

Biciplan a Torino... qual è la strada. Sabato 15 dicembre 2018.



Il testo iniziale è tratto dal sito comunale Torino in bici.

Il Servizio Mobilità Dolce è la nuova struttura organizzativa che la Città ha costituito, nell'ambito della Divisione Infrastrutture e Mobilità – Area Mobilità, per pianificare, sviluppare e promuovere la mobilità ciclistica e pedonale in una visione integrata con la pianificazione complessiva della mobilità e dei trasporti.

Il Servizio Mobilità Dolce ha assorbito anche le funzioni che fino al 2017 ha svolto l'Ufficio Biciclette, istituito nel 2009 nell'ambito dell'Area Ambiente della Città di Torino. Nato con il ruolo di raccordare i vari settori comunali che nei loro compiti potevano influenzare la mobilità ciclabile, precedentemente a queste esperienze, il comune aveva avuto per alcuni anni un embrione di Ufficio Biciclette affidato ad un consulente esterno. Esso è poi stato chiuso in quanto erano sorte ragioni di bilancio sulle consulenze, tant'è che nel 2009 il personale, strutturato in team, era costituito da dipendenti comunali.

L'attuale Servizio Mobilità Dolce svolge una funzione di interfaccia operativa con la "Consulta della Mobilità ciclistica e della moderazione del traffico" istituita dalla Città con Delibera Consulta bici approvata Consiglio Com 13 marzo 2017 2016_06586_ La Consulta si riunisce una volta al mese e i cittadini interessati possono partecipare ai lavori come uditori.

Un atto importante dell'Ufficio Biciclette comunale, frutto d'una rigorosa preparazione, risale al 18 ottobre 2013 quando è stato approvato il [Biciplan](#) della Città di Torino, con deliberazione del Consiglio Comunale 04294. L'obiettivo del Biciplan è di passare dall'attuale 3% al 15% degli spostamenti in bici entro i prossimi 10 anni (da 15.000 a 75.000 persone circa). Il percorso di progettazione è stato condiviso con circoscrizioni e associazioni attraverso numerose occasioni di consultazione e di confronto.

Ad oggi la rete ciclabile di Torino offre [190 km](#) di piste/percorsi ciclabili lungo la viabilità e nei parchi urbani. **La rete così strutturata avrà 310 km di percorribilità tra piste, corsie ciclabili, zone 30 e aree pedonali.** Lo schema grafico è la tavola pdf Sistema Ciclabile Complessivo. Si sono definite **10 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.

L'iniziativa odierna toccherà via via tematiche contemplate nel biciplan (2013) iniziando da Turismo Sostenibile (capitolo 8) che si è di lì a poco concretizzato nell'inglobare l'anello regionale Corona di Delizie in Bicicletta (pag. 108) che nel 2017 s'è completato con la segnaletica verticale ed una modifica di percorso relativo alla variante di Villa della Regina e quest'anno il perfezionamento dell'attraversamento pedonale e il breve tratto di ciclabile di corso Casale e via Romani grazie al progetto di pedonalizzazione di via Monferrato.

Il breve tratto di corso Regina Margherita fa parte della Circolare 1 che è la più piccola delle quattro e introduce la proposta dei controviali a 30km/h di cui un progetto più organico è stato elaborato per corso San Maurizio. Questo è collegato anche all'aspetto della sicurezza ciclabile degli studenti universitari di cui in via Denina vediamo un recente realizzazione che si completa con quella di viale Partigiani e lungo Dora Savona e Siena che porta al Campus Einaudi.

Una altro breve tratto su lungo Dora Firenze tocca invece il tema delle Green Belt. In questo caso siamo sulla più piccola delle due che corre sul lato nord seguendo il corso della Dora dal parco della Pellerina alla sua foce nel Po.

Sul lato sud del cimitero generale è già stato presentato alla Consulta un'altra realizzazione della Circolare 2 che darà ordine specialmente al tratto più vicino a corso Regio Parco ed anche oltre approfittando della zona di trasformazione di Scalo Vanchiglia. La Circolare 2 prosegue con i tratti già realizzati di corso Novara inseriti nel progetto Urban di Barriera di Milano. A breve verrà sistemato in veste definitiva il tratto di corso Vigevano da via Cigna a via Parella con l'intervento sull'impianto semaforico, mentre oltre fino a piazza Baldissera è già stato messo in sicurezza.

Nonostante sia presente la ciclabile tutt'intorno a questa piazza questo esempio ci introduce al tema della riduzione del traffico privato che nel mese di novembre ha avuto un episodio limite di caos totale e ingorgo inestricabile e la situazione è pressoché critica ogni giorno negli orari di punta. Sarebbe opportuno quindi che gli obiettivi di spostamento del "modal split" venissero accelerati quanto prima con provvedimenti opportuni senza trascurare che originariamente la realizzazione del Passante di Spina 3 prevedeva il doppio livello di transito tra corso Vigevano e Mortara che non è stato realizzato trascurando che originariamente esisteva tramite sopraelevata.

Il Passante continua su Spina 4 che è costituito da corso Venezia e si concluderà con l'ultimo lotto di lavori che raccorderà quella che è stata definita autostrada urbana con la superstrada che porta all'aeroporto. Il parcheggio di stazione Rebaudengo Fossata verrà quindi ridimensionato e la ciclabile raggiungerà parco Sempione e corso Grosseto su cui attualmente si sta lavorando per il collegamento ferroviario con l'aeroporto. Su questo tema sono in corso incontri in Consulta. Raggiungendo la rotonda di via Breglio si potranno notare parecchie problematiche che dimostrano la difficoltà di passare da un progetto teorico ad uno realizzabile. Del primo resta infatti solo la teoria poiché le geometrie stradali e le differenti quote non hanno le caratteristiche che ci si poteva aspettare per una viabilità appena costruita e che corrisponde alla direttrice 1 del Biciplan.

Percorrendo a ritroso il Passante su Spina 3 la realizzazione della ciclabile incrocia ancora la Green belt 1 sulla Dora che ancora una volta per via delle quote diverse non ha potuto avere la continuità auspicata ma la soluzione sul lato est si è trovata tramite rampe di raccordo con attraversamenti in corrispondenza del semaforo di corso Rosai e strada del Fortino. Non ha ancora una veste definitiva il collegamento col parco dell'Environment park e la futura ciclabile in sponda sinistra della Dora che permetterà di giungere in via Livorno anche se il grosso lavoro di strombatura del fiume, conclusosi nel 2017, ha ridato un aspetto naturale anche a questo tratto di fiume soffocato per decenni da una pesante soletta cementata.

In Piazza Statuto da poche settimane si è proceduto all'attesissimo giro ciclabile della piazza con una sistemazione tecnica agile ma efficace che ha ridotto costi e disagi per la posa. L'intervento affiancato all'attuale attraversamento centrale per i pedoni darà la possibilità anche alle bici di non circumnavigare l'intera piazza tra corso Francia e la piazza storica. La Consulta riterrebbe opportuno rendere bidirezionale l'attuale ciclabile di corso Francia fino a via Principi d'Acaja.

Nella filosofia che nelle vie a basso traffico i ciclisti sono intrinsecamente tutelati percorreremo via le Chiuse come valida alternativa alla coassiale via Cibrario in cui oltre alle rotaie tramviarie il grosso flusso automobilistico offre ben poca accoglienza ciclistica e si assiste anche al deprecabile fenomeno della doppia fila. Per la percorrenza inversa e per evitare via Cibrario basterebbe invertire il senso di marcia di via Peyron ma la nostra proposta giace ancora nel cassetto di qualche tecnico comunale.

I controviali dei corsi Tassoni e Ferrucci non hanno ciclabili né sono circolari del Biciplan ma sono due tipici esempi di viali alberati auspicati a velocità 30km/h sui quali però non sono stati fatti interventi di moderazione della velocità che, ad esempio potrebbero essere i cosiddetti cuscini berlinesi che non creano nessun disagio per mezzi Amiat e ciclisti.

Attraverso la direttrice 7b transitiamo in corso Vittorio Emanuele II in una zona in cui è molto intenso il conflitto con i pedoni in quanto è collocata la ciclabile proprio dove c'è la stazione dei bus interurbani, nazionali e internazionali. Se di per sé giungere sul polo attrattore anche con una bici può essere positivo non lo è altrettanto quando il percorso intrinsecamente mal organizzato. Tra gli esempi a Torino si contendono la palma d'oro questo esempio e via Garibaldi.

Un progetto da tempo in via di completamento è il collegamento delle due stazioni principali di Torino. In corso Matteotti molto recentemente è stata realizzato un ulteriore tratto tra corso Re Umberto e via XX Settembre. I tecnici comunali hanno promesso in tempi stretti la realizzazione su quest'ultima via fino a corso Vittorio Emanuele II mentre il collegamento con la ciclabile di via Sacchi avrà tempi poco più lunghi per la necessità di riposizionare i semafori. Necessiterebbe di una maggior cura lo sbocco del passaggio pedonale/ciclabile in corso Re Umberto.

La complessità del passaggio davanti alla stazione di Porta Nuova non ha ancora trovato una soluzione convincente anche se la grande area pedonalizzata sul lato del giardino Sambuy darebbe buone possibilità.

In questo periodo si sta procedendo ad una riqualificazione della ciclabile di via Nizza fino a corso Marconi che nella sua veste ideale è già presente nell'area a lato di Porta Nuova che ha già un abbozzo di alberatura. Il progetto verrà realizzato fino a raggiungere piazza Carducci dove verranno anche pedonalizzate le due ali a sud di corso Bramante. Bisognerà ancora attendere per il progetto riguardante il proseguimento fino a piazza Bengasi. Di questi 5400m della direttrice 4 sono quindi presenti solo 690m.

Alla fine del tratto realizzato si svolta in corso Marconi dove la ciclabile in una prima fase aveva difetti seri per il fatto che la linearità era interrotta da cambi di lato a nostro avviso inspiegabili. Ora a questo si è rimediato ma resta la difficoltà di immissione per chi dal Valentino voglia andare verso via Nizza. Tutto il viale centrale ha un flusso veicolare indiretto in quanto in esso è stato collocato un parcheggio che per un certo periodo è stato proposto nel sottosuolo il che avrebbe sicuramente permesso una qualità ambientale in superficie ben diversa dall'attuale aspetto, magari riproponendo suggestioni storiche contemporanee alla costruzione del Seicentesco Castello come si vede dalle antiche mappe cittadine in cui già a inizio '700 è presente corso Marconi.

Tra i parchi cittadini il Valentino è il più antico (escludendo i giardini Reali) con strutture che sono state realizzate dal Seicento al Novecento. In esso è presente un tratto di Corona di Delizie in Bicicletta che riprenderemo da piazza Vittorio Veneto a Piazza Castello nella sua variante storica che conduce al fulcro del Sistema delle Residenze Reali.

La direttrice 3 del Biciplan corre lungo il lato destro del Po ed in questo tratto centrale si ripresenta il tema della conflittualità pedonale specie nei pressi dell'ex società dei canottieri Fiat. Un intervento strutturale sicuramente costoso ma vantaggioso per superare il problema potrebbe essere sotto passare il ponte Umberto I e transitare per il parco Ginzburg.

Dare un certo ordine nell'attraversamento dei ponti indirizzando su marciapiedi diversi i ciclisti ed i pedoni andrebbe nella stessa direzione di attenuare la conflittualità pedoni/ciclisti specie se i numeri si prevedono in aumento rispetto a quelli attualmente già alti.

Infine il tema delle ciclabili monodirezionali distanti tra loro che non possono che indurre i ciclisti a transitare quasi indifferentemente in entrambe i sensi. Il caso si riferisce a Via Verdi e via Principe Amedeo, quasi la conclusione della nostra esperienza. Ben vengano le pedonalizzazioni come quella importante di Piazza Castello nella quale la nostra associazione è stata la protagonista nei primi anni Novanta di ciò che oggi si chiamerebbe Flash mob per indurre l'amministrazione ad impedire di usarla come una rotatoria per il traffico motorizzato privato. Situazioni che, per chi la conosce ora, sembrano persino impossibili o inventate.