. Tutte le piste progettate nell'ambito del progetto quadro "Torino Città d'Acque" ed all'interno delle fasce protette del Parco fluviale del Po T.se sono state progettate e realizzate in misto stabilizzato e polvere di cava in alcuni casi in misto stabilizzato a cemento nelle tipologie in cui era prevista un'usura maggiore o un passaggio promiscuo anche di mezzi motorizzati. Tale tipologia era precisata nei disposti di Piano d'Area del Parco Fluviale. Per le fasce fluviali ed i parchi collinari il Servizio Grandi Opere del Verde utilizza per le opere di contenimento delle terre solamente opere di ingegneria naturalistica leggera o pesante al limite accompagnata, nei casi dove la tenuta statica dev'essere maggiore, da micropali e/o pali tiranti in cls. successivamente mitigati da Opere di ingegneria naturalistica.</p>
<p>L'utilizzo delle biciclette e delle "mountain bikes" nei parchi collinari. La nostra associazione da vent'anni opera fattivamente nel recupero e nella segnaletica dei principali sentieri collinari, in ambienti talvolta geologicamente fragili e sottoposti a fenomeni erosivi. Purtroppo l'utilizzo per lo più irrispettoso nei confronti della fruizione pedonale, e la pratica nefasta del "Down Hill", che vede i ciclisti scaraventarsi nei parchi e nelle aree boscate seguendo la linea della massima pendenza, sta creando seri problemi. Essendo di fatto impossibile la vigilanza (salvo interventi sporadici di Guardie Ecologiche) occorrerebbe almeno corredare i sentieri collinari di espressa segnaletica di divieto, con specifiche ordinanze. Anche l'indicazione effettuata alcuni anni or sono di "percorsi dedicati", come nel Parco della Maddalena, non è stata purtroppo di alcuna efficacia. Tale pratica sportiva distrugge sovente il lavoro fatto dai volontari nel recupero dei sentieri, creando solchi di erosione e vaste aree di ristagno fangoso delle acque piovane, e rovina il manto erboso dei parchi collinari, i boschi e la vegetazione arbustiva, avendo i "mountain bikers" la pessima abitudine di scendere a valle secondo la linea della massima pendenza. Il Bici Plan dovrebbe affrontare tale argomento anche tra i "codici di comportamento", giacché l'utilizzo sconsiderato di mezzi meccanici nei parchi ben difficilmente può essere inserito tra le "buone pratiche della mobilità sostenibile".</p>	<p>La regolamentazione della sentieristica collinare è da anni materia di discussione tra gli addetti ai lavori su come costruire delle vie dedicate alle "mountain bikers" e su come regolamentarle. Il problema maggiore è quello di sanzionare chi non usa gli appositi percorsi segnalati e garantire viceversa una manutenzione costante ai percorsi ciclabili collinari una volta tracciata la pista. Sono in corso contatti con Associazioni di appassionati di mb per la realizzazione di percorsi poi mantenuti dalla associazione.</p>