



Associazione Bike Pride Fiab Torino

Bilancio 2015

Bike Pride Fiab Torino è l'associazione organizzatrice del Bike Pride, la parata che a partire dal 2010 ha portato sulle strade di Torino decine di migliaia di persone in bicicletta per dare impulso a politiche che possano incentivare forme di mobilità più rispettose dell'ambiente e della sicurezza di tutti, per riprogettare una città più vivibile ed a misura di persona.

Nel 2015, in seguito all'approvazione del Bici Plan quale allegato tecnico del Piano Urbano della Mobilità (PUMS) della città di Torino, l'associazione, ha chiesto all'amministrazione di fare un bilancio delle azioni e degli interventi effettuati ed in particolare di poterne misurare gli effetti. Di seguito, vengono riportati i punti più salienti su cui viene chiesto un riscontro:

IL BICI PLAN: gli obiettivi e le premesse

PREMESSA

"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, 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 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.

Panoramica ed obiettivi a lungo termine.

La Città intende impegnarsi a far sì che la bicicletta rappresenti il 15% della ripartizione modale nella mobilità entro 10 anni rispetto al 3% di partenza. E' un obiettivo ambizioso, ancorché necessario per una città che vuole raggiungere risultati importanti sui temi ambientali e quindi sulla qualità della vita dei propri cittadini.

L'associazione chiede al Sindaco e all'amministrazione di rendere noti i risultati delle azioni intraprese soprattutto per quanto riguarda le misurazioni delle percentuali di spostamenti in bicicletta ("share modale").

Panoramica interventi 2014-2015:

L'associazione chiede al Sindaco e all'amministrazione di rendere note le motivazioni che sottendono ai mancati interventi messi a progetto per il biennio 2014-2015:

Direttrice 1

Nodo Statuto - attraversamento in completamento dei lotti della Spina centrale: *E' in completamento?*

Direttrice 9 – C2

Attraversamento nodo Baldissera e collegamento con via Stradella e corso Novara (tratto Cigna – piazza Baldissera) (D1/D9/C2)) area Ex Veglio collegamento ciclabile tra via Sansovino / via Druento:

in completamento? E' conforme con quanto espresso nel biciplan?

Circolare 3

Corso Grosseto pista ciclabile bi-direzionale tratto largo Grosseto/parco Sempione (spina 4), nell'ambito del progetto di riqualificazione a seguito della realizzazione del tracciato ferroviario sotterraneo della To-Ceres (Servizio Ponti e Vie d'Acqua)

Non attuato?

Itinerari distribuzione:

Zona Ospedali - connessione tra le sedi ospedaliere da piazza Carducci: *non attuato*

Via Tirreno – via Camogli – via Giordano Bruno tracciato in connessione tra largo Orbassano e corso Bramante: *Non attuato?*

Area Continassa piste ciclabili lungo la nuova viabilità di collegamento tra via Traves e corso Scirea e un tratto di corso Ferrara tra via Traves e via delle Primule e raccordi alle piste esistenti (terminato progetto preliminare a cura dei proponenti con Servizio urbanizzazioni): *Non attuato?*

Corso Galileo Ferraris pista ciclabile bi-direzionale tratto corso Sebastopoli – via Filadelfia in connessione dei tracciati di piazza d'Armi e la pista di via Filadelfia area ex Westinghouse: *Non attuato?*

Corso Ferrucci percorsi ciclabili distinti da quelli pedonali che permettano una distribuzione nell'area interessata dall'intervento di trasformazione e che si connettano alla rete principale esistente di corso Castelfidardo e corso Vittorio Emanuele II: *Non attuato?*

Via Borsellino nuova pista ciclabile di collegamento tra corso Vittorio Emanuele II e i corsi Ferrucci/Peschiera (Servizio Urbanizzazioni) : *non attuato?*

AREA CENTRALE C1

Corso San Maurizio pista ciclabile bi-direzionale - zona 30km/h : *non attuato?*

Piazza Castello – lungo Dora Siena collegamento ciclabile al Campus universitario : *non attuato?*

Via Verdi doppio senso bici zona 30km tratto Virgilio/Rossini e tratto Roero di Cortanze/San Maurizio con scambio lato pista pista bi-direzionale tratto Virgilio/Rossini: *non attuato?*

Corso Siccardi nel tratto Cernaia/Bertola, corsie ciclabili mono-direzionali a lato del marciapiede con spostamento della sosta : *non attuato?*

Rendiconto e concertazione.

IMPEGNI DELLA CITTA'
Proseguire l'attività del Comitato Consultivo Biciclette quale luogo di confronto e collaborazione tra Amministrazione e mondo associativo, con il compito di: • fornire gli indirizzi di massima per l'attuazione concreta del Biciplan • verificare lo stato delle azioni in corso di svolgimento, controllarne la realizzazione e l'efficacia • esaminare preventivamente i progetti di massima dei nuovi itinerari ciclabili (vedi anche scheda su iter progettazione nuovi itinerari ciclabili)

L'associazione chiede al Sindaco e all'amministrazione di mostrare gli indicatori utilizzati dal 2013 per avere un quadro concreto dell'andamento dell'attuazione del Biciplan.

La copertura economica

L'assessorato ai trasporti recepisce il documento redatto da Bike Pride nel 2013 "diamo fiato al bici plan" in cui viene previsto che il 15% degli introiti delle multe venga utilizzato per realizzare il Bici Plan. (E' già previsto dal codice della strada che il 50% di queste venga utilizzato per la sicurezza stradale).

2. LE RISORSE

2.1. I fondi comunali

La realizzazione della politica di incremento e sviluppo della mobilità ciclabile indicata nel Biciplan necessita di risorse proporzionate all'obiettivo che la Città si prefigge.

La Città si impegnerà quindi a garantire un livello di risorse adeguate nelle voci del suo Bilancio che afferiscono alle diverse attività e competenze previste dal Bici Plan.

Nel quadro di finanza pubblica caratterizzato da risorse scarse, la Città, oltre ad attingere ai normali mezzi di bilancio, potrebbe usufruire delle seguenti possibili entrate (in misura variabile e tenendo conto di problematiche connesse):

Ripartizione mirata degli introiti da violazione del Codice della Strada. Ogni anno, come prevede l'art. 208, comma 4 del CdS, la Città con atto deliberativo ripartisce su diverse attività legate alla sicurezza stradale e alle utenze deboli le risorse introitate con le sanzioni comminate dalla Polizia Municipale per violazione del CdS. Nel 2009 tali risorse sono ammontate ad Euro 65.315.236,43 (al netto delle spese di procedura), nel 2010 Euro 74.523.390,95, nel 2011 Euro 32.103.121,31



Esempio di macchina sanzionabile
parcheeggiata sulla pista ciclabile di
c.so Francia.

La Città intende destinare ogni anno almeno il **15%** di tale introito all'attuazione del Biciplan e comunque una cifra non inferiore a Euro 2.000.000.

Fondo mobilità sostenibile (Commercio), vedi delibera

Fondo mobilità sostenibile (Commercio), vedi delibera G.C. " LINEE GUIDA PER

L'APPLICAZIONE DELL'ART.13 COMMI 3.3 E 3.4 DEI CRITERI COMMERCIALI DI CUI ALL'ALL. C DEL VIGENTE P.R.G., PER LA DEFINIZIONE DEGLI INTERVENTI E DELLE AZIONI A FAVORE DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE, IN ALTERNATIVA AL SODDISFACIMENTO DEL FABBISOGNO DI POSTI A PARCHEGGIO." approvata l'11 giugno 2013, mecc. 2013 02662/016. La Città intende destinare ogni anno gli introiti di tale fondo, in aggiunta a quanto sopra già stanziato, all'attuazione del Biciplan.

L'associazione chiede al Sindaco e all'amministrazione di rendere nota la suddetta delibera e chiede inoltre di capire se esiste un piano economico completo ed una precisa una timeline degli interventi.

Qualità interventi

"L'obiettivo che la Città intende raggiungere, quintuplicare in 10 anni il numero di torinesi che utilizzano la bicicletta per i propri spostamenti casa lavoro e casa scuola, implica una vera e propria rivoluzione nel modo di pensare e gestire gli spazi urbani, la mobilità delle persone e di conseguenza l'assetto viario e le strade. **Se fino ad oggi le infrastrutture per le biciclette potevano essere progettate in spazi residuali, spesso in condivisione con i pedoni, gli interventi del futuro dovranno attenersi a nuovi e più efficaci standard progettuali.**"

"Per raggiungerlo è necessario che gli spazi urbani della viabilità a disposizione del traffico motorizzato, delle biciclette e della pedonalità siano progressivamente ridistribuiti, con interventi intelligenti e "coraggiosi" di moderazione della velocità e del traffico."

"**l'attrattività**, intesa come reale e pieno utilizzo da parte dei ciclisti dell'itinerario. L'uso della bicicletta deve risultare più conveniente rispetto all'automobile perché è un mezzo più rapido, di facile parcheggio, sufficientemente sicura e piacevole; la **continuità**, da intendere come elemento che condiziona la scelta progettuale non tanto del tracciato, quanto della soluzione tecnica da adottare per garantire sempre omogenee condizioni di sicurezza e comfort su tutto l'itinerario; la **riconoscibilità**, non solo da parte dei ciclisti ma anche dei conducenti dei veicoli a motore, che devono adeguare il loro comportamento di guida alla presenza dei ciclisti; la **brevità**, intesa come razionalità ed efficienza dei tracciati, che devono evitare per quanto possibile l'utilizzo di percorsi indiretti e tortuosi solo perché di più facile realizzazione.
" cfr (art.2 c. b del Reg. DM 557/99)

Direttrici e circolari sono **assi di primo livello**, a percorrenza veloce e dovranno essere adeguatamente progettati in funzione dell'aumento del flusso ciclistico previsto dal Biciplan. Gli standard di progettazione di direttrici e circolari terranno conto di alcuni importanti principi:

- a. lo spazio per la ciclabilità non va sottratto alla pedonalità, sarà ricercata per quanto possibile una più equa ripartizione degli spazi che preveda, come da esperienze europee, 1/3 ad uso motorizzato, 1/3 al trasporto pubblico locale, 1/3 ad uso ciclabile e pedonale;
- b. per gli assi di primo livello si cercherà di evitare l'utilizzo di percorsi ciclopeditoni e l'attraversamento di aree pedonali densamente utilizzate se prive di una sede o sezione riservata alle biciclette. La promiscuità con i pedoni rallenta la percorribilità del tracciato riducendone l'attrattività, interviene negativamente sulla fruizione del tracciato stesso e crea conflittualità tra gli utenti;
- c. nelle strade di nuova costruzione ed in caso di manutenzione straordinaria della sede stradale saranno inserite corsie o piste ciclabili (Legge 19 ottobre 1998, n. 366), possibilmente monodirezionali per ciascun senso di marcia;

- d. saranno privilegiate per quanto possibile le corsie ciclabili tra marciapiede e parcheggi delle auto, quelle fra sosta e corsia sono adatte ad assi secondari, non consentono di attraversare la città in sicurezza;
- e. si eviterà quanto più possibile di istituire piste bidirezionali e corsie ciclabili al centro delle banchine: incidono negativamente sulla percorribilità e sulla sicurezza costringendo il ciclista ad attraversamenti multipli;
- f. saranno opportunamente posizionati cordoli o altri elementi di separazione e protezione della corsia ciclabile dal parcheggio delle auto o dal traffico automobilistico a seconda della tipologia di percorso ciclabile;
- g. saranno quanto più possibile evitati cambi di lato, strettoie o curve a gomito, soprattutto in caso di piste bidirezionali;
- h. nella progettazione di nuovi incroci e rotonde in corrispondenza delle direttrici e delle circolari si privilegeranno soluzioni di passaggio diretto ed in sicurezza;
- i. saranno perseguite soluzioni progettuali per permettere l'attraversamento in sicurezza degli incroci semaforizzati senza attendere più fasi semaforiche. In generale gli attraversamenti ciclabili, anche non semaforizzati, e dove tecnicamente in sicurezza sia possibile, cercheranno di offrire ai ciclisti il collegamento più diretto e veloce possibile tra i due lati dell'infrastruttura viaria da attraversare, ed evitando in ogni caso la necessità di scendere dalla bicicletta per effettuare l'attraversamento;
- j. i tracciati saranno continui, compatibilmente con l'attuale contesto urbano, con collegamenti chiaramente segnalati attraverso piazze, incroci e rotonde;
- k. i percorsi realizzati su banchine rialzate (in sede propria o promiscua), dovranno mantenere il più possibile la quota, con attraversamenti rialzati e scivoli carrai per le auto; inoltre, qualora un percorso cambi di quota o transiti da una banchina o marciapiede a una carreggiata o viceversa, si assicurerà la presenza di uno scivolo che garantisca un collegamento privo di gradini;
- l. gli itinerari ciclabili, che possono prevedere al proprio interno più tipologie di percorso, saranno opportunamente indicati e riconoscibili attraverso una segnaletica di indicazione che permetta a tutti di orientarsi con facilità (turisti);
- m. gli attraversamenti ciclabili saranno, di norma, separati, in parallelo a quelli pedonali;

L'associazione chiede al Sindaco e all'amministrazione di rendere noti i motivi che spieghino come mai gli interventi in cantiere o in sviluppo non sottendono a queste direttive.

- **Passante ferroviario - Corso Principe Oddone**, di responsabilità della viabilità e trasporti, prevede una pista ciclabile bidirezionale su lato banchina est.
- **Corso Novara**, già in parte attuato, di responsabilità del settore urbanistica, che ha previsto la progettazione di una ciclabile bidirezionale lato banchina nord.
- **Corso Bolzano** (in questo caso perché non è stata prevista una ciclabile?)

- c. nelle strade di nuova costruzione ed in caso di **manutenzione** straordinaria della sede stradale saranno inserite corsie o piste ciclabili (Legge 19 ottobre 1998, n. 366), possibilmente monodirezionali per ciascun senso di marcia;
-

Sicurezza stradale

- 4.1 Indici sanzioni - eccesso di velocità n° totale sanzioni anno
- 4.2 Indici sanzioni - divieto di sosta (doppia fila- su pista ciclabile – su attraversamenti - stazioni To bike) n° totale sanzioni anno
- 4.3 Indici sanzioni – incidenza divieto di sosta n° totale sanzioni per divieto di sosta anno n° totale sanzioni anno

IMPEGNI DELLA CITTA'
Intraprendere tutte le misure volte ad aumentare la sicurezza di tutti gli utenti della strada come indicato nella scheda, scoraggiando in modo particolare i comportamenti più pericolosi: • violazione dei limiti di velocità • parcheggio in doppia fila • parcheggio sulle strisce pedonali e sulle piste ciclabili

L'associazione chiede al Sindaco e all'amministrazione di rendere noti i risultati delle azioni intraprese, o i piani per intraprenderle, finalizzate a scoraggiare, limitare o risolvere le situazioni di irregolarità di cui sopra.