



Città di Torino
Direzione Infrastrutture e Mobilità
Servizio Mobilità

Direzione Ambiente
Servizio Politiche per l'Ambiente
Ufficio Biciclette

PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

BICIANPLAN



Palazzo civico
23 gennaio 2013



“La diffusione della mobilità in bicicletta contribuisce a rendere città più vivibili, un trasporto urbano più efficiente, strade meno congestionate e meno rumorose, un’attività fisica individuale utile a combattere la sedentarietà, maggior sicurezza delle strade. Inoltre favorisce la lotta ai cambiamenti climatici, il risparmio dei carburanti fossili, lo sviluppo del turismo sostenibile.”

E’ quanto sostenuto dalla Carta di Bruxelles, il documento firmato nell'Europarlamento il 15 maggio 2009 durante la giornata conclusiva della XV Conferenza internazionale sulla ciclabilità Velo-City, che si prefigge di incentivare l'uso dei “pedali” per gli spostamenti in città.

Le città firmatarie, compresa la **città di Torino**, si sono impegnate a raggiungere almeno il **15% di spostamenti in bici** nel proprio territorio entro il **2020**.



Per raggiungere un obiettivo di questa portata è indispensabile un forte e chiaro impegno politico.

Il piano ciclistico della città (**Biciplan**) è lo strumento fondamentale per dar corpo a questo impegno, è l'insieme organico di progetti e azioni volte a incrementare l'utilizzo della bicicletta sia attraverso soluzioni tecniche sia con attività promozionali e culturali.

Rendere più **facile** e **sicura** la mobilità con particolare attenzione all'utenza debole, **pedonale** e **ciclabile**, è un obiettivo importante dell'amministrazione. Il piano ciclistico può diventare lo strumento perché questo avvenga. Infatti il piano si configura come l'insieme organico di progetti e azioni utili a rendere più facile e sicuro l'uso della bicicletta in città; il Piano si inquadra all'interno del Piano della Mobilità sostenibile (**PUMS**) ed in coerenza con lo stesso definisce le priorità d'intervento.

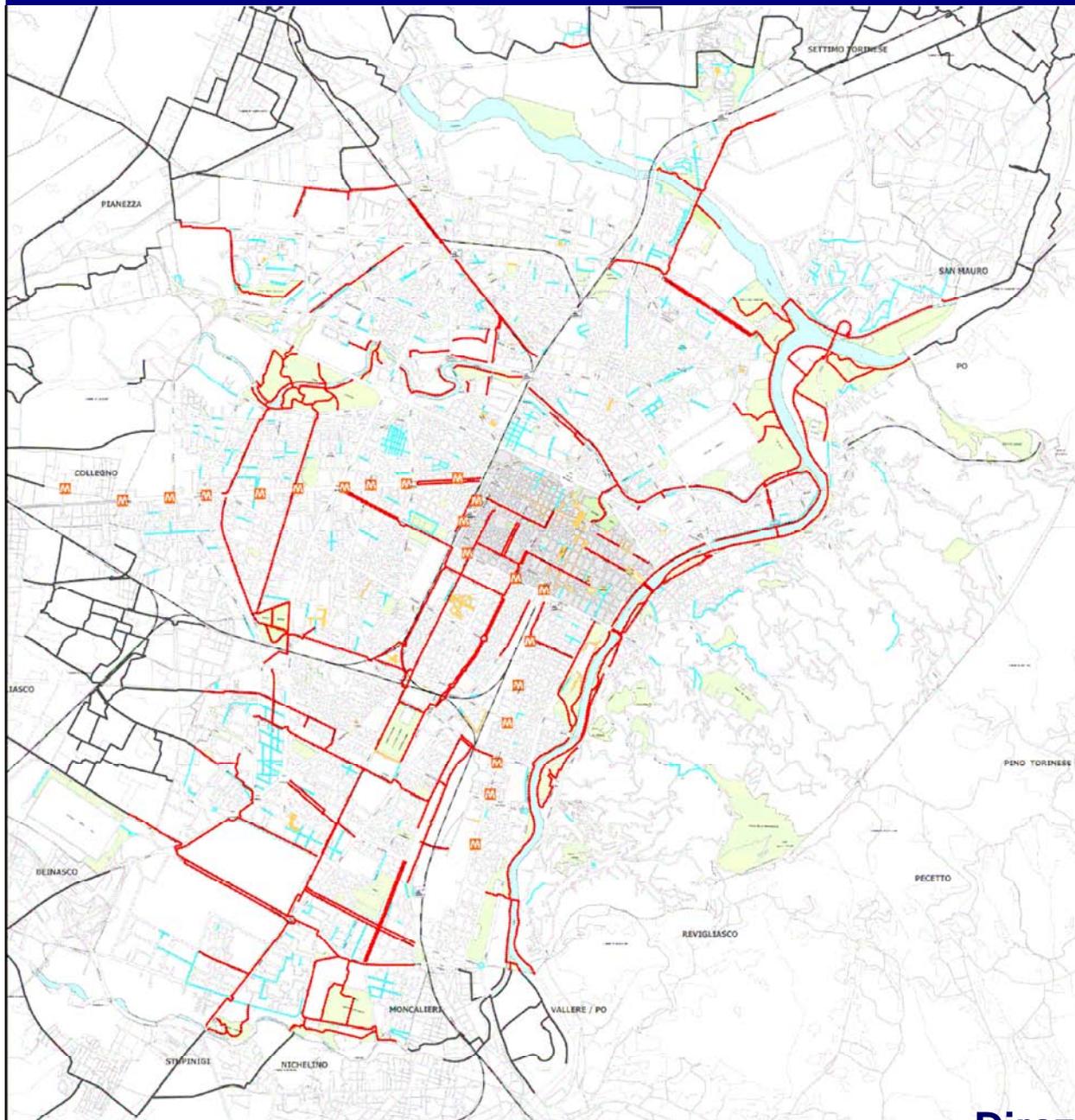


Già a partire dai **primi anni '90**, la città aveva investito risorse e realizzato percorsi ciclabili in parte lungo alcuni assi viabili, in parte lungo le sponde dei fiumi e nei parchi.

A fine **2003** la rete ciclistica cittadina aveva uno sviluppo di circa **60 Km** lungo la viabilità, e di circa **20 km** nei parchi urbani e fluviali. Nel febbraio del **2004**, la Città ha approvato il "Piano degli itinerari ciclabili", quale piano di dettaglio del Piano Urbano del Traffico.

A fine **2012** la città è dotata di un sistema di piste/ percorsi ciclo-pedonali e aree pedonali, per uno sviluppo complessivo di circa **175 km** (**125** lungo la viabilità e **50** nei parchi).

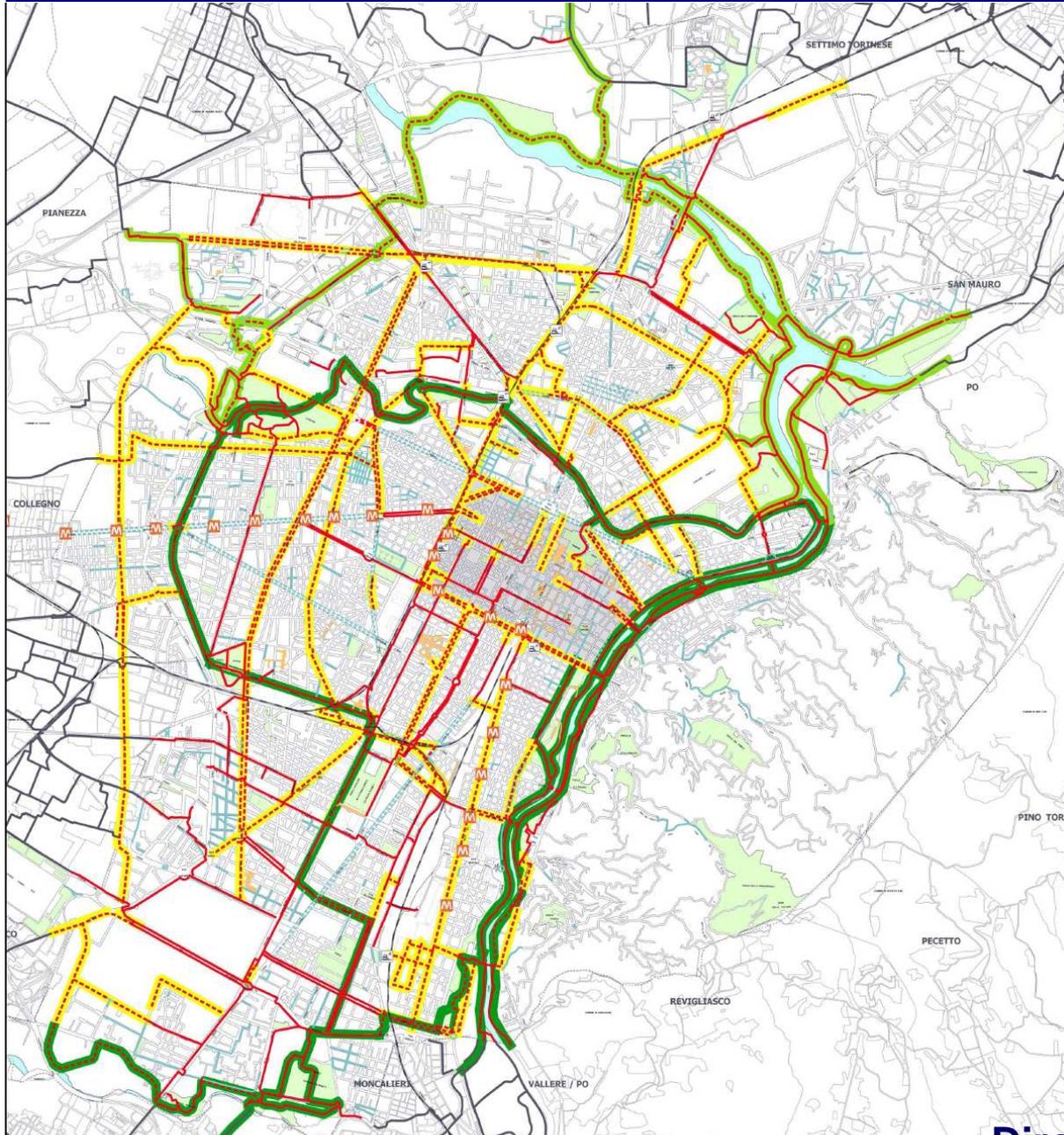




175 km in totale tra piste-percorsi ciclabili



-  *piste- percorsi ciclo-pedonali*
-  *aree 30*
-  *aree pedonali*



310 km in
totale tra
piste-corsie-
percorsi
ciclabili, zone
30 km

-  piste- percorsi ciclo-pedonali
-  aree 30
-  aree pedonali



Il Biciplan considera la mobilità ciclabile una **modalità di spostamento da incentivare** soprattutto **per gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola**.

In ambito urbano **la bicicletta è un mezzo competitivo e flessibile**, per il pendolarismo di breve/medio raggio, per l'interscambio con altri mezzi di trasporto, per gli spostamenti all'interno delle aree residenziali, e nell'area centrale.

Per perseguire questo ambizioso obiettivo, occorre **quindi realizzare una rete di percorsi a favore della ciclabilità**, il più possibile **sicuri, interconnessi con gli altri sistemi trasportistici**, e corredati **da servizi e strutture dedicate**.

A partire **dall'analisi della situazione esistente**, si è **individuata** sul territorio quella che dovrà essere **la rete ciclabile principale**, costituita dalle **direttrici**, che dal centro cittadino si dipartono verso la periferia e i comuni limitrofi, e le **circolari** all'interno della città, sulle quali si impernia la più capillare **rete di adduzione/distribuzione (rete secondaria)**.



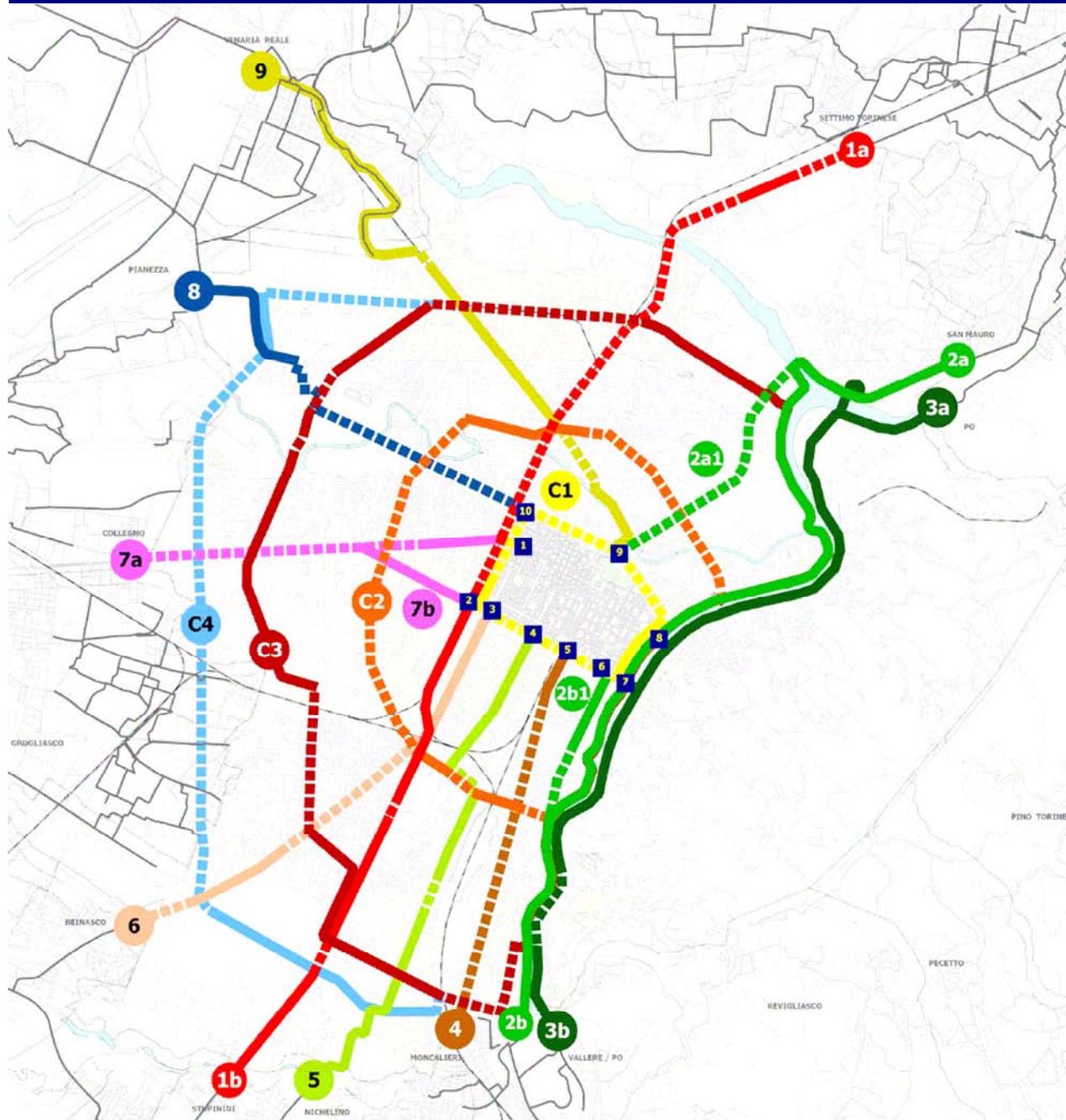
Si sono definite **9 direttrici** principali che mettono in relazione i percorsi urbani con quelli extraurbani, in modo che le reti siano continue e favoriscano la mobilità ciclabile per gli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-scuola), quale modalità di spostamento alternativa all'uso degli altri mezzi di trasporto.

Inoltre, si sono individuate **4 circolari**, una perimetrale all'area centrale (**C1**), una coincidente in buona parte con la prima cinta daziaria (**C2**), una più periferica con funzione di collettore e distribuzione per diverse provenienze (**C3**), e infine la **C4**, il cui tracciato rappresenta la corda di raccordo tra l'area nord e l'area sud metropolitana, in quanto buona parte del tracciato è rappresentato dal futuro asse di corso Marche dove, nel viale superficiale, è previsto un tracciato bi-direzionale ciclabile.

I tracciati ciclabili lungo le direttrici e le circolari non sono ad oggi continui e presentano alcune criticità e tratti mancanti.



L'estensione complessiva dei tracciati delle **Direttrici** e **Circolari** si prevede si sviluppi per circa **160 km.**



Tratti previsti	Tratti esistenti	
		D1
		D2
		D3
		D4
		D5
		D6
		D7
		D8
		D9
		C1
		C2
		C3
		C4



L'estensione **complessiva dei tracciati delle Direttrici e Circolari** si prevede si sviluppi per circa **160 km**.

Complessivamente ad oggi i tratti di direttrici e circolari **già realizzati** si sviluppano per circa **95 km**.

Per la realizzazione dei tratti mancanti, o/tre all'utilizzo di tipologie di pista analoghe a quelle esistenti, si è valutata l'opportunità di attuare interventi **"leggeri" quali "corsie ciclabili"** o di **moderazione del traffico (limiti 30km/h)**, che consentono tempi e costi più contenuti per la loro realizzazione, permettendo anche di sperimentare e di valutare un possibile consolidamento infrastrutturale in tempi successivi.

Per completare i tracciati sono previsti circa **65 km**, di cui:

48 km di piste/percorsi

10 km di corsie ciclabili

7 km di tratti di viabilità dove istituire il limite dei 30 km/h



codice	tracciato	direttrice	Lunghezza totale m.
1	Settimo-Torino - Stupinigi	1a	7.785
		1b	8.574
2	San Mauro-Torino-Moncalieri (sponda sinistra)	2a	8.465
		2a1	3.756
		2b	5.945
		2b1	2.210
3	San Mauro-Torino-Moncalieri (sponda destra)	3a	7.752
		3b	6.805
4	Torino-Nichelino	4	5.400
5	Torino-Nichelino	5	7.780
6	Torino-Beinasco	6	6.725
7	Torino - Collegno	7a	4.985
		7b	1.740
8	Torino-Pianezza	8	6.080
9	Torino-Venaria	9	6.000
C1	Circolare 1		7.795
C2	Circolare 2		16.375
C3	Circolare 3		30.000
C4	Circolare 4		15.258
Totale			159.430

Costi presunti di realizzazione dei tratti mancanti (65 km), calcolati sulla base di precedenti interventi:

Euro 4.500.000 per realizzare

48 km di piste/percorsi,

Euro 45.000 per realizzare

10 km di corsie ciclabili

7 km di tratti di viabilità dove istituire il limite dei 30 km/h.



Gli itinerari di **distribuzione e collegamento** alle direttrici e circolari principali della rete ciclabile, si **sviluppano capillarmente** sul territorio cittadino.

L'estensione **complessiva dei tracciati degli itinerari di distribuzione** si prevede si sviluppi per circa **130 km**.

Complessivamente ad oggi i tratti **già realizzati** si sviluppano per circa **60 km**.

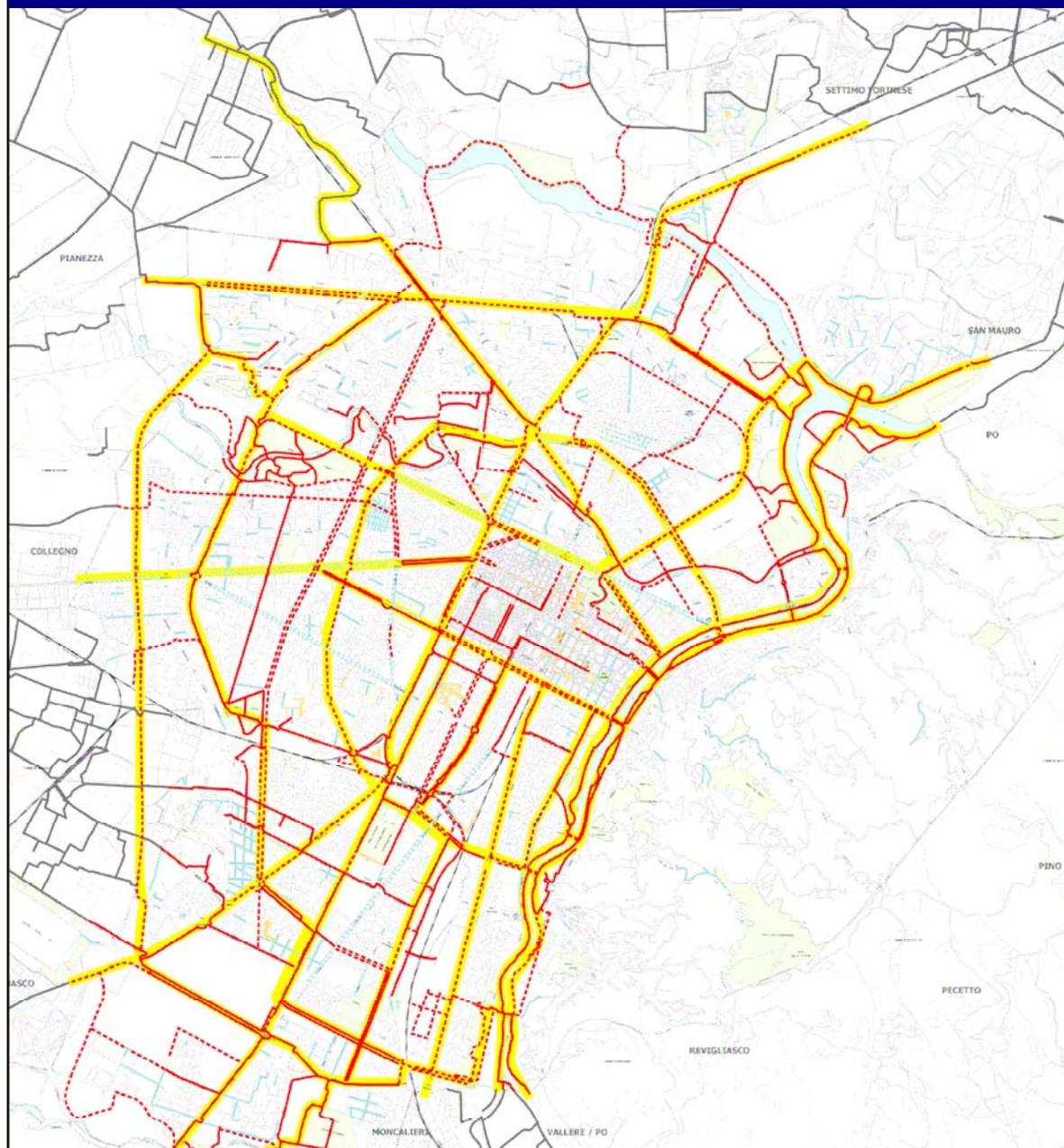
Per la realizzazione dei tratti mancanti, o/tre all'utilizzo di tipologie di pista analoghe a quelle esistenti, si è valutata l'opportunità di attuare interventi **"leggeri"** quali **"corsie ciclabili"** o di moderazione del traffico (**limiti 30km/h**), che consentono tempi e costi più contenuti per la loro realizzazione, permettendo anche di sperimentare e di valutare un possibile consolidamento infrastrutturale in tempi successivi.

Per completare i tracciati sono previsti circa **70 km**, di cui:

52 km di piste/percorsi

18 km di corsie ciclabili

0,6 km di tratti di viabilità dove istituire il limite dei 30 km/h



Costi presunti di realizzazione dei tratti mancanti, calcolati sulla base di precedenti interventi:

Euro 5.000.000 per realizzare

52 km di piste/percorsi,

Euro 45.000 per realizzare

18 km di corsie ciclabili

0,6 km di tratti di viabilità dove istituire il limite dei 30 km/h.

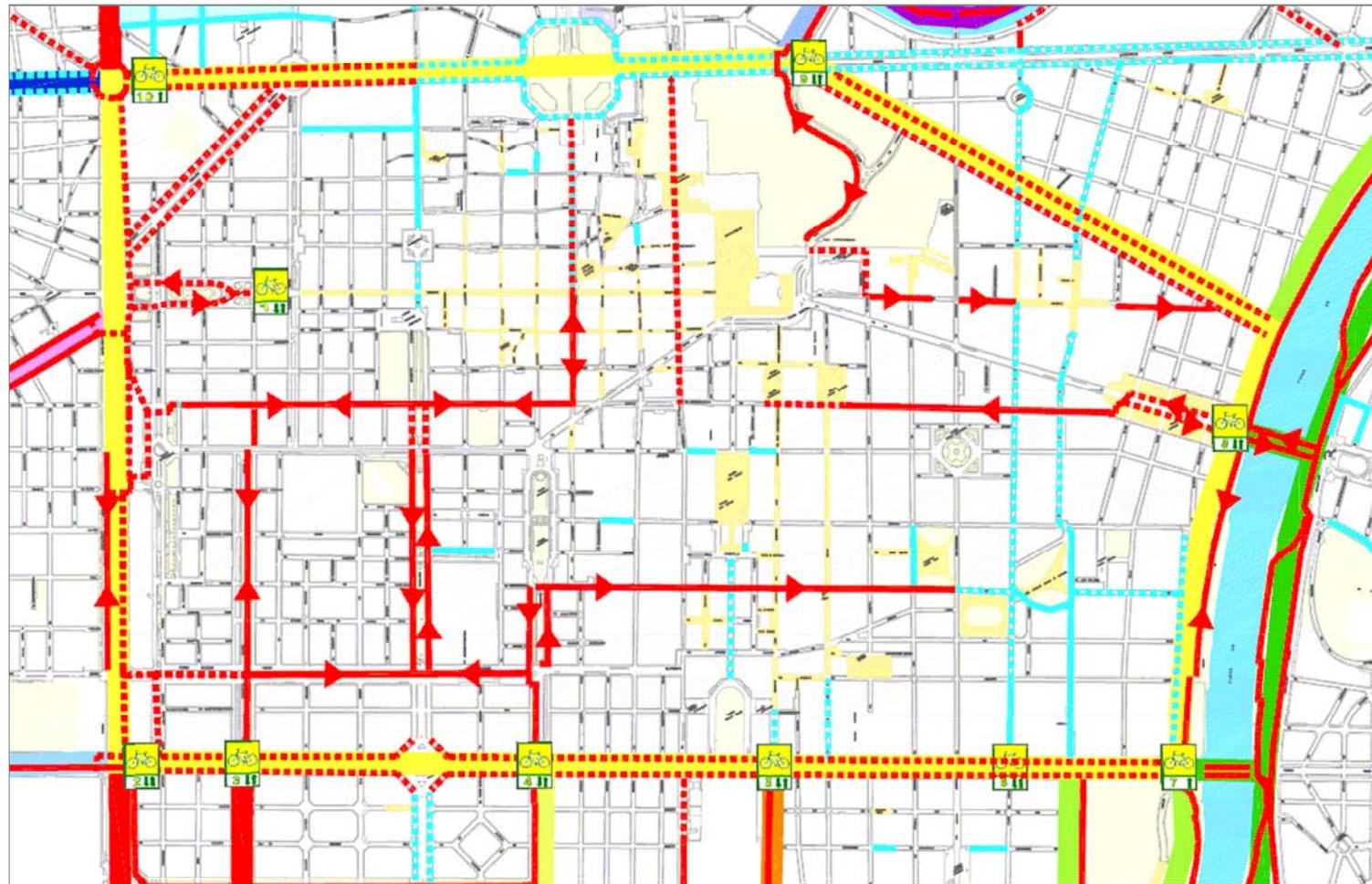


Negli ultimi vent'anni, si sono progressivamente attuati interventi di riqualificazione/pedonalizzazione, moderazione del traffico, che rendono l'area sempre più a misura di dei pedoni e dei ciclisti.

Sono state individuate dieci **"porte ciclabili"** che costituiranno il naturale ingresso all'area, quali **attestamenti delle principali direttrici ciclabili**, nelle quali occorrerà prevedere il miglioramento della sicurezza e della riconoscibilità, predisponendo infopoint corredati da planimetrie e informazioni utili anche per i turisti

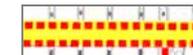
All'interno dell'area, che misura circa 2,5 kmq, se non per alcuni piccoli interventi di completamento, non si intendono realizzare nuovi percorsi ciclabili, in quanto, l'area offre una discreta ciclabilità di attraversamento e distribuzione.

Lungo i controviali dei corsi perimetrali è possibile, delineare una **corsia ciclabile mono-direzionale**.



- porte ciclabili
- piste ciclabili
- percorsi ciclo pedonali
- 30 Km/h
- 30 Km/h previsione
- aree pedonali

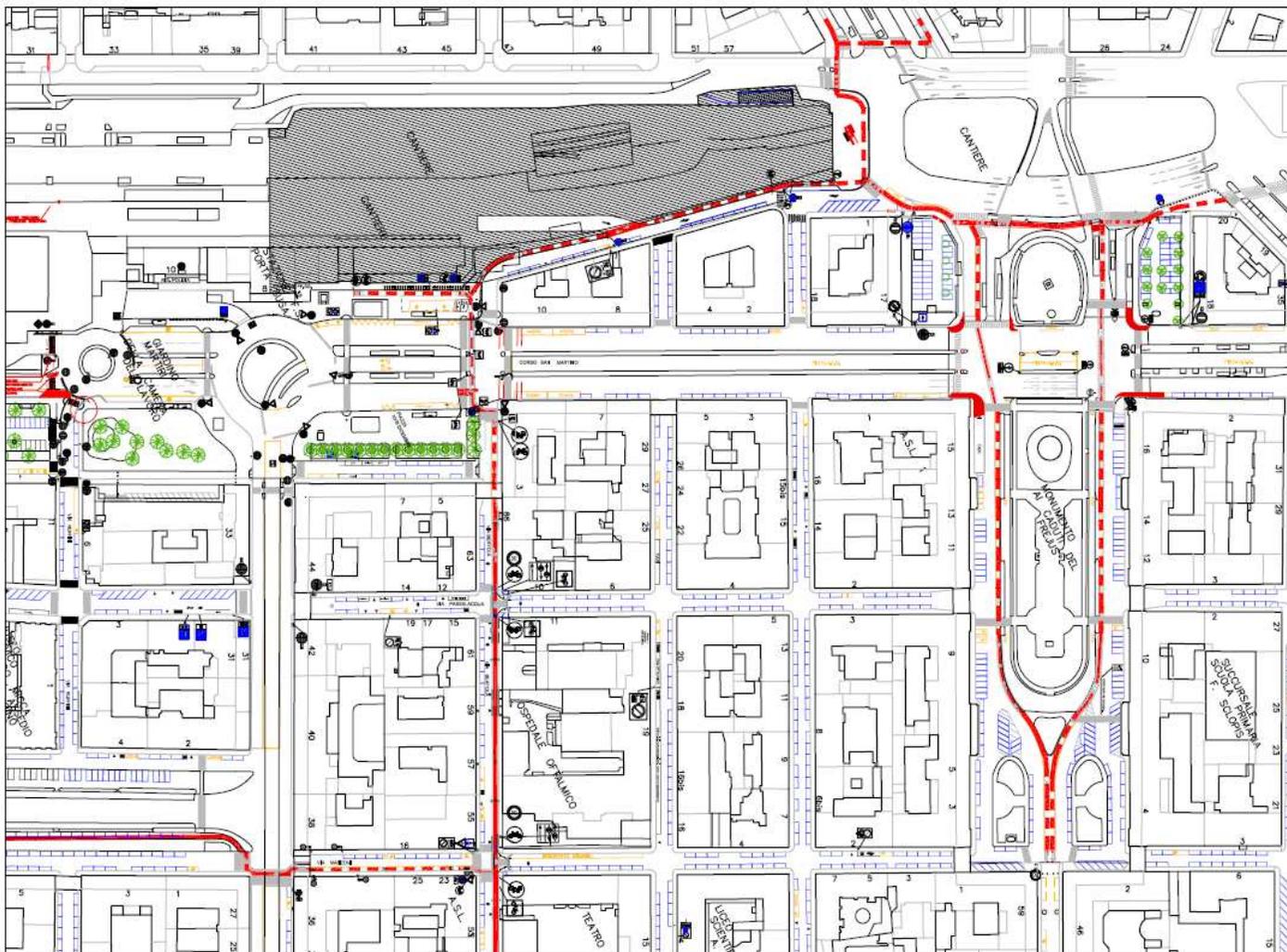
Corsie ciclabili mono-direzionali





È stata posta l'attenzione sulla messa in sicurezza di alcuni nodi critici per l'attraversamento ciclabile.

Si sta provvedendo alla messa in sicurezza dei nodi più complessi di piazza Statuto / Porta Susa e di corso Inghilterra / Vittorio Emanuele II





Si sono analizzati tutti gli assi e si è verificato il livello di ciclabilità, ovvero se siano già dotati di pista in sede propria, o se abbiano le **caratteristiche dimensionali** per poter accogliere una corsia ciclabile nei controviali o se sia funzionale per le dimensioni istituire limitazioni di velocità (30Km/h).

Gli assi stradali, non dotati di piste, sui cui controviali in alcuni tratti si potrebbero sperimentare corsie ciclabili o limitazioni di velocità (30Km/h), sono i seguenti:

Corso Giulio Cesare

Corso Ferrara

Corso Vigevano

Corso Tortona

Corso San Maurizio

Corso Tassoni

Corso Lecce

Corso Vittorio Emanuele II

Corso Trapani

Corso Lepanto

Corso Giambone

Corso Grosseto

Corso Potenza

Corso Novara

Corso Regina Margherita

Corso Principe Eugenio

Corso Ferrucci

Corso Francia

Corso Galileo Ferraris

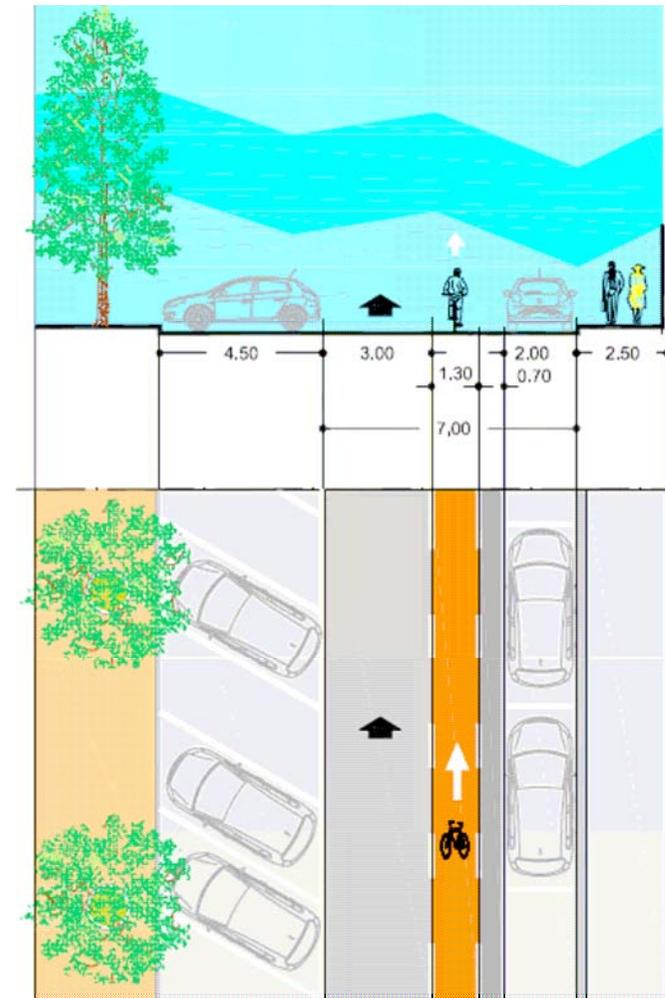
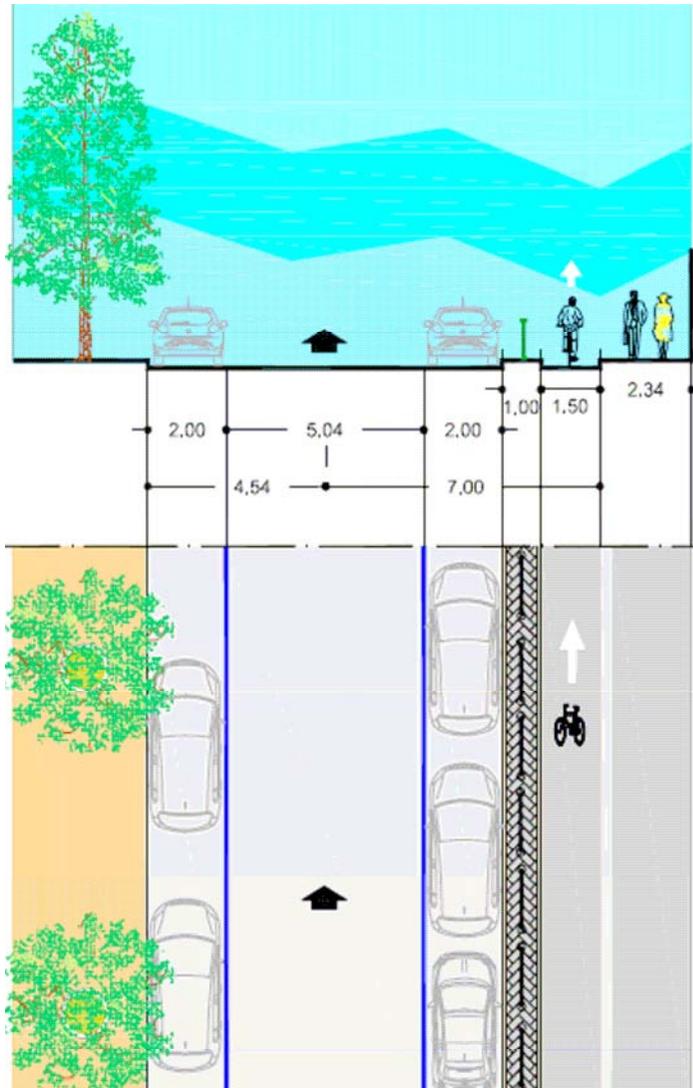
Corso Siracusa

Corso Bramante

Corso Massimo D'Azeglio

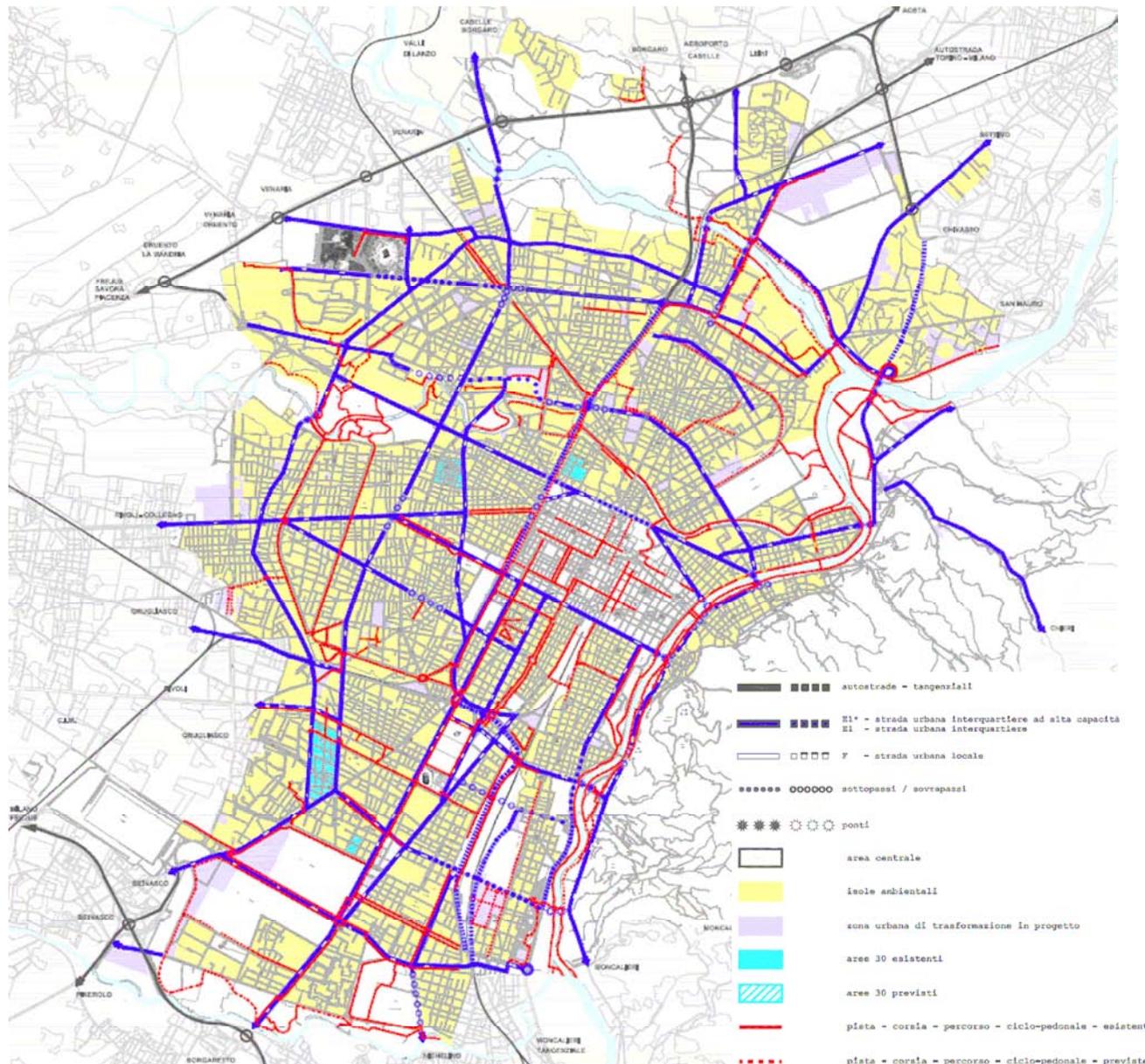


La corsia ciclabile mono-direzionale è stata ricavata a lato del marciapiede, traslando la sosta in linea e realizzando una banchina di separazione.



La corsia ciclabile mono-direzionale è stata ricavata a lato della sosta.

La demarcazione della corsia ciclabile facilita il transito ciclabile e dovrebbe servire anche come deterrente alla sosta in seconda fila.



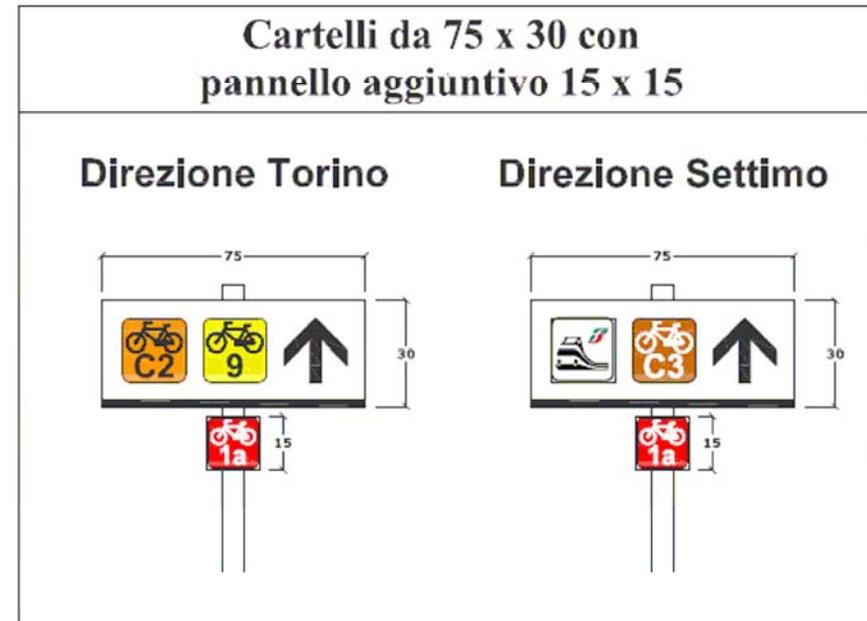
Le "isole ambientali", individuate all'interno della viabilità principale e delle strade di quartiere, sono caratterizzate da una rete viabile di carattere locale, nelle quali prevale la mobilità veicolare di carattere residenziale, la mobilità ciclo - pedonale, spazi e attività di relazione e possono essere soggetta a misure di moderazione della velocità.

L'istituzione **progressiva**, secondo le priorità condivise con le Circoscrizioni, può rappresentare un tassello fondamentale del Biciplan, per favorire alla mobilità ciclo-pedonale di svolgersi in sicurezza.



Sulla rete principale cittadina, costituita dalle direttrici e circolari, e sui tracciati ciclabili di distribuzione, verrà posizionata **un'apposita segnaletica di riconoscibilità e indirizzamento.**

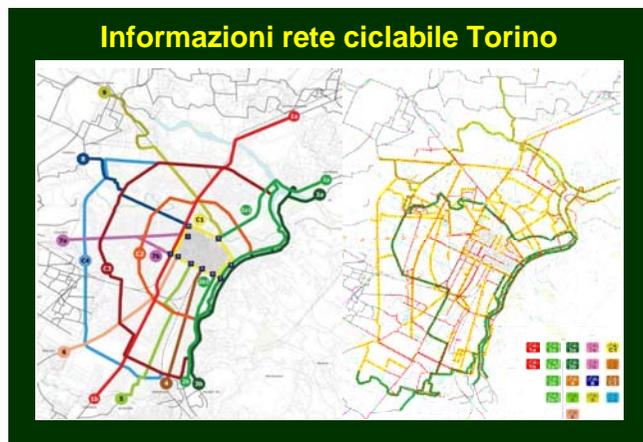
il progetto di segnaletica prevede sia cartelli identificativi, sia di indirizzamento e dovrebbe costituire un elemento progettuale obbligatorio nella previsione di una pista-percorso ciclabile.





CITTA DI TORINO LA SEGNALETICA D'INDIRIZZAMENTO CICLABILE

Nei **nodi strategici** dei tracciati principali, così come alle "porte" dell'area centrale, saranno posizionati **infopoint** con le planimetrie della rete principale e di distribuzione, lo sviluppo del tracciato, tempi di percorrenza per raggiungere punti strategici della città (poli di servizi, stazioni ferroviarie, metro...) oltre a contenere altre informazioni specifiche dell'area al contorno, quali attrattori di zona, stazioni, bike sharing, parcheggi bici, ciclofficine,...



Direzione Torino



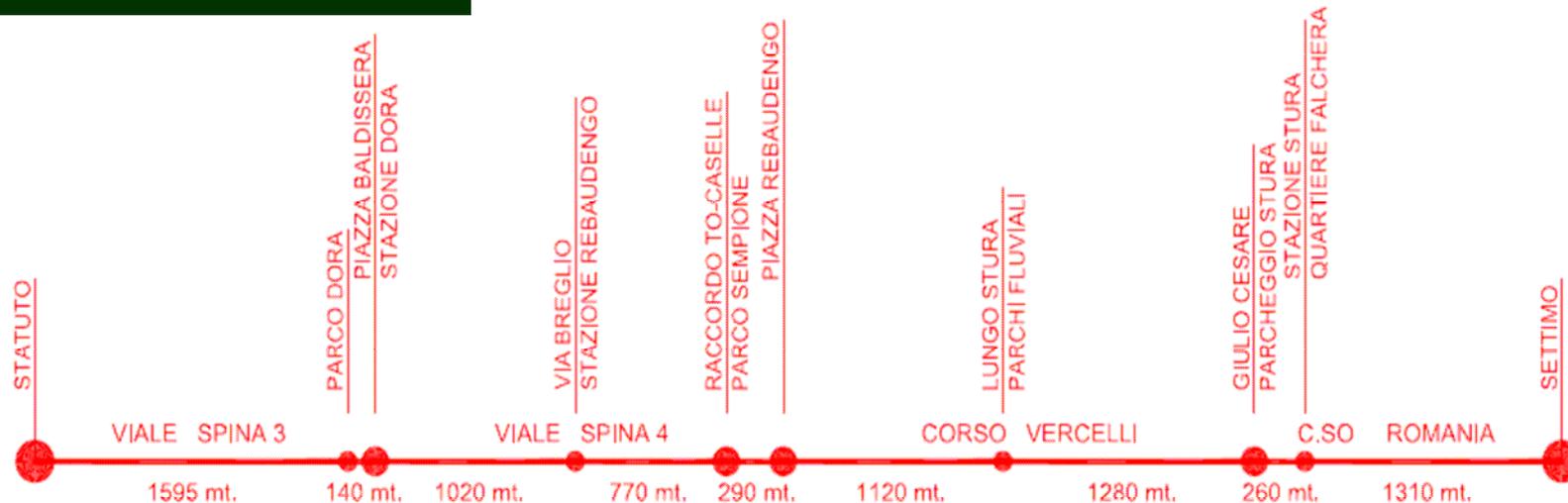
Direzione Settimo

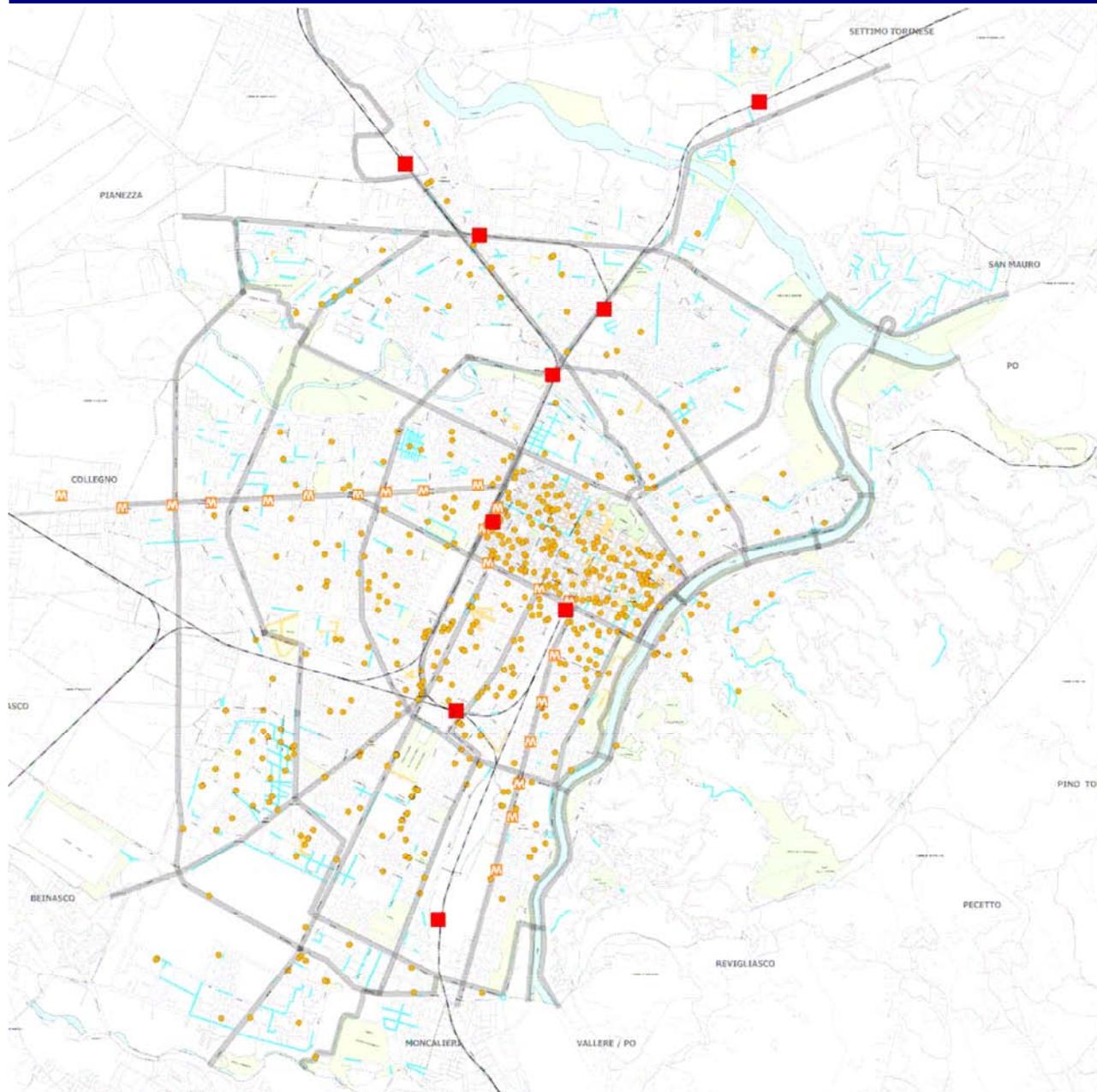


Direzione Torino



Direzione Settimo





Con la realizzazione della linea 1 di metropolitana si è consolidato il principio di **favorire l'interscambio** localizzando in prossimità delle **stazioni**, parcheggi bici e stazioni di bike-sharing.

Il concetto d'interscambio deve essere perseguito fortemente soprattutto **dotando anche le stazioni ferroviarie** lungo il passante di **spazi per la sosta delle due ruote**, prevedendo anche aree adeguate per la sosta lunga, in modo da favorire l'utilizzo della bici da parte dei pendolari.



Il biciplan è corredato da un **“Programma degli Interventi”**, che elenca per **direttrice, circolare e itinerario di distribuzione** i tratti mancanti, se questi siano inseriti in opere già programmate o previsti nell’ambito delle trasformazioni urbanistiche, o se siano da programmare.

Le priorità d’intervento saranno valutate in rapporto alla disponibilità finanziarie alle valutazioni in sede di tavolo tecnico sulla mobilità ciclabile.

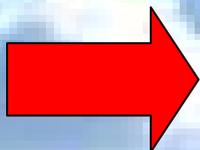


PIANO DELLA MOBILITÀ CICLABILE BICIPLAN

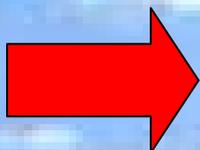


Direzione Ambiente
Servizio Politiche per l'Ambiente
Ufficio Biciclette

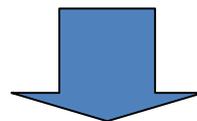




Torino è una delle città con i valori più alti di inquinanti atmosferici e la seconda in assoluto come densità automobilistica dopo Napoli: 4.317 auto per Km² (Istat, 2011) cui corrispondono 62 auto x 100 abitanti.



La crisi economica strutturale che l'Italia, insieme a tutta la società occidentale, sta vivendo può essere vista anche come un'opportunità per incidere su cambiamenti di abitudini (già in atto) che, stimolati da motivazioni di risparmio (benzina, costi gestione auto, ecc.), possono trasformarsi in un cambiamento culturale più profondo nel modo di vedere e vivere la città e le modalità di spostamento in essa.



Le politiche della mobilità ciclistica sono all'ordine del giorno nella maggior parte delle città europee.



Incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano significa diminuire progressivamente gli spostamenti motorizzati ed avere città più pulite, silenziose, sicure e vivibili.

LA BICICLETTA E'



ECOLOGICA

VELOCE

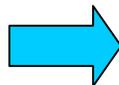
DIVERTENTE

ECONOMICA

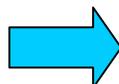
NON INGOMBRA

NON INQUINA

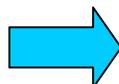
NON FA RUMORE

2002

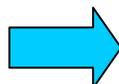
CON DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA COMUNALE SI COSTITUISCONO L'UFFICIO BICICLETTE, GESTITO DA UN ESPERTO ESTERNO ALLA PUBBLICA AMMINISTRAZIONE, IL GRUPPO DI LAVORO INTERSETTORIALE SULLA MOBILITA' CICLABILE E IL COMITATO CONSULTIVO COMPOSTO DALLE ASSOCIAZIONI CICLISTICHE

2004

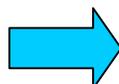
APPROVAZIONE DEL PIANO DEGLI ITINERARI CICLISTICI

2008

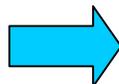
APPROVAZIONE DELLE LINEE GUIDA DI INDIRIZZO DEL PUMS (PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE)

2009

SI RICOSTITUISCE L'UFFICIO BICICLETTE, QUESTA VOLTA ALL'INTERNO DELLA DIREZIONE AMBIENTE DELLA CITTA'. LA CITTA' ADERISCE ALLA CARTA DI BRUXELLES

2010

INAUGURAZIONE DEL SERVIZIO BIKE SHARING

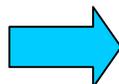
2011

ADOZIONE DEL PUMS E DELL'EMENDAMENTO CHE INTRODUCE IL PIANO CICLISTICO DELLA CITTA'

3,14%

IL DATO

15.000

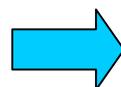


Nell'indagine 2008, ultima con il campione allargato effettuato dall'Agenzia Mobilità Metropolitana, il dato sulla ripartizione modale degli spostamenti con l'uso di mezzi meccanici (a motore e non) all'interno del territorio comunale indicava per la bicicletta una percentuale del **3,14%**, corrispondente approssimativamente a circa **15.000** persone. (Tenendo presente che, nel 2008, non era stato ancora attivato il Servizio di Bike Sharing)

15%

L'IMPEGNO
DELLA
CITTA'

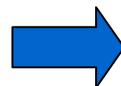
75.000



far sì che la bicicletta rappresenti **almeno il 15%** (corrispondente approssimativamente a **75.000 persone**) nella ripartizione modale della mobilità con mezzi meccanici tra 10 anni

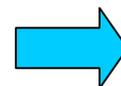
LA CITTA' SI E' IMPEGNATA A COSTITUIRE UN GRUPPO DI LAVORO PER INDIVIDUARE LE AZIONI NECESSARIE A RENDERE LA CITTA' "CAMMINABILE"

ASSE STRATEGICO

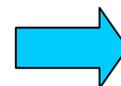


**PEDONALITA' DIFFUSA
MAGGIORE CICLABILITA'**

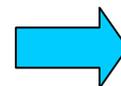
COSA HA GIA' FATTO LA CITTA'



AREE PEDONALI

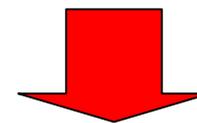
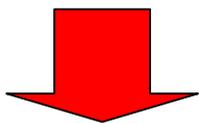


ZONE 30



PIEDIBUS

**INTEGRARE MISURE GENERALI E SOLUZIONI DI
PROGETTAZIONE URBANA E VIARIA**

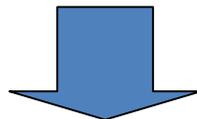


LIMITARE LA VELOCITA' DELLE AUTO

**RIDISTRIBUIRE EQUAMENTE GLI SPAZI
TRA PEDONI, CICLISTI E AUTO**



DIMINUZIONE DEGLI INCIDENTI



VIOLAZIONE LIMITI DI VELOCITA'

PARCHEGGIO IN DOPPIA FILA

PARCHEGGIO SULLE STRISCE PEDONALI

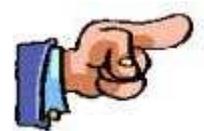
PARCHEGGIO SULLE PISTE CICLABILI



- **ATTRATTIVITA'**
L'uso della bicicletta deve risultare più conveniente rispetto all'automobile
- **CONTINUITA'**
Per garantire condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario
- **RICONOSCIBILITA'**
Per i ciclisti e gli automobilisti che devono adeguare il loro comportamento di guida
- **BREVITA'**
Intesa come razionalità ed efficienza dei tracciati



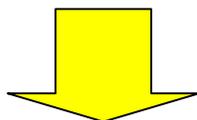
**FAVORIRE L'USO DELLA BICICLETTA
NEGLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO**



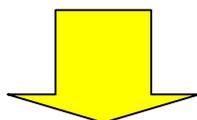
**PROMUOVERE L'USO DELLA BICICLETTA
NELL'AMBITO DELL'ORARIO DI LAVORO CON
COPERTURA ASSICURATIVA/INFORTUNISTICA**



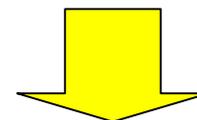
ADESIONE A 2 DOCUMENTI SIGNIFICATIVI NEL CAMPO DELLA MOBILITA' CICLISTICA



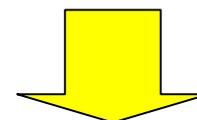
PETIZIONE NAZIONALE FIAB



TUTELA ASSICURATIVA IN CASO DI INFORTUNIO NEL TRAGITTO CASA-LAVORO (GARANTITO ATTUALMENTE SOLO IN CASO DI UTILIZZO DI MEZZI PUBBLICI O NEI TRAGITTI A PIEDI)



CARTA DI BRUXELLES



DICHIARAZIONE DI INTENTI TESA A PERSEGUIRE ENTRO IL 2020 LA RIDUZIONE DEL 50% DEGLI INCIDENTI STRADALI MORTALI E IL RAGGIUNGIMENTO DEL 15% DEGLI SPOSTAMENTI IN BICICLETTA SUL PROPRIO TERRITORIO. REALIZZAZIONE DI CICLO POSTEGGI. POLITICHE CONTRO IL FURTO .



MAPPA DELLE
PISTE CICLABILI

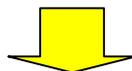
VADEMECUM
CICLISTA
URBANO

PARCHEGGIARE
LE BICI NEI
CORTILI

SEZIONE WEB SITO
INFORMAMBIENTE



VERSO UN PIANO COMPLESSIVO DELLA COMUNICAZIONE E PROMOZIONE DELLA MOBILITA' CICLABILE



INCIDERE POSITIVAMENTE SUGLI STILI DI VITA DEI CITTADINI

VALORIZZARE I
SERVIZI ESISTENTI

COINVOLGIMENTO
DEL TERRITORIO

INCREMENTARE
L'INFORMAZIONE
DI SETTORE

PRODUZIONE DI MAPPE
E PIEGHEVOLI

REALIZZAZIONE DI CAMPAGNE
PROMOZIONALI, EVENTI E
MANIFESTAZIONI

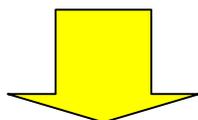
CREAZIONE DI
INFOPOINT AD
HOC

CREAZIONE DI UNA RETE CON
REALTA' ISTITUZIONALI E PRIVATE
IN TEMA DI SICUREZZA STRADALE

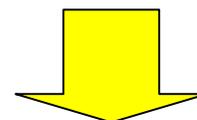
CREAZIONE DI UN
PORTALE WEB
DEDICATO



AUMENTARE LA CONOSCENZA DELLE REGOLE E DELLE PRATICHE DI GUIDA SICURA



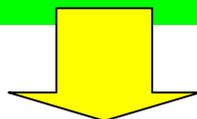
COLLABORAZIONI CON LE SCUOLE GUIDA PER AUMENTARE LA SENSIBILITA' VERSO LA TEMATICA DELLA MOBILITA' CICLISTICA



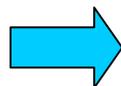
SOSTEGNO ALLE ATTIVITA' DI EDUCAZIONE ALLA SICUREZZA STRADALE GIA' AVVIATE NELLE SCUOLE DAL CORPO DI POLIZIA MUNICIPALE E DAL C.R.E.S.S. (Coordinamento Regionale Educazione alla Sicurezza Stradale)



SMART SCHOOL MOBILITY

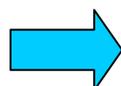


CHI



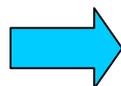
LA CITTA' DI TORINO - ITER, IN COLLABORAZIONE CON L'UFFICIO SCOLASTICO REGIONALE, LA PROVINCIA DI TORINO E L'ASL T01

CHE COSA



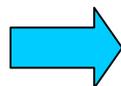
UN PROGETTO SULLA MOBILITA' SCOLASTICA SOSTENIBILE

PERCHE'



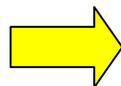
ACCRESCERE UNA CULTURA DEL MUOVERSI CON UN MINORE IMPATTO AMBIENTALE

CHE COSA FA

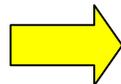


ORGANIZZARE, DIFFONDERE E FACILITARE FORME DI MOBILITA' "SLOW" CON IL PROTAGONISMO DELLE SCUOLE

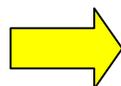
SU SPAZIO PUBBLICO



**INDIVIDUARE I PRINCIPALI EDIFICI
ATTRATTORI DI TRAFFICO
(SUPERMERCATI, UFFICI PUBBLICI E
PRIVATI, AZIENDE, SCUOLE,
UNIVERSITA') SOLLECITANDO LA
POSA DI RASTRELLIERE**



**INDIVIDUARE LE POSTAZIONI
STRATEGICHE NELLE QUALI
DOVRANNO GRADUALMENTE ESSERE
COLLOCATE RASTRELLIERE PER
BICICLETTE**



**PREVEDERE LA POSSIBILITA' DI
PARCHEGGIARE LE BICICLETTE NEI
PARCHEGGI IN CONCESSIONE E
PERTINENZIALI**



IN AREE PRIVATE (CORTILI CONDOMINIALI)



AGEVOLARE L'USO DELLA BICICLETTA CON L'APPLICAZIONE DEI REGOLAMENTI ESISTENTI

REGOLAMENTO EDILIZIO (ART. 48 P.2) – OBBLIGO DI RICAIVARE SPAZI DESTINATI AL DEPOSITO DELLE BICICLETTE NEI CORTILI IN CASO DI NUOVA EDIFICAZIONE O RISTRUTTURAZIONE EDILIZIA.

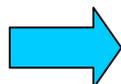


REGOLAMENTO D'IGIENE (ART. 82 P. 4) – IN TUTTI I CORTILI ESISTENTI, O DI NUOVA EDIFICAZIONE, DEVE ESSERE CONSENTITO IL DEPOSITO DELLE BICICLETTE.



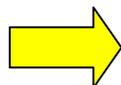
Il progetto vuole rispondere principalmente alle esigenze di mobilità di residenti, pendolari e turisti con l'obiettivo inserire il bike sharing a pieno titolo nel sistema della mobilità urbana per incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e Trasporto Pubblico Locale / bicicletta (e ovviamente l'abbandono tout court del mezzo privato).

I RISULTATI AD OGGI



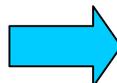
A GENNAIO 2013 LE STAZIONI ATTIVE SONO 96, GLI ABBONAMENTI ANNUALI SONO CIRCA 18.000 E I PRELIEVI GIORNALIERI SONO MEDIAMENTE 5.800

LE PREVISIONI



GRAZIE AI CONTRIBUTI DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA REGIONE PIEMONTE, ENTRO IL 2014 IL SERVIZIO SARA' COSTITUITO DA 185 STAZIONI

**PRESTITO GRATUITO DI
BICICLETTE COMUNALI AD
ENTI, ASSOCIAZIONI, SCUOLE**

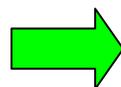


**PARCO BICICLETTE PER ATTIVITA' DI
SENSIBILIZZAZIONE LUDICHE E PER GLI
SPOSTAMENTI D'UFFICIO DEI
DIPENDENTI DELL'AMINISTRAZIONE**

NOLEGGIO NEI PARCHI

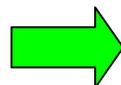


**NOLEGGIO DI BICICLETTE A PAGAMENTO
IN ALCUNI PARCHI DELLA CITTA'**



**INIZIATIVE DI INFORMAZIONE DEL
CORPO DI POLIZIA MUNICIPALE IN
COLLABORAZIONE CON L'UFFICIO
BICICLETTE**

**AZIONI DI CONTRASTO AL
FURTO**

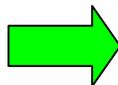


**INFORMAZIONE SUGLI
ANTIFURTO ADEGUATI E LORO
UTILIZZO**

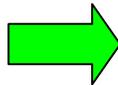


**ADESIONE A SISTEMI DI MARCHIATURA
DELLA BICICLETTA**

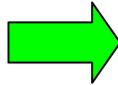
IMPEGNI DELLA CITTA'



**FAVORIRE LA CONOSCENZA DI QUELLE
INIZIATIVE IMPRENDITORIALI CHE
UTILIZZANO LA BICICLETTA PER I
LORO SERVIZI COMMERCIALI**

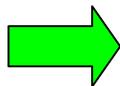


**COINVOLGIMENTO DEGLI STESSI IN
INIZIATIVE SU TEMATICHE AMBIENTALI
DI CARATTERE NON COMMERCIALE
PROMOSSE DALLA CITTA'**

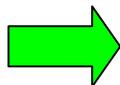


**AGEVOLARE I CONTATTI TRA QUESTI
SERVIZI E GRANDI ORGANISMI
PUBBLICI E PRIVATI PER FACILITARE
EVENTUALI ACCORDI COMMERCIALI
TRA LE PARTI**

**UN POSSIBILE SVILUPPO:
TURISMO A TORINO IN
BICICLETTA**

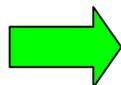


**INCENTIVARE IL CICLOTURISMO
(PROMOZIONE, RICETTIVITA', SERVIZI
PER I TURISTI IN BICICLETTA...)**



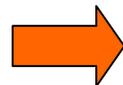
**PROMUOVERE IL NOLEGGIO DELLE
BICICLETTE OFFERTE DA ISTITUZIONI
PUBBLICHE E DA ENTI PRIVATI**

CICLOPISTE SUL PO



**LA CITTA' SI IMPEGNA A SOSTENERE I VARI
PROGETTI CHE POSSONO AGEVOLARE LO
SVILUPPO DI TORINO COME NUCLEO
DELL'ECOTURISMO METTENDO IN
CONNESSIONE TRA LORO LE RISORSE
AMBIENTALI, CULTURALI, TURISTICHE DEL
TERRITORIO (Corona Verde, Progetto VENTO,
Ciclopista del Canale Cavour)**

I FONDI COMUNALI



STANZIAMENTI IN BILANCIO



**RIPARTIZIONE MIRATA DEGLI
INTROITI DA VIOLAZIONE DELC ODICE
DELLA STRADA**

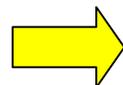


**FONDO MOBILITA' SOSTENIBILE
(COMMERCIO)**



**PROGRAMMI E BANDI
REGIONALI, NAZIONALI ED
EUROPEI**

ALTRI FONDI



SPONSORIZZAZIONI