



Parere della Consulta Mobilità sul progetto di corso Marconi

28 Aprile 2022

La Consulta della Mobilità Ciclistica e della Moderazione del Traffico presenta le sue considerazioni in merito al **progetto esecutivo** React-EU sito in corso Marconi, in seguito alla presentazione dell'arch. Massa, in data 05 aprile 2022.

Premesso che:

- Le prime interlocuzioni in merito risalgono a 19 giugno 2021, quando la Consulta ha espresso ai progettisti le prime **perplexità** sull'idea di portare il flusso ciclabile all'interno della zona pedonale.
- Le attuali pedonalizzazioni, realizzate dal 2020 nell'ambito del progetto Torino Mobility Lab, hanno consentito di sperimentare un nuovo tipo di fruizione dello spazio pubblico antistante l'I.C. Manzoni: **un naturale luogo di incontro per le persone, passeggio e spontanea socialità** in corrispondenza degli ingressi della scuola, che nelle diverse ore del giorno e della sera viene usato come area di gioco libero e di attività varie per bambini e ragazzi di ogni età, luogo di aggregazione per famiglie e persone anziane, grazie alla presenza delle panchine.
- Il progetto esecutivo, oggetto della delibera di Giunta n. 58 del 1 febbraio 2022, è **profondamente diverso da quanto finora sperimentato con successo** e sta suscitando in molta parte della cittadinanza interessata una estrema preoccupazione.
- Sul progetto esecutivo, oggetto della delibera di Giunta n. 58 del 1 febbraio 2022, non è stato richiesto il parere (obbligatorio) della Consulta della mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico.
- La fruizione di questo spazio come l'abbiamo conosciuto risulterebbe stravolta dall'inserimento di due piccole piste ciclabili monodirezionali separate da siepi, con il conseguente spostamento delle panchine verso il centro del viale. Oltre a creare barriere fisiche e visive, **lo spazio effettivamente disponibile per la fruizione pedonale risulterebbe radicalmente ridotto**, apparendo più atto a corridoio per il passeggio che non a un utilizzo più versatile e condiviso, da abbellire con una pavimentazione adeguata e arredi consoni al viale e alla socialità.

Si chiede di:

- Spostare le **due ciclabili monodirezionali sul sedime stradale dei controviali**, lungo il marciapiede, eventualmente rivedendo la disposizione della sosta delle autovetture private su suolo pubblico. Si consiglia di realizzare la larghezza della ciclabile pari a 2,0 m, e non di 1,5 m come richiesto dai minimi di legge, ma che sovente si assume come massimo nelle fasi di progettazione. Questo per consentire ai cittadini un maggior comfort nella pedalata e permettere un sorpasso agevole, oltre a consentire il passaggio delle sempre più frequenti cargobike, ovvero di handbike per portatori di disabilità. Abbiamo imparato, ormai da anni, che le ciclabili “in mezzo al viale” – *imprigionate* da siepi, transenne o gradini per tutta la lunghezza fino all’incrocio successivo – sono scarsamente permeabili e difficilmente fruibili da chi deve fermarsi nei negozi e nelle attività del quartiere, o anche solo entrare in casa, oltre a creare un percorso con zigzag poco pratici e tempi semaforici aggiuntivi.
- Valutare, come seconda opzione, la **realizzazione di controviali promiscui** (auto/bici) con velocità massima fortemente ridotta per i mezzi motorizzati pesanti: imponendo un limite massimo pari a 20 km orari (preferibile), oppure di 30 km orari (come massimo previsto dal CdS per le Strade Urbane Ciclabili), insieme alla realizzazione di attraversamenti ciclopeditoni rialzati in ogni isolato, chicane di moderazione del traffico, e cuscini berlinesi (non dossi, da evitare) ove consentito.

A disposizione per eventuali chiarimenti.

Cordiali saluti.

Torino, 28/04/2022

Il Presidente

DIEGO VEZZA



FIAB Torino Bike Pride
Legambiente Metropolitano
FIAB Torino Bici & Dintorni
FIAB Torino Pedaliamo Insieme
Pro Natura
Ecoborgo Campidoglio
LaQUP
Amicinbici - Bik&Motion
GreenTO
Club Monopattini Torino
IMBA Italia
Urban Roller Torino
Solco
Alter Polis
Legambiente Molecola
T-team