

# Verbale della Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico

Martedì 09 ottobre 2017

Sala Capigruppo – Palazzo di Città

*Ordine del giorno:*

1. proposte per la revisione del BiciPlan
2. Stesura del documento delle Priorità della Consulta
3. varie ed eventuali

## **PRESENTI**

Samuele Bavuso (Legambiente Metropolitan - Presidente)

Mario Agnese (Fiab Torino Bici & Dintorni)

Fabio Zanchetta (Bike Pride Fiab Torino)

Marco Gozzoli (EcoBorgo Campidoglio)

Renato Bauducco (Pro Natura)

Benedetta Lanza (Laqup)

Maria Lapietra (Assessore Trasporti)

Arch. Loris Forgia (Area Mobilità)

Giuseppe Serra (Area Mobilità)

Claudio Ardito (Ufficio Biciclette)

Maria Teresa Massa (Area Mobilità)

Giuseppe Moscardini (Fiab Torino Bici & Dintorni – no referente)

Andrea Vaccaro (Bike Pride Fiab Torino – no referente)

Anna Biraghi (EcoBorgo Campidoglio – no referente)

## **ASSENTI GIUSTIFICATI**

Referente associazione Amicinbici

Referente associazione Legambiente Molecola

## **ASSENTI INGIUSTIFICATI**

Referente associazione Ecopolis Nkoni

Referente associazione Alter Polis

Il Presidente, preso atto del numero legale dei partecipanti (sei associazioni presenti su dieci) dichiara aperta la riunione.

Si passa quindi alla votazione del verbale della riunione del 5 settembre 2017, inviato ai membri della Consulta e rivisto sulla base delle integrazioni ricevute: i presenti approvano all'unanimità il verbale.

Come spiegato in una recente comunicazione mail, venerdì 6 ottobre l'arch. Forgia ha contattato il Presidente per chiedere di poter esporre alla presente riunione il progetto per il collegamento ciclabile da Porta Susa a Porta Nuova, in quanto da approvare con urgenza per ottenere un cofinanziamento statale.

Poiché tale richiesta è stata concessa dal Presidente, si decide di cominciare la seduta lasciando la parola all'architetto per presentare il citato progetto.

### **3 – varie ed eventuali – Presentazione del progetto per il collegamento ciclabile da Porta Susa a Porta Nuova**

L'architetto Forgia spiega che per ottenere un cofinanziamento del 50% (100'000 € su un totale di 200'000 €) da parte della regione, il Consiglio Comunale dovrà approvare il progetto preliminare entro il prossimo 17 ottobre, e pertanto sottopone il progetto alla Consulta per eventuali osservazioni.

Il tratto di corso Matteotti in cui attualmente non è presente la ciclabile (tra corso Re Umberto e via XX settembre), otterrà il consolidamento delle corsie riservate al TPL, e la realizzazione di uno spazio condiviso con limite dei 30 km/h, attraverso l'inserimento di dissuasori e con il disincentivo alla sosta veicolare.

Per ragioni di spazio e considerando la presenza del TPL, nei tratti in via Volta, da corso Matteotti a via San Quintino e nella stessa via San Quintino da via Volta a via XX Settembre, verrà realizzato un percorso ciclabile e veicolare condiviso, che permetterà il collegamento e la connessione con il percorso ciclabile previsto in via XX Settembre.

Su via XX settembre, nel tratto da via San Quintino a corso Matteotti, verrà realizzata pista ciclabile monodirezionale, in senso opposto rispetto a quella descritta passante da via Volta e via San Quintino.

Viene chiarito che la prosecuzione della pista su via XX settembre (da via San Quintino a corso Vittorio Emanuele II), sarà di tipo bidirezionale.

Giunti in corso Vittorio Emanuele II, il percorso – bidirezionale – sarà adiacente al marciapiede lato nord, su carreggiata separato con posa di cordoli in gomma e segnaletica, proseguirà in piazza Carlo Felice nello spazio attualmente pedonale.

Nel complesso, il progetto permetterà di mantenere il TPL in modo esclusivo (no sovrapposizione con percorsi ciclabili o veicolari), inoltre i lavori saranno nel complesso poco impattanti e quindi dal costo limitato

Bauducco (Pro Natura) chiede delucidazioni sul fatto che la ciclabile, nel tratto di corso Vittorio Emanuele II, non sia stata fatta passare sul lato della stazione, considerando la larghezza ampia del marciapiede antistante. L'architetto Forgia chiarisce che tale opzione avrebbe comportato disagi e pericoli agli utenti in uscita dalla stazione, e rispondendo al quesito di Lanza (Laqup), conferma che le corsie riservate al TPL in corso Matteotti saranno mantenute e che l'info point situato in piazza Carlo Felice non abbia costituito un problema in fase progettuale.

L'assessore Lapietra difende la scelta di far passare le bici su di un percorso condiviso con le auto al limite dei 30km/h, anziché far usare alle bici le corsie del TPL: con il futuro calo del flusso veicolare privato derivante dal previsto prolungamento dell'orario della ZTL, le bici troveranno maggior spazio nelle corsie ora occupate dalle auto.

Biraghi (EcoBorgo Campidoglio), sottopone all'architetto Forgia il problema dell'intersezione ciclabile tra corso Matteotti e corso Re Umberto e propone di far seguire anche alle bici il percorso delle auto. L'architetto Forgia, sottolineando le difficoltà dell'incrocio, promette che proverà a ripensarlo in un secondo tempo. Inoltre Biraghi chiede una verifica dell'attraversamento di corso Vittorio Emanuele II in direzione della ciclabile di via Nizza, chiede in particolare se l'attraversamento oggi pedonale già esistente possa essere mantenuto e fatto diventare cicopedonale, al fine di accorciare il percorso. Infatti, asserisce, attualmente è presente un tratto ad "S" in cui i ciclisti tendono a evitare transitando sul tratto stradale al fine di accorciare il tragitto. L'architetto Forgia spiega che in quel tratto esistono problemi dovuti alla presenza dei binari e di tralicci che purtroppo non permettono variazioni significative.

Vaccaro (Bike Pride Fiab Torino) evidenzia che nel nodo di corso Vittorio Emanuele II vi possa essere un problema dovuto alle fasi semaforiche, in particolare per una possibile sovrapposizione del verde del TPL con quello delle bici, l'architetto Forgia chiarisce che ci sono risorse per intervenire sull'impiantistica semaforica, per risolvere tale problema.

Biraghi (EcoBorgo Campidoglio), chiede che tipo di vernici verranno usate, spiegando come quelle applicate in altre circostanze non abbiano avuto una sufficiente durata; l'architetto Forgia risponde dicendo che si cercherà di metter risorse da parte per tale problema

L'architetto Forgia conclude la discussione chiarendo che in fase esecutiva esiste la possibilità di porre alcune modifiche non sostanziali, in particolare nel tratto adiacente a corso Re Umberto.

Espone altresì le tempistiche dell'iter sino alla realizzazione: entro il 15 /01/2018 si dovrà trasmettere il progetto esecutivo alla Regione, dopodiché entro il 15/05/2018 l'aggiudicazione e pertanto potranno partire i lavori per l'estate 2018, con tempo previsto per la realizzazione di 300 giorni (intero appalto).

## **1 – Proposte per la revisione del BiciPlan**

### **2 - Stesura del documento delle Priorità della Consulta**

Il Presidente Bavuso (Legambiente Metropolitano) chiarisce che i due punti all'Ordine del Giorno sono collegati tra loro, infatti nel documento "Priorità della Consulta", verranno inseriti alcuni punti chiave, a livello di linee guida, che la Consulta vuole fornire come indicazioni generali per migliorare la ciclabilità a Torino, e alcuni di questi punti troveranno spazio tra le proposte che la Consulta proporrà per modificare il BiciPlan.

Per quanto riguarda il BiciPlan, il Presidente chiarisce che l'idea sia quella di modificarlo senza stravolgerlo, e quindi elenca le parti che lo costituiscono.

Essendo le prime due parti (Parte I - dal PUMS al BiciPlan, Parte II – le politiche per favorire lo sviluppo della mobilità ciclabile), assai generiche, si suggerisce di non chiedere modifiche, mentre la parte che ritiene possa aver bisogno di adeguamenti è la Parte III - le infrastrutture per la mobilità ciclabile.

A tal fine, il Presidente elenca alcuni punti, già individuati nel documento "Priorità", che ritiene possano trovare luogo in questa Parte del BiciPlan, come ad esempio chiedere di inserire che per i controviali si debba tendere a trasformarli in spazi condivisi con limite 30 km/h, per permettere alle bici di muoversi in sicurezza, e quindi di non aver bisogno – per quei tratti – di piste ciclabili dedicate, o come le aree car-free attorno alle scuole (suggerito da Biraghi), o il proporre di inserire la possibilità di andare contromano in alcune casistiche (Gozzoli – EcoBorgo Campidoglio); questi e altri punti troveranno luogo nel documento "Priorità", al quale il Presidente rimanda e chiede di integrare.

Considerando però che a pagina 57 del BiciPlan viene esplicitamente detto che "Il Biciplan è UNO degli strumenti di attuazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile", chiede ai presenti se possa avere senso chiedere un secondo documento, una sorta di Cronoprogramma, che diventi il piano operativo del BiciPlan; inoltre, come aveva già fatto notare il VicePresidente Comai – oggi assente giustificato - nella delibera istitutiva della Consulta si dice che "l'Amministrazione presenterà alla Consulta ogni inizio anno la bozza del piano di lavoro di cui alla Parte IV , punto 3, del Piano della Mobilità ciclabile - Biciplan, approvato dal Consiglio Comunale il 13 ottobre 2013, al fine di discutere, integrare e condividere le linee di lavoro a breve e medio periodo".

Di conseguenza a ciò, il Presidente ritiene che oltre a chiedere alcune correzioni (attinte dal documento "Priorità") sia necessario richiedere questi documenti "operativi", che consentano alla Consulta di poter verificare il reale avanzamento dei lavori per la realizzazione del BiciPlan, e anche per poter intervenire per tempo.

L'analisi del Presidente viene accolta dai presenti, che però esprimono anche altre ulteriori osservazioni:

Agnese (Fiab Torino Bici & Dintorni), fa notare che nel BiciPlan si fa riferimento a manutenzioni sulle direttrici principali, come ad esempio l'asse del Po, ma che nella realtà questo non trova luogo.

Biraghi (EcoBorgo Campidoglio), ritiene che non abbia senso fare manutenzione sulle ciclabili inutilizzate, e cita l'esempio del tratto piazza Adriano-piazza Rivoli.

Il Presidente suggerisce di mettere nel cronoprogramma citato precedentemente, anche una scala di priorità: non tutti gli interventi hanno la stessa importanza.

Moscardini (Fiab Torino Bici & Dintorni), dice che oltre ai punti generali bisognerebbe anche poter intervenire su punti ben precisi del BiciPlan, per evitare che ci siano delle discontinuità.

A questo proposito, Vaccaro (Bike Pride Fiab Torino) dice che bisognerebbe pensare ad un modo per segnalare i punti che meriterebbero interventi di manutenzione, creare una rete in cui tutti i ciclisti abituali (e quindi non solo le associazioni), vengano ascoltati.

Biraghi (EcoBorgo Campidoglio), ricorda che esiste già il portale SporTorino con questo intento, ma bisognerebbe chiedere agli amministratori informazioni a riguardo.

Il Presidente dice che per creare una rete di ciclisti, sarebbe anche utile dare maggiore visibilità alla Consulta, la quale si può sempre contattare al fine di diventare portavoce di queste segnalazioni

Bauducco (ProNatura) vede il BiciPlan come uno strumento per organizzare ciclabilità, deve rispondere a richieste di sicurezza e promuovere la bici invece che l'uso dell'auto.

Finora ci siamo limitati a progetti piccoli, anziché alla visione della città nella sua totalità.

Se non posso fare ciclabile posso creare zone 30, usare dissuasori, ecc. nel caso dei marciapiedi sufficientemente larghi potrei, nel caso non avessi alternative, usare parte di quello spazio come ciclabile.

Per quanto riguarda l'idea delle zone car free attorno le scuole, non è sufficiente, ma bisogna creare una rete di bici bus e piedi bus.

Il problema di base è però un altro: bisogna pensare come far rispettare le varie regole, altrimenti tutti i buoni propositi non troveranno attuazione.

Biraghi (EcoBorgo Campidoglio) è concorde su tutto ma esprime la sua contrarietà all'uso dei marciapiedi come ciclabile.

Dopo aver ascoltato le varie osservazioni, il Presidente dice che ritiene si debba creare una classificazione degli incontri della consulta, che potrebbe essere la seguente:

-riflessioni teoriche (quelle che si sono verificate fino ad oggi, con cadenza mensile)

-parere sui progetti che ci sottopone l'Amministrazione (già fatto per la "via Universitaria" e per via Denina, mezzo email)

-incontri "tecnici" con personale dell'Amministrazione che possa illustrarci i progetti

-formulazione di documenti in cui vengono affrontati temi specifici, e proposte sperimentazioni puntuali.

A tal proposito ricorda di aver inviato un elenco di possibili sperimentazioni (di alcuni giorni) da suggerire all'Amministrazione, ma che ad oggi tale elenco non è ancora stato integrato e/o modificato.

Vaccaro (Bike Pride Fiab Torino) è d'accordo con le sperimentazioni, ma sottolinea l'importanza di raccogliere dati per capire la bontà della stessa.

Biraghi (EcoBorgo Campidoglio) cita i contatori auto mobili da usare prima e dopo sperimentazione.

Serra (Area Mobilità), dice che il Comune è favorevole alle sperimentazioni ma il problema principale restano le risorse, anche in riferimento ai recenti tagli approvati dalla Giunta.

Le proposte che l'area tecnica sta elaborando riguardano:

-ZTL decentrate in più quartieri

-realizzare ciclabili come oneri di urbanizzazione

-Integrare il BiciPlan nella revisione del PRG

-Favorire l'interscambio: realizzare velostazioni non solo a Porta Susa e Porta Nuova.

Agnese (Fiab Torino Bici & Dintorni), fa cenno ad un interscambio valido per ciclisti pendolari che lavoreranno nella nuova sede della regione.

Biraghi (EcoBorgo Campidoglio) chiede se per la revisione del PRG saranno coinvolti/ascoltati anche i ciclisti.

Per quanto riguarda la mancanza di fondi, Serra (Area Mobilità) suggerisce di proporre l'uso di pubblicità sulle ciclabili, almeno per quelle più trafficate.

Gozzoli (EcoBorgo Campidoglio), ricorda che una percentuale dei ricavi delle multe debba essere reinvestita in sicurezza.

Agnese (Fiab Torino Bici & Dintorni) per quanto riguarda il punto "realizzare ciclabili come oneri di urbanizzazione", fa notare che esistono aree già trasformate in cui realizzare una ciclabile corta non avrebbe senso ma ritiene sia meglio usare quegli oneri per altre parti.

Risponde Serra (Area Mobilità) spiegando che il problema degli oneri è che spesso vengono usati dal comune per coprire mancanze nel bilancio.

Prima della conclusione della seduta, Lanza (Laqup) riferisce di aver caricato sul Drive della Consulta il documento relativo alle zone 30 che è stato presentato dalla sua associazione durante la Mobility Week

Torino, 09/10/2017

verbalizza

**STEFANO FRITTOLI**

Il Presidente

**SAMUELE BAVUSO**