

Commissione di quartiere Mirafiori Nord

Mobilità in bicicletta nel quartiere Mirafiori Nord: riflessioni e proposte per il 2018 della lista civica *La Piazza*

Premessa

La città di Torino e, all'interno di essa, il quartiere Mirafiori Nord, dispongono di una rete di piste ciclabili discretamente estesa ma decisamente sottoutilizzata anche dai non numerosissimi cittadini che si muovono in bicicletta in città e che spesso preferiscono utilizzare comunque la viabilità ordinaria.

Se si vuole migliorare la situazione è quindi necessario innanzi tutto capire i motivi del sottoutilizzo della rete esistente e della mobilità in bicicletta; questi motivi riteniamo si possano sintetizzare nei seguenti punti:

- Sicurezza: molti tratti risultano insicuri, sia per scarsa manutenzione con conseguente fondo stradale compromesso, sia per insufficiente protezione degli incroci con la viabilità ordinaria
- Frammentazione: mancano in molti punti i collegamenti tra le tratte esistenti
- Fruibilità: un'errata progettazione di parecchi tratti, che sembra avere avuto come unico principio ispiratore il "non disturbare" la viabilità dei veicoli a motore, li rende di fatto inutilizzabili se non a costo di inaccettabili gincane e attese ai semafori
- Parcheggi: insufficiente disponibilità di stalli per il parcheggio delle biciclette e inefficacia di parte di quelli disponibili
- Scarsa o inesistente educazione di tutti gli utenti della strada (automobilisti, ciclisti e pedoni) rispetto al corretto utilizzo delle piste ciclabili
- Per quanto riguarda specificamente il nostro quartiere si deve aggiungere l'ormai inaccettabile ritardo dell'estensione della rete To-Bike.

Considerazioni e proposte per il quartiere Mirafiori Nord

In considerazione di quanto sopra esposto, ci permettiamo di condividere alcune proposte sia di carattere generale che di interventi da realizzare a breve.

- Estensione della rete To-Bike al quartiere accelerandone i tempi.
- Stalli di parcheggio: procedere all'installazione di stalli, avendo cura che le loro caratteristiche (altezza, profilo) consentano l'ancoraggio del telaio delle biciclette e non della sola ruota. Gli stalli dovranno prioritariamente essere installati presso:
 - o mercati rionali e supermercati (ove non resi disponibili dagli esercizi commerciali su proprio terreno);
 - o uffici pubblici e luoghi di aggregazione;

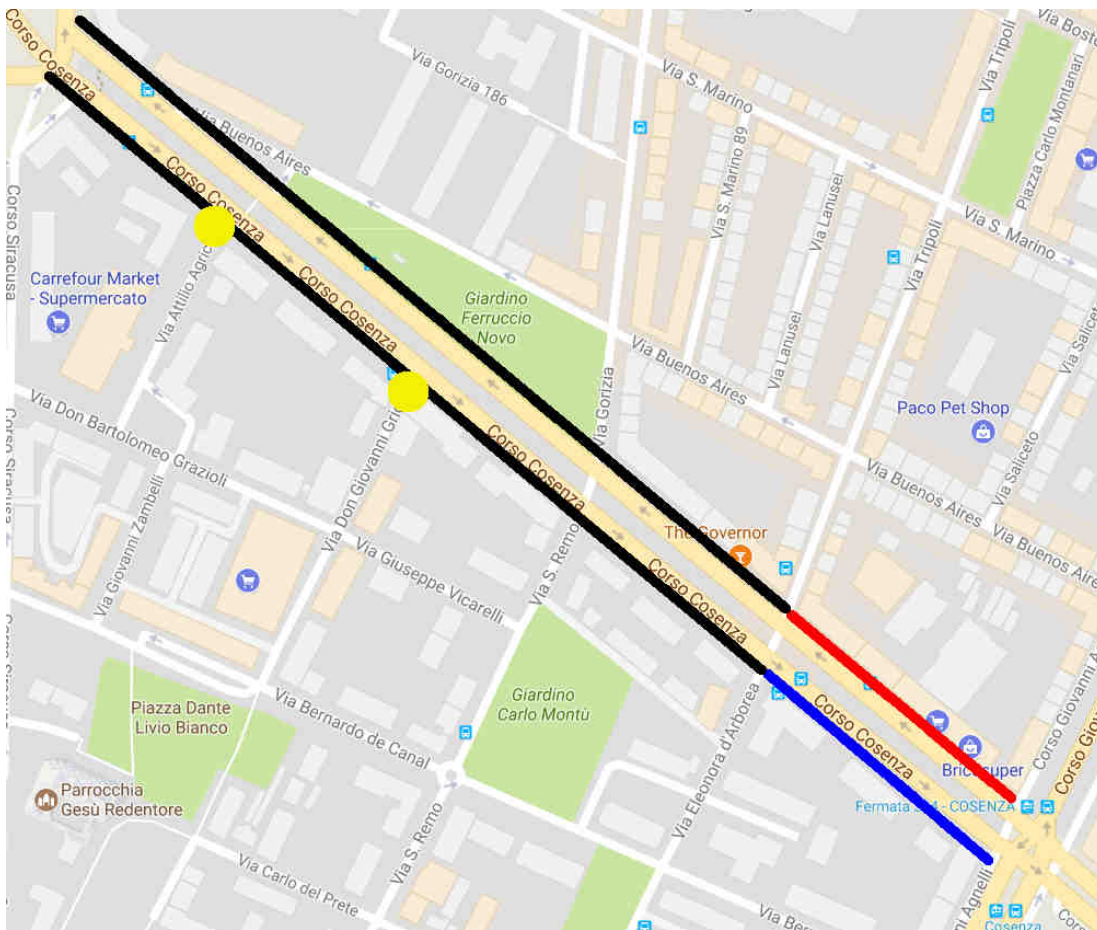
- biblioteche;
- luoghi di interscambio dei mezzi pubblici (per es. alcuni incroci e piazze).
- Miglioramento della sicurezza e della percorribilità di alcuni tratti con interventi puntuali; a titolo di esempio segnaliamo la situazione della pista ciclabile lungo corso Cosenza nel tratto tra piazza Pitagora e corso Agnelli (vedi allegato 1).
- Ancora sul tema della sicurezza e della fruibilità proponiamo il collegamento delle piste esistenti che “muoiono” in prossimità di via G. Reni, al fine di creare un collegamento continuo con il centro città partendo da Città Giardino e Centro Europa (vedi All. 2).
- Creazione di aree protette a disposizione di tutti i cittadini finalizzate al gioco e al divertimento a due ruote ma anche all’educazione.
- Coinvolgimento delle scuole primarie e secondarie di primo grado nell’organizzazione di corsi di “educazione ciclistica” per gli alunni e i loro genitori (vedi All. 3).

Allegato 1 - Pista ciclabile di corso Cosenza

La pista ciclabile di corso Cosenza è attualmente costituita dai tratti indicati in nero e in blu (quest'ultimo tratto unisce Via D'Arborea e Corso Agnelli). I tratti in nero hanno un unico verso di percorrenza consentito mentre il tratto in blu è a doppio senso di marcia. È attualmente assente il tratto in rosso tra corso Agnelli e Via Tripoli (per tale motivo il tratto in blu dall'altro lato della strada è a doppio senso di marcia). I ciclisti che vogliono andare da Corso Agnelli a Piazza Pitagora, essendo obbligati ad usare la pista ciclabile (articolo 182 comma 9 del codice della strada), devono aggiungere due semafori per spostarsi dal lato opposto della strada.

È fondamentale per la sicurezza e la fruibilità della pista ciclabile completarla con il tratto mancante tra Corso Agnelli e Via Tripoli e, in attesa di tale adeguamento, rendere a doppio senso di percorrenza i tratti esistenti che non hanno questa caratteristica (entrambi i tratti tra via D'Arborea/Tripoli a Piazza Pitagora).

Si segnala inoltre che i tratti indicati in giallo di attraversamento di Via Agricola e di Via Don Grioli sono particolarmente pericolosi e diventerebbero più sicuri se l'attraversamento venisse rialzato obbligando le auto a rallentare.



Legenda:

tratti in nero = pista ciclabile a senso unico

tratto in blu = pista ciclabile a doppio senso

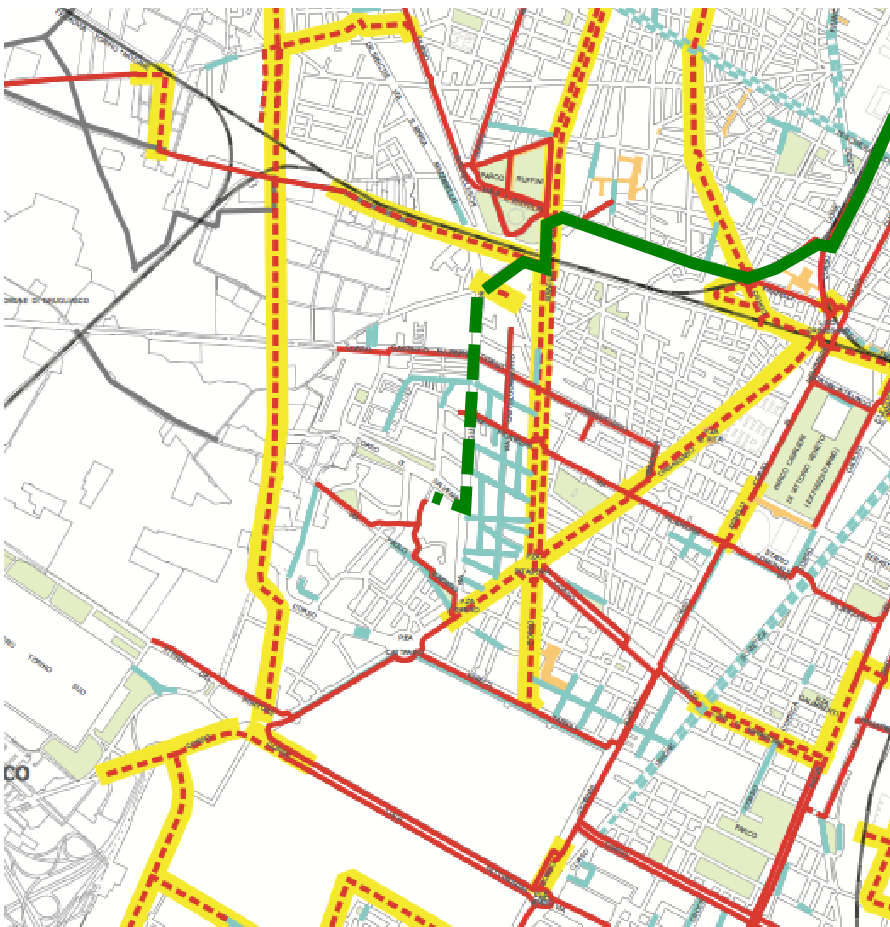
tratto in rosso = da realizzare

punti gialli = attraversamenti pericolosi da rialzare

Allegato 2 – Collegamento con il centro città

Osservando la cartina delle piste ciclabili del nostro quartiere appare evidente la cesura costituita da via Guido Reni che costringe chi volesse recarsi in bicicletta in centro città a pericolosi attraversamenti o percorsi sulla via stessa, notoriamente molto trafficata essendo uno dei percorsi principali in direzione nord-sud nella parte ovest di Torino.

Si potrebbe ovviare a questa situazione, creando una pista ciclabile lungo la via nel tratto tra corso Salvemini e via Arbe; come soluzione tampone con investimento più limitato si potrebbe pensare, nel tratto fino a corso Sebastopoli, al passaggio promiscuo pedoni-ciclisti su almeno uno dei marciapiedi (quello sul lato ovest è normalmente poco frequentato dai pedoni)



Legenda:

tratto rosso continuo = piste esistenti

tratto rosso tratteggiato = piste previste nel bici plan

tratto verde continuo = percorso esistente per raggiungere il centro

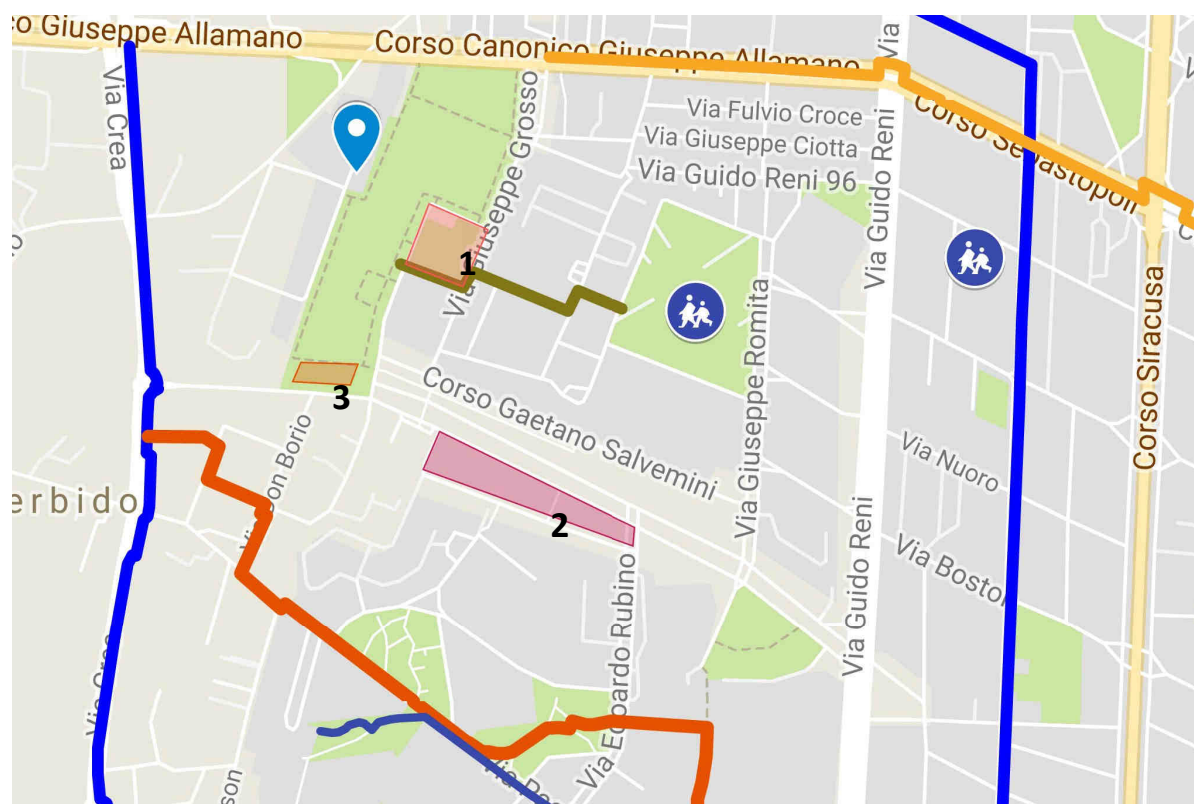
tratto verde tratteggiato = percorso per connettere le piste esistenti che 'muoiono' in via Guido Reni

Allegato 3 – Educazione alla mobilità ciclabile

Come accennato in premessa le piste ciclabili, oltre ad essere spesso già di per se stesse scomode e dissestate, vengono normalmente poco o nulla rispettate da automobilisti e pedoni; per converso, anche per reazione a quanto appena detto, molti ciclisti finiscono per ignorare le piste ad essi riservate riversandosi sulla viabilità ordinaria, diventando essi stessi poco rispettosi delle regole del codice della strada e, più banalmente, delle fondamentali regole di buona convivenza tra persone.

Riteniamo quindi che sarebbe importante avviare delle iniziative volte a sensibilizzare tutti gli utenti della strada, delle piste ciclabili e dei marciapiedi ad un maggiore rispetto reciproco; ciò potrebbe avvenire operando su due fronti:

- Realizzazione di aree protette finalizzate sia al gioco e al divertimento a due ruote sia all'educazione. A titolo di esempio riportiamo alcune proposte relative al nostro quartiere:
 1. un "anello-scuola" nel Giardino Donatori di organi tra via Grosso e via Palatucci, magari collegato a via Balla ed al complesso scolastico con un breve tratto protetto;
 2. un "ciclodromo" costituito dal perimetro dell'area verde che separa la carreggiata centrale dal controviale del lato sud di corso Salvemini;
 3. una pista per mountain bike nella porzione sud del Giardino Palatucci.



- Avvio di una collaborazione con le scuole primarie e secondarie di primo grado della circoscrizione per la realizzazione di progetti di educazione alla mobilità leggera e ciclabile per alunni e genitori, magari sfruttando le aree protette sopra citate.