

20 gennaio 2016
Tavolo tecnico mobilità ciclabile

O.d.g.:

-valutazione ipotesi di progetto del **tracciato ciclabile su corso Grosseto** – tratto da c.so Potenza a viale della Spina da realizzarsi al termine dei lavori della To-Ceres
-varie ed eventuali.

Presenti

Anna Maria Biraghi	Associazione Bike Pride Fiab To
Giuseppe Piras	Associazione Bike Pride Fiab To
Mario Agnese	Associazione Fiab Torino Bici e Dintorni
Luciano Costelli	Associazione Fiab Torino Bici e Dintorni
Renato Stroppiana	Associazione Fiab Torino Bici e Dintorni
Federico Vozza	Legambiente Molecola
Carla Pairolero	Legambiente Metropolitano
Dario Manuetti	La Città Possibile
Ermes Fontana	Servizio Mobilità
Ivo D'Angelo	Servizio Mobilità
Elena Bosio	Servizio Mobilità
Bruna Cavaglià	Servizio Mobilità
Anna Cavallo	Ufficio Biciclette
Lucia Saglia	Ufficio Biciclette
Claudio Ardito	Ufficio Biciclette

VALUTAZIONE IPOTESI DI PROGETTO DEL TRACCIATO CICLABILE SU CORSO GROSSETO – TRATTO DA C.SO POTENZA A VIALE DELLA SPINA DA REALIZZARSI AL TERMINE DEI LAVORI DELLA TO-CERES.

Il **Servizio Mobilità** ha chiesto la convocazione urgente del Tavolo Tecnico per ricevere i pareri delle Associazioni in merito alla scelta progettuale più opportuna per predisporre la pista ciclabile nel tratto in oggetto.

Prima di valutare le proposte è utile premettere che nel progetto **definitivo**, riguardante i lavori di rifacimento superficiale del corso, a seguito dei lavori del tunnel ferroviario, non era prevista la pista ciclabile

La ditta appaltatrice, vincitrice della gara bandita da SCR per conto della Regione Piemonte, a seguito delle osservazioni avanzate dalla Città sul progetto definitivo ha presentato, come miglioria in sede di gara, una pista bidirezionale (2,5 m.) sul controviale nord del corso, che utilizza parte del largo marciapiede già presente. In questa ipotesi sarebbe eliminato il parcheggio in linea lato marciapiede e previsto parcheggio a spina verso il centro strada (quest'ultimo non ammissibile perché manca lo spazio minimo di manovra).

Il Servizio Mobilità, considerato quanto previsto nel Biciplan, propone un differente assetto dell'impianto viario: 2 monodirezionali adiacenti ai marciapiedi (largh. 1,50) a quota strada, protette da banchina di 0,50 cm. e parcheggi in linea.

Il disegno che viene sottoposto al Tavolo è una prima stesura, non prende ancora in considerazione la sistemazione degli incroci e delle connessioni; questi saranno riconsiderati in maniera puntuale e nuovamente discussi in successive riunioni. Quello che si intende stabilire da subito è il principio di avere, nella rete di 1° livello, piste monodirezionali, una per ciascun senso di marcia.

Si chiarisce inoltre che l'appalto in oggetto prevede solo la **ri**sistemazione del viale centrale del corso, nonostante ciò, probabilmente sarà necessario un intervento di manutenzione dei controviali a fine lavori, tenuto conto che per tutta la durata del cantiere questi ospiteranno il traffico del corso, compresi i mezzi pesanti a servizio del cantiere stesso.

OSSERVAZIONI

Anna Maria Biraghi, Associazione Bike Pride Fiab To:

valutazione positiva del progetto proposto dal Servizio Mobilità

Richiesta di completare il progetto con controviali Zona 30 (larghezza minima della carreggiata e posa dissuasori traffico)

Federico Vozza, Legambiente Molecola

Legambiente ritiene concettualmente sbagliata la scelta operata dalla Città di destinare risorse per la costruzione del tunnel ferroviario, tenuto conto che nel 1990 sono stati spesi soldi pubblici per attestare la linea Torino Ceres a stazione Dora. Tuttavia concorda con quanto già affermato: non si può eludere ciò che è indicato nelle "linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili" del Biciplan, perciò valutazione positiva del progetto proposto dal Servizio Mobilità + controviali a 30 Km/h.

Si fa notare inoltre che sul lato nord del corso è scarsa la presenza di abitazioni e negozi, per questa ragione una pista bidirezionale, così come ipotizzata in progetto, risulterebbe di scarsa utilità.

Carla Pairolero, Legambiente Metropolitano

sarebbe molto importante avere la documentazione di che tipo di viabilità (rotonda e/o quant'altro) si prevede nel nodo cso Potenza, cioè al posto dell'attuale sottopasso che verrà demolito, per capire cosa trovano i ciclisti che percorrono cso Grosseto e arrivano in quel punto, fare le progettazioni separate della ciclabile Grosseto e del nodo Potenza pare non corretto. Si ipotizza anche di prendere in considerazione se possibile il restringimento dello spazio centrale previsto per le auto, con una progettualità diversa e una ripartizione diversa degli spazi.

In mancanza di altra documentazione e dovendo dare un giudizio immediato, si valuta positivamente il progetto proposto dal Servizio Mobilità con controviali a 30Km/h.

Dario Manuetti, La Città Possibile

Richiesta di avere maggiore documentazione per poter ragionare in sede associativa sulla proposta.

Pur valutando positivamente il progetto della Mobilità + controviali a 30Km/h si pone l'attenzione anche su cosa potrebbe diventare il viale centrale se si mettessero in questione le velocità consentite e lo spazio attualmente riservato al traffico motorizzato con l'obiettivo programmatico di recuperare spazi per la mobilità ciclopedonale e per la fruizione urbana locale.

Un "viale", appunto, e non più una pista per traffico veloce. Interventi positivi in questo senso su assi principali di traffico risultano da numerose esperienze europee e non solo. Il richiamo al Corso Grosseto degli anni '50, quando lo spazio ora occupato dalle corsie centrali di traffico veniva tenuto a verde "spontaneo" con qualche elemento ludico e di arredo urbano, viene proposto come stimolo "fantastico" ai ragionamenti da fare sul Corso Grosseto che sarà, mentre i tempi cambiano, perfino quelli dettati dal Codice della Strada

Giuseppe Piras, Associazione Bike Pride Fiab To

Torino, attraverso progettazioni come questa, sta perdendo occasioni per far emergere qualcosa di nuovo. Il Biciplan indica una diversa ripartizione degli spazi "che prevede, come da esperienze europee 1/3 ad uso motorizzato, 1/3 al trasporto pubblico e 1/3 ad uso ciclabile e pedonale", la nuova strutturazione di corso Grosseto dà nuovamente la priorità al traffico automobilistico.

Tuttavia è sicuramente più idonea la progettazione con piste monodirezionali.

Per ribadire l'impegno che la Città si è assunta con l'approvazione del Piano Ciclistico, quintuplicare in 10 anni il numero dei ciclisti urbani, si chiede di portare a 1,80 la sezione delle piste, portando quella delle carreggiate al minimo di legge per favorire la circolazione lenta.

Mobilità: Normalmente ci si attiene ad una larghezza minima di 3,50 m, che è la misura indicata nella normativa antincendio per quanto riguarda le strade d'accesso agli edifici di civile abitazione (punto 2.2.0 del pdf allegato e nota del Comando Provinciale dei vigili del fuoco). Inoltre il punto 3.4.7 "Regolazione della sosta" del D.M. Infrastrutture e trasporti 5 novembre 2001 prevede una larghezza di m 3,50 per le corsie di manovra a servizio della sosta longitudinale, e una larghezza di corsia m 3.50 (Tabella 3.4.a). per il transito del mezzo pubblico.

Luciano Costelli, Associazione Fiab Torino Bici e Dintorni

valutazione positiva del progetto proposto dal Servizio Mobilità + controviali a 30 Km/h e allargamento sezione pista a 1,80.

Propone di aumentare anche la sezione del cordolo di protezione riducendo piuttosto la larghezza dei marciapiedi.

Chiede di porre attenzione ai bocchettoni di aerazione della ferrovia, che non sono indicati nei disegni in esame, qualora interferissero con gli spazi dedicati alla bici.

Renato Stroppiana, Associazione Fiab Torino Bici e Dintorni

"Ritengo che lo spazio disponibile nel controviale non sia sufficiente per tutto quello che è stato presentato, marciapiede enorme, pista ciclabile, camminamento e parcheggio auto. La banchina alberata è una striscia verde che non può ricevere altre limitazioni. Va tenuto conto che oltre al BUS 75 fino in via Casteldelfino passerà anche il BUS linea 2 articolato per l'intero percorso. Si deve anche pensare alle persone che vi risiedono per dare dello spazio confortevole di manovra. come quello esistente". (Ndr: testo come da nota inviata via mail)

Mario Agnese, Associazione Fiab Torino Bici e Dintorni

Richiesta di inserire una bidirezionale sul lato Sud, più popoloso, in questo modo si eviterebbe di avere ciclisti che utilizzano la monodirezionale in contromano.

Ufficio biciclette: si ricorda che la proposta di pista bidirezionale è in contraddizione con quanto concordato insieme (tecnici ed Associazioni) nelle "Linee guida" del Biciplan. Si esprime inoltre contrarietà alla proposta di ridurre la larghezza dei marciapiedi.

Alla luce della discussione e dei pareri espressi il Tavolo valuta positivamente la proposta del Servizio Mobilità. Si rimanda ad un prossimo incontro la valutazione complessiva del progetto, quando cioè sarà possibile una visione d'insieme comprensiva degli attraversamenti e dei collegamenti con le piste limitrofe.

VARIE

Il **19 febbraio** la Città aderisce a **M'illumino di meno** la più grande campagna radiofonica di sensibilizzazione sui consumi energetici e la mobilità sostenibile, ideata da **Caterpillar**, storico programma di **Radio2**.

L'edizione di quest'anno è dedicata in particolare al tema della mobilità sostenibile con la grande operazione Bike the Nobel per candidare la bicicletta a Premio Nobel per la Pace. Per l'occasione gli abbonati TOBIKE potranno usare le bici per un tempo maggiore alla mezz'ora senza aggravii economici. E' allo studio una tessera giornaliera gratuita per i non abbonati.

La Città si dichiara inoltre disponibile a dare rilievo sui propri canali di comunicazione a attività ed eventi organizzati dalle Associazioni.