



PARERE SUL RIASSETTO VIABILISTICO DI PIAZZA BALDISSERA

11 Maggio 2024

La Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico – *organo ufficiale del Consiglio Comunale della Città di Torino* – esprime il suo parere sul progetto di riassetto viabilistico di piazza Baldissera, condiviso dal RUP Ing. Strozzi in data 17 aprile 2024.

PREMESSA E CONSIDERAZIONI GENERALI

Già a partire da aprile 2023, durante la prima discussione in Consiglio Comunale, la Consulta mostrò grandi perplessità sull'idea di fondo alla base del progetto: un grande **attrattore di traffico** di auto private, un nodo complesso nel bel mezzo di un'autostrada urbana. Se già durante i rilievi di Samep si assisteva che a un livello di 4.500 auto/ora la rotonda non reggeva il grande carico ed entrava in crisi, l'obiettivo del progetto avrebbe dovuto essere di **diminuire il numero di auto, non raddoppiarlo** a circa 9.000 veicoli all'ora. Perché in questo modo si migliora solo la fluidità del nodo in oggetto, **spostando code e intasamenti sugli incroci successivi**. Se prima ricevevano il carico distribuito di 4.500 auto l'ora, ora invece ne saranno sovraccaricati con un numero grande il doppio.

Del resto, è assai noto che "più strade portano più traffico": è la conseguenza del fenomeno del traffico indotto di cui J.Leeming parlava già nel 1969: chi prima evitava di passare da piazza Baldissera, in futuro ne sarà attratto, causando ulteriori ingorghi e nuove code.

Al fine di ridurre la congestione stradale, è ampiamente risaputo che non c'è altra strada che **diminuire fortemente il numero delle auto in città**: basti pensare a quanto è fluido il traffico in piazza Baldissera di notte, o fuori dalle ore di punta. Si ricorda in tal senso alcune best practice europee che disincentivano l'uso dell'auto privata, quali:

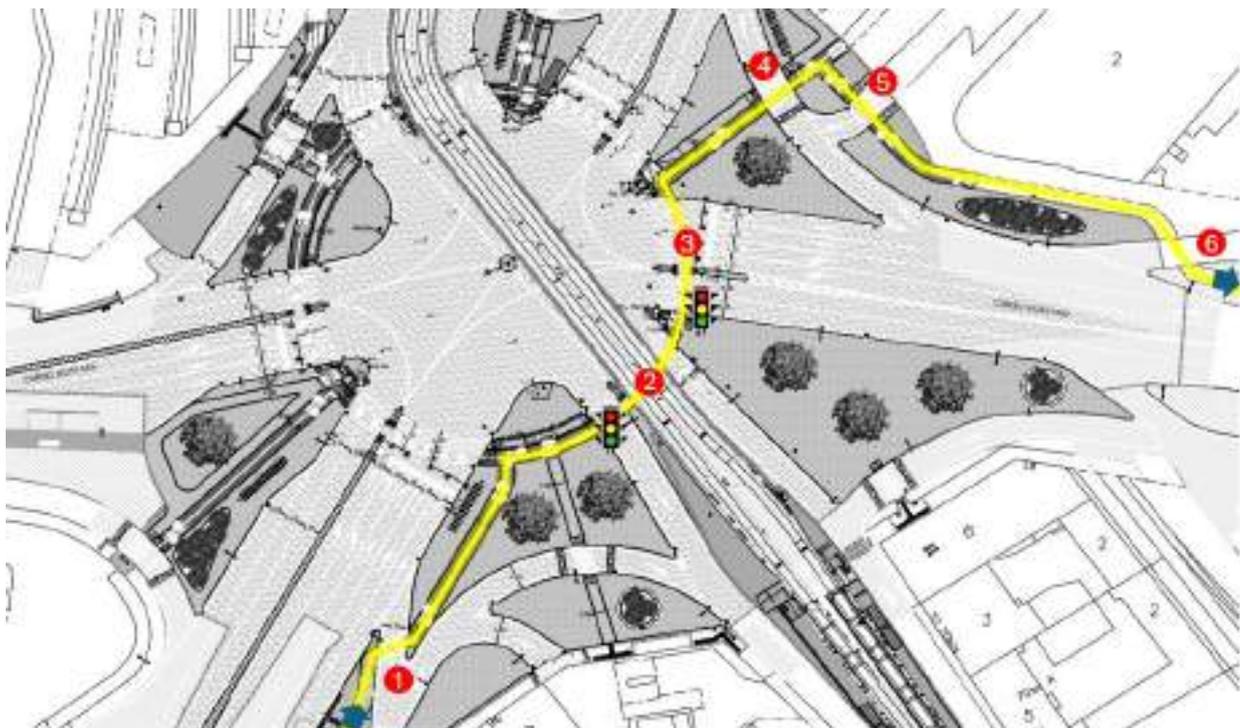
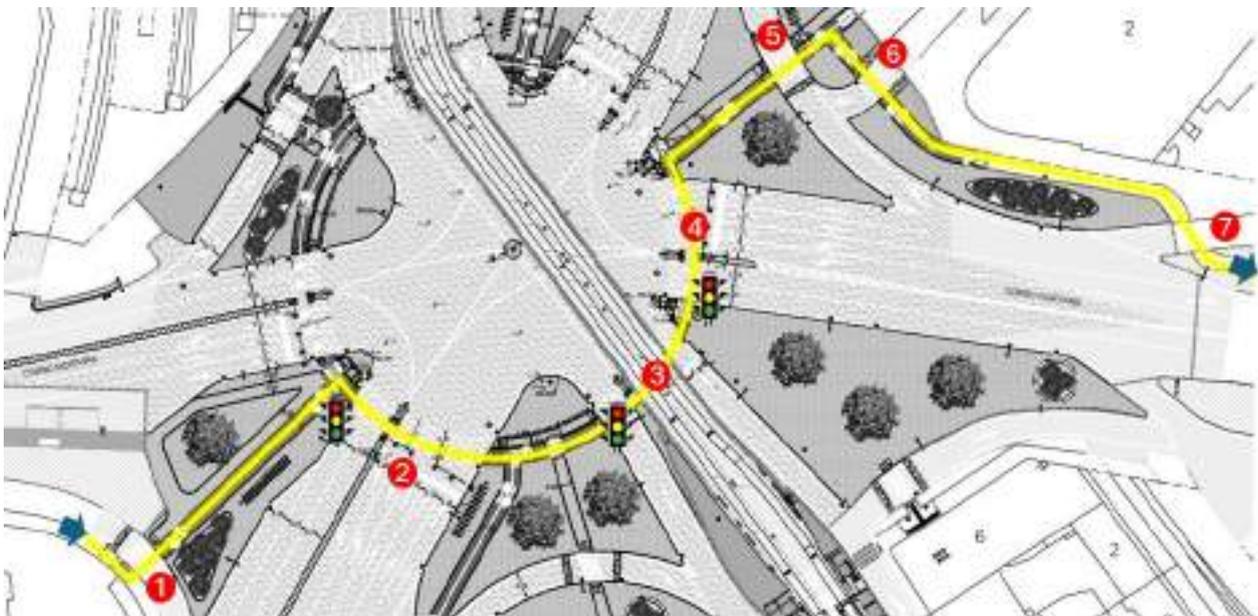
- **Diminuzione del numero di posti auto** con sensibile **aumento dei costi di parcheggio**;
- **Estensione della zona blu** con parcheggi a pagamento sull'intera superficie della città (2022: ricavi da parcheggio di Torino ca. 35 mln€, Amsterdam ca. 300 mln€);
- **ZTL con orario esteso e road pricing / congestion charge** per limitare l'uso dell'auto privata all'interno del confine comunale;
- **nuovi parcheggi auto di interscambio** ai confini della città e connessi con il sistema ciclabile e TPL, per limitare il gran numero di auto che arrivano dall'hinterland.

➤ Così come si è analizzato il miglioramento dei tempi di attesa per le auto, la Consulta chiede l'analisi dei **nuovi tempi di attesa per persone a piedi e in bicicletta/monopattino**. Il timore è che siano sensibilmente aumentati, data l'introduzione di nuovi semafori e incroci.

La Consulta Mobilità ha analizzato la soluzione progettuale dal punto di vista **ciclabile**:

1. Da **ovest a est** (da parco Dora a c. Vigevano): 7 intersezioni, di cui **3** semaforizzate.
2. Da **sud a est** (da c. Principe Oddone a c. Vigevano): **6** intersezioni, di cui **2** semaforizzate.

La nuova sistemazione è quindi assai **peggiorativa** per chi pedala: oggi, l'anello ciclabile è situato nella parte esterna, con un percorso continuativo, senza semafori e con **precedenza**: in bicicletta/monopattino. In 30/40 secondi si attraversa la piazza da una parte all'altra. Introducendo nuovi incroci e nuovi tempi semaforici di attesa, si andrà a moltiplicare il tempo di transito, inficiando notevolmente l'esperienza di pedalata in piazza Baldissera.



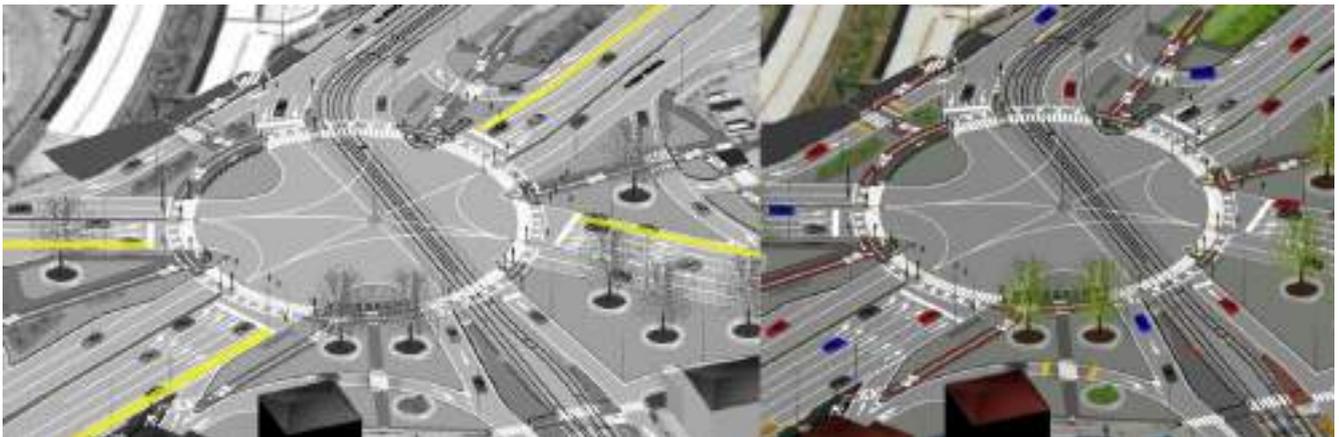
In conclusione, la Consulta Mobilità invita a valutare le seguenti **azioni migliorative**.

1. PREVEDERE CORSIE PROTETTE PER IL TPL / MEZZI DI SOCCORSO

Le linee di Trasporto Pubblico che transiteranno nella futura Piazza Baldissera sono molteplici, rappresentando questa un nodo importante per la Città di Torino. In particolare, saranno circa n. 10 linee: 49; 46; 77; 226; 52; 67; 11; 91; 3165; 3329.

Da progetto, per il TPL su gomma non vi è alcuna corsia protetta per accedere all'incrocio.

► L'invito della Consulta Mobilità è quindi di **prevedere delle corsie dedicate al TPL / ambulanze / VVFF, sorvegliate da telecamere e protette da cordoli** (nell'immagine sotto, in giallo), per prevenire l'occupazione indebita da parte di persone in auto. Gli autobus in arrivo all'incrocio devono "sfrecciare" di fianco alle auto in coda, aumentando la velocità commerciale e al contempo l'attrattività del TPL come mezzo di trasporto. Non è più accettabile vedere il mezzo pubblico bloccato in coda dalle auto private (ove senza corsie dedicate, o nelle corsie "promiscue").

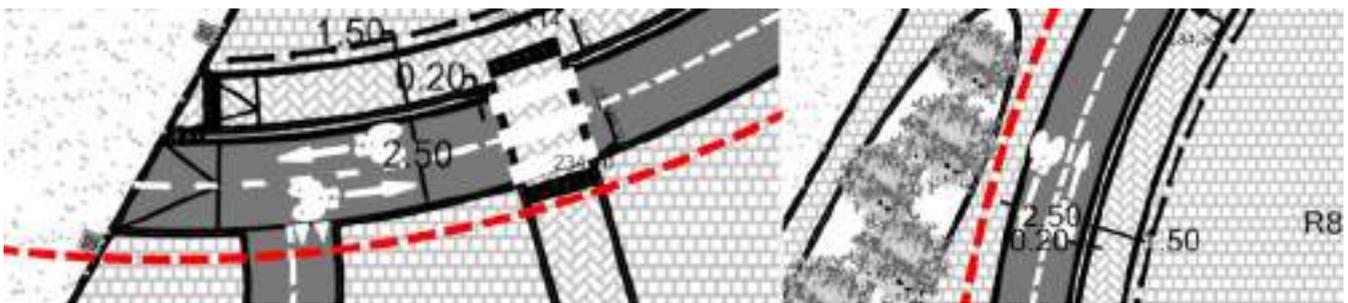


2. AUMENTARE LA DIMENSIONE MINIMA DELLE CICLABILI

Sulle tavole di progetto, la Consulta nota una larghezza massima della ciclabile bidirezionale di **2.5m**, ossia pari al minimo di legge, per tutto il percorso ad anello e delle direttrici radiali che vi convergono. Larghezza teorica, a cui va sottratto lo spazio di sicurezza (15-20cm) per non toccare lo spigolo esterno con il pedale, solitamente da entrambi i lati. Portando quindi a 2,0m la larghezza utile, dove si incrociano due flussi ciclabili a doppio senso.

Risulta quindi necessario dedicare uno **spazio maggiore**, dato il sempre più frequente uso di **cargo-bike**, oltre ad agevolare un eventuale **sorpasso** e garantire un miglior **comfort** di pedalata.

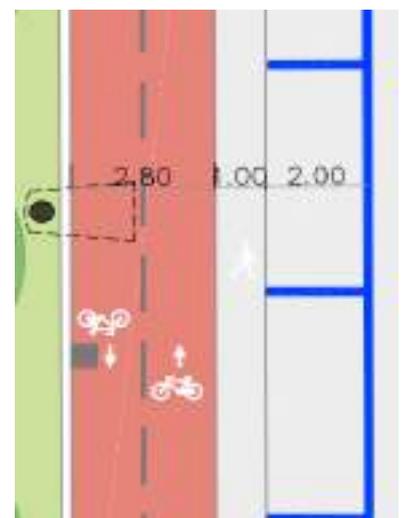
➤ L'invito della Consulta Mobilità è quindi di **allargare la sezione della ciclabile bidirezionale a 3.0m**, avendo in questo caso molto spazio a disposizione. Pochi decimetri che cambiano però radicalmente la **piacevolezza** di pedalare senza troppi ostacoli e con maggiore libertà.



Come ben definito nel 2023 dalle nuove **Linee Guida Progettuali della Regione Piemonte** (https://www.regione.piemonte.it/web/sites/default/files/media/documenti/2023-04/all.a_linee_guida_progettuali_0.pdf), le dimensioni della pista ciclabile interna all'anello della rotonda devono essere **aumentate di almeno 50 cm** rispetto alle dimensioni previste in rettilineo. In curva, infatti, il ciclista aumenta la distanza mantenuta da eventuali ostacoli, rallentando e perdendo stabilità, con conseguente andamento ondulatorio che, per i più inesperti, come bambini o anziani, può arrivare fino a 40+40cm a destra e sinistra, soprattutto a velocità basse in ripartenza o in fermata.

Sarebbe davvero un segnale importante, una spinta innovativa e coraggiosa, per allontanarsi finalmente dalla **consueta pratica italiana di considerare il minimo di legge come il massimo ammissibile**. La normativa attuale definisce dei minimi indispensabili, ma non vieta certo un miglioramento delle caratteristiche tecniche.

Ad esempio, senza scomodare i paesi bike friendly - grazie anche al lavoro che la Consulta porta avanti da anni con i tecnici comunali della Città di Torino - nell'ultimo progetto di via Nizza fronte 8Gallery, la ciclabile bidirezionale è stata progettata con una larghezza pari a 2.8m.



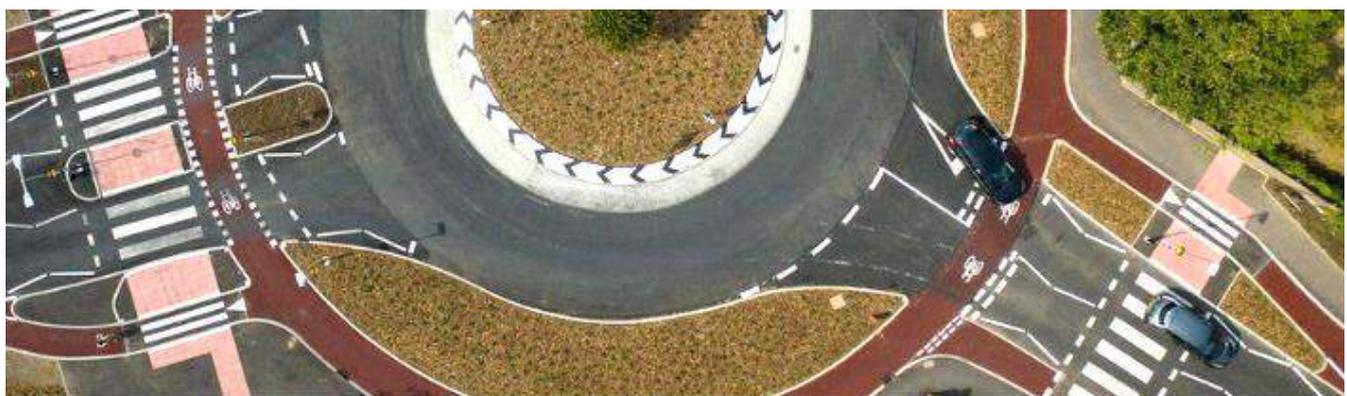
3. EVITARE ANGOLI A 90° E SPIGOLI VIVI SULLE SVOLTE CICLABILI

La Consulta nota, in corrispondenza delle intersezioni ciclabili, la presenza di **spigoli vivi a 90°**, che potrebbe creare situazioni di **pericolo** e scarsa **sicurezza**. Risulta quindi necessario dedicare uno spazio maggiore, alla luce del sempre più frequente uso di cargo-bike con ingombri più grandi e una maggiore difficoltà di curvatura, oltre a garantire un miglior **comfort** di pedalata.

► L'invito della Consulta Mobilità è quindi di evitare spigoli vivi e di **modificare l'angolo di curvatura delle intersezioni ciclabili rendendolo più sinuoso e morbido**, avendo in questo caso molto spazio a disposizione. Una accortezza di dettaglio che cambia radicalmente la piacevolezza di pedalare senza troppi ostacoli e con maggiore libertà, migliorando l'esperienza di viaggio.



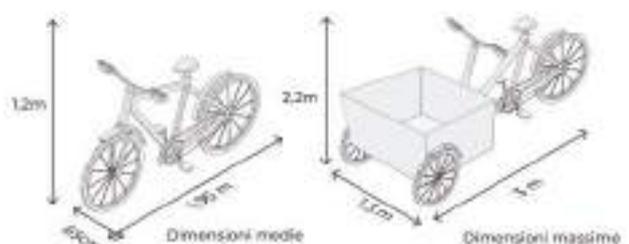
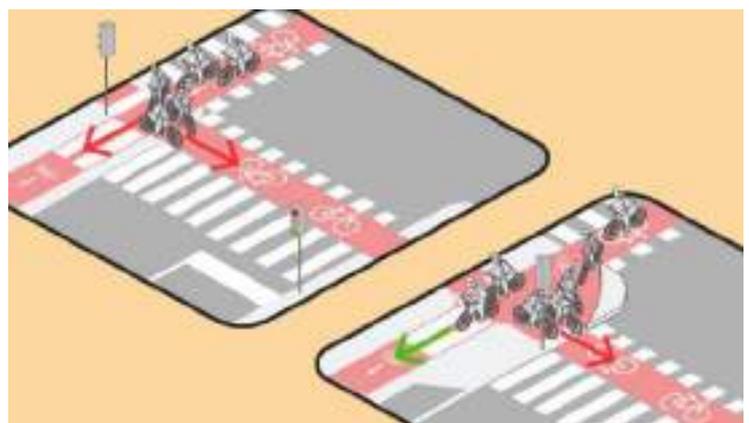
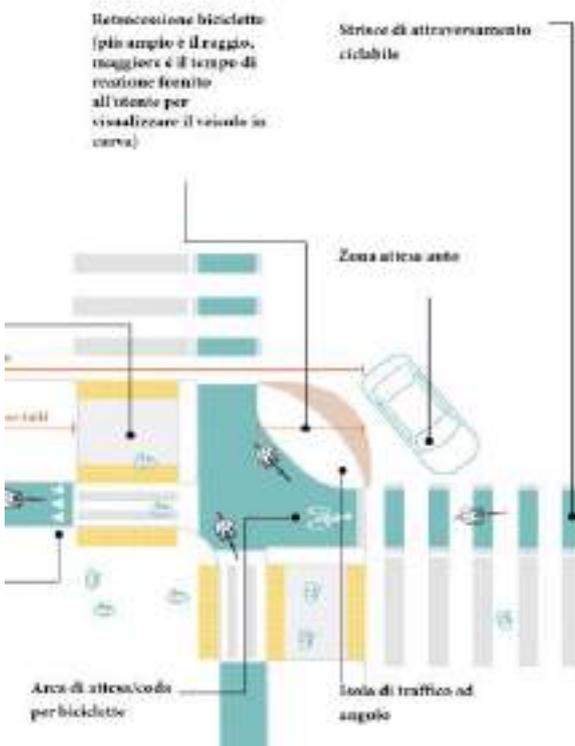
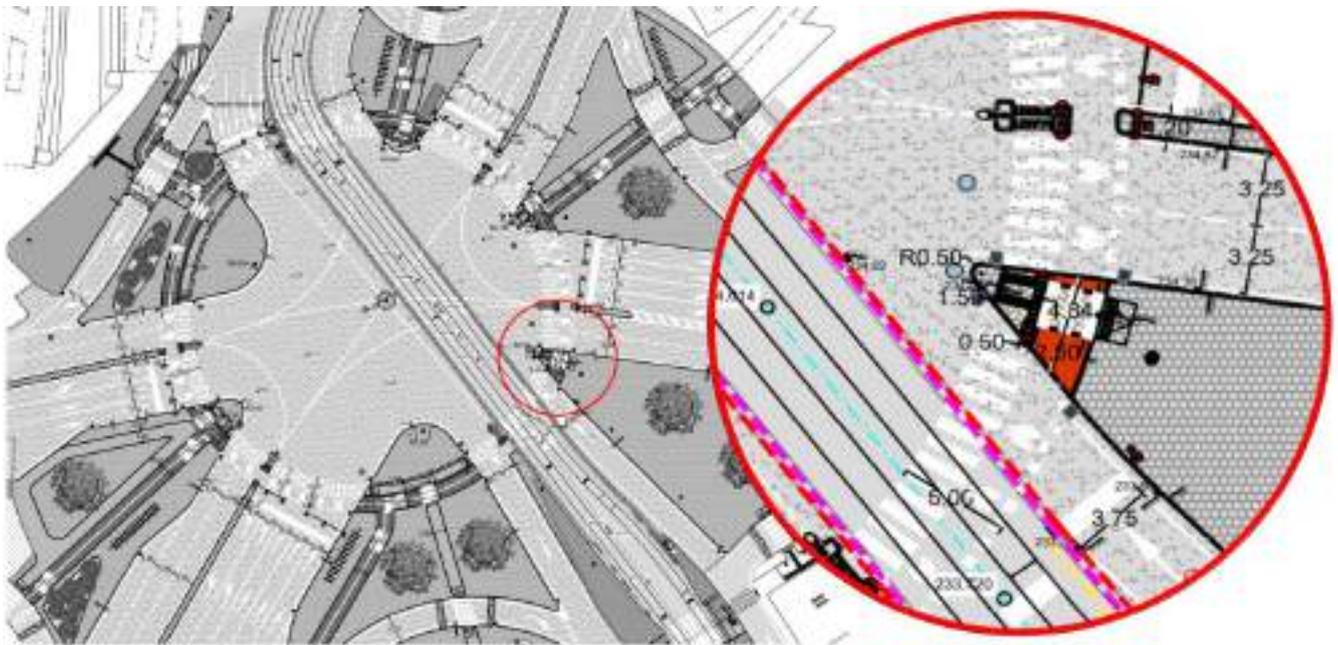
Si riportando alcuni casi studio di best practice europee



4. AUMENTARE LA ZONA DI ATTESA AI SEMAFORI

Qualora più persone in bici si trovassero in attesa durante la fase semaforica rossa, si verificherebbe una possibile criticità tra via Cecchi e corso Vigevano, dove lo spazio libero a disposizione è davvero risicato (4m). Ciò rappresenta un punto molto delicato del nodo.

► L'invito della Consulta Mobilità è quindi di **aumentare l'area della zona d'attesa tra via Cecchi e via Vigevano**, per poter recuperare spazio in cui concentrare l'accumulo di ciclisti che si apprestano a proseguire.

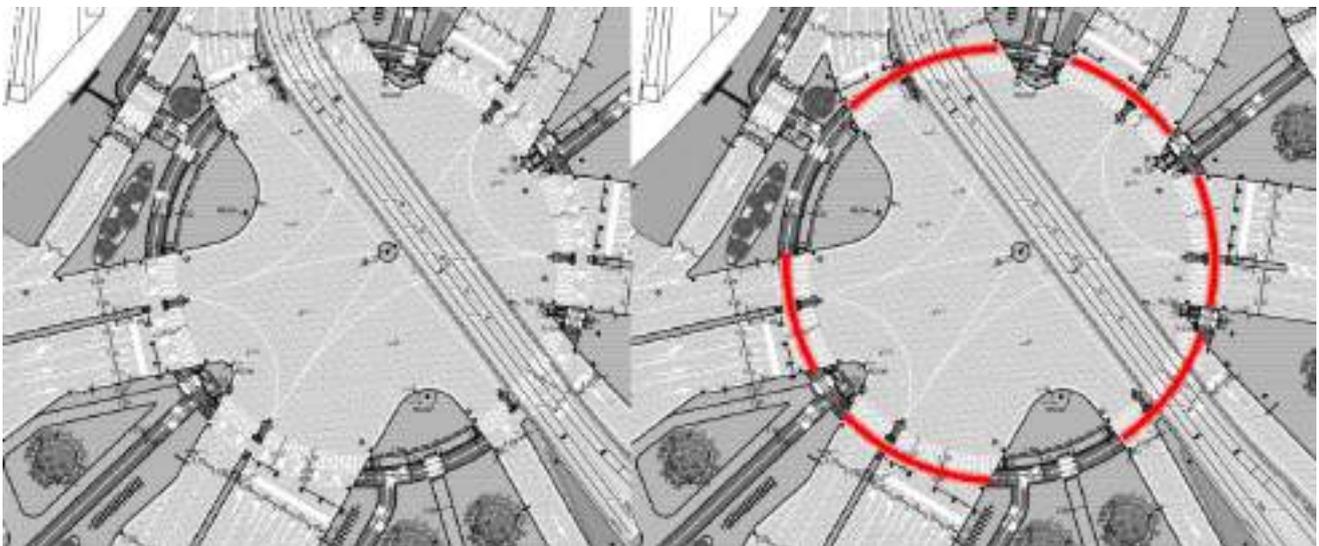


5. PAVIMENTAZIONE ROSSA SUGLI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI

La Consulta denota, in corrispondenza delle intersezioni ciclabili, una **segnaletica orizzontale insufficiente** a tutelare il più debole, agendo sul più forte. Come ben evidenziano le Linee Guida progettuali della Regione Piemonte, “l’incontro tra due mezzi molto differenti tra loro per massa e velocità rappresenta un potenziale rischio a discapito dell’utente più vulnerabile. Quando un percorso ciclabile incontra o attraversa spazi dove si muovono mezzi con massa e velocità maggiori è opportuno prevedere misure strutturali di limitazione delle velocità veicolari e adeguata segnaletica di avviso”.

Rendere gli spazi di circolazione riconoscibili, con misure strutturali uniformi, genera e consolida negli utenti la necessità di prestare maggiore attenzione al modo in cui si spostano, **aumentando la sicurezza globale** e rendendo **immediatamente identificabili i percorsi ciclabili**, sia per il ciclista che per gli altri utenti della strada.

► L’invito della Consulta Mobilità è quindi di **migliorare la riconoscibilità degli attraversamenti ciclabili, con una colorazione rossa del fondo**, in pasta o con materiali antiskid, non sdruciolevoli e duraturi nel tempo. Già previsto l’inserimento del pittogramma velocipede trasversalmente all’attraversamento ciclabile, rivolto in direzione del senso di marcia del flusso che tange all’attraversamento.



6. NUOVA CICLABILE SUL CONTROVIALE SUD DI C. VIGEVANO

Come descritto nella premessa, la Consulta sottolinea una grande difficoltà nella semplice svolta a destra per chi arriva da corso Prince Oddone e vorrebbe svoltare a destra in corso Vigevano: numerosi semafori e un percorso frammentato non seguono la linea di desiderio ideale. Una semplice “svolta a destra” richiede infatti 6 intersezioni, di cui 2 semaforizzate.

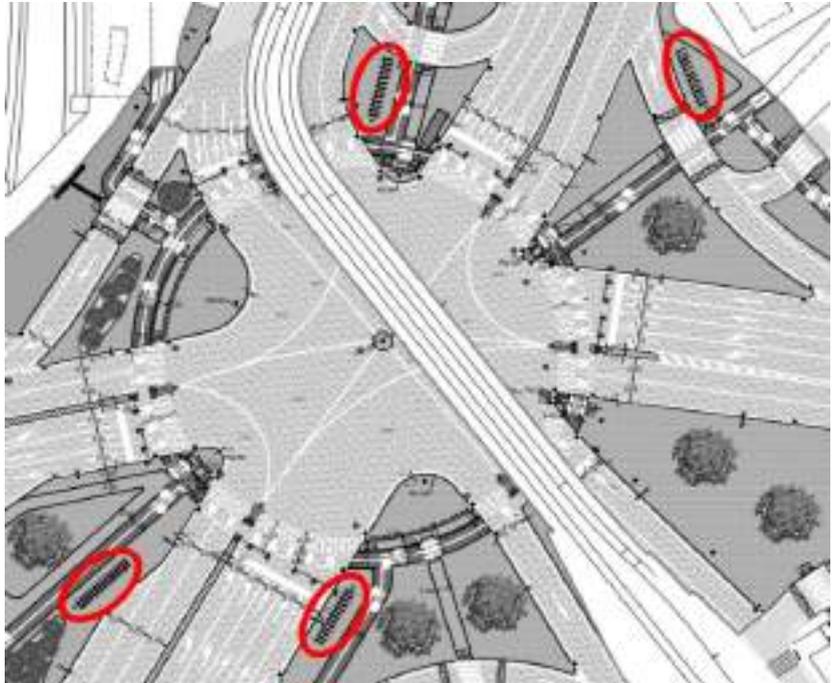
► L’invito della Consulta Mobilità è quindi di **proiettare una nuova pista ciclabile bidirezionale in sede protetta sul controviale sud di corso Vigevano**, almeno fino all’incrocio con corso Vercelli, trasformando se necessario i parcheggi in linea per recuperare dello spazio per il transito veicolare.



7. ARCHETTI DA RIPOSIZIONARE DAVANTI A POLI ATTRATTORI

La Consulta denota un sovrannumero di archetti portabici nelle porzioni interne del nuovo incrocio. Il rischio è che siano scarsamente utilizzati, piazzati in mezzo “al nulla”, lontano da poli attrattori.

➤ L’invito della Consulta Mobilità è quindi di **spostare gli archetti previsti all’interno dell’incrocio in zone dove possano essere davvero più utili** (es: di fronte alle abitazioni, luoghi commerciali, fermate TPL, scuole).



8. INSERIRE DEI BOSCHI URBANI CONTRO LE ISOLE DI CALORE

Sebbene la pavimentazione delle piazzette sia progettata ad elevata permeabilità, la Consulta evidenzia che - per quanto doverose in altri contesti - si teme che le aree pedonali non verranno usate come luogo di passeggio, in quanto è davvero poco realistico fermarsi e sedersi su panchine in mezzo a uno svincolo (auto)stradale. Si teme quindi una scarsa vivibilità di queste piazzette pedonali, come cattedrali nel deserto.



➤ L’invito della Consulta Mobilità è quindi di **trasformare le aree pedonali verso l’interno dell’incrocio in piccoli boschi e/o foreste urbane**, con alberi a medio/alto fusto alternati ad arbusti e fiori, eliminando la pavimentazione e rendendo l’intera superficie verde e totalmente permeabile, al fine di limitare la grande isola di calore che verrà a crearsi nell’incrocio più trafficato della Torino futura. Abbiamo chiesto l’aiuto dell’intelligenza artificiale per effettuare delle simulazioni.

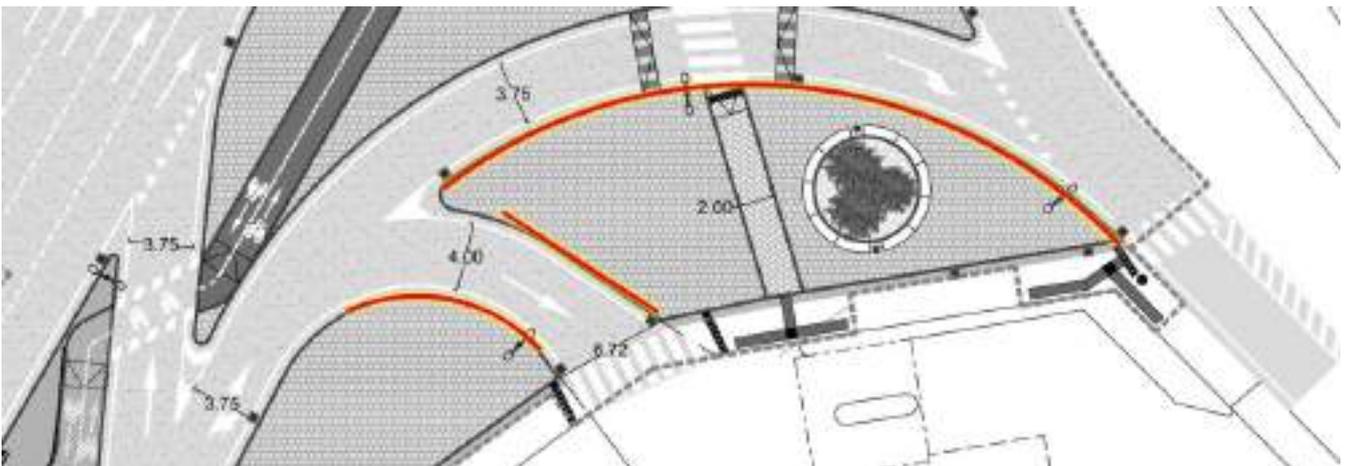
9. PROTEGGERE DALLA MALASOSTA LE AREE PEDONALI

Assistendo quotidianamente a un'invasione dello spazio pubblico - anche quello prettamente pedonale - da auto in sosta e **malasosta**, la Consulta evidenzia il rischio che le aree pedonali in prossimità degli edifici vengano usate come aree di parcheggio illecito.

Sulle tavole di progetto, in nessun caso sono previsti dissuasori a protezione delle aree pedonali: il rischio di vederle trasformate in **parcheggi abusivi** è alto, con conseguenti **danni** a pavimentazione e arredi.

Riteniamo importante prevederli ovunque necessario, come si vede fare altrove in Italia e all'estero.

► L'invito della Consulta Mobilità è quindi di **prevedere un sistema di protezione delle aree pedonali a ridosso degli edifici, prevedendo dissuasori fisici** come elemento di moderazione del traffico (*es: Pl. Massena a Nizza, Francia*).





In conclusione, la Consulta propone di valutare le seguenti **azioni migliorative**, in termini di maggior **sicurezza** e miglior **vivibilità**:

1. PREVEDERE **CORSIE PROTETTE PER IL TPL / MEZZI DI SOCCORSO**
2. AUMENTARE LA **DIMENSIONE MINIMA** DELLE CICLABILI
3. EVITARE **ANGOLI A 90° E SPIGOLI VIVI** SULLE SVOLTE CICLABILI
4. AUMENTARE LA **ZONA DI ATTESA** AI SEMAFORI
5. PAVIMENTAZIONE ROSSA SUGLI **ATTRAVERSAMENTI CICLABILI**
6. **NUOVA CICLABILE** SU CONTROVIALE SUD DI C. VIGEVANO
7. **ARCHETTI DA RIPOSIZIONARE** DAVANTI A POLI ATTRATTORI
8. INSERIRE DEI **BOSCHI URBANI** CONTRO LE ISOLE DI CALORE
9. PROTEGGERE DALLA **MALASOSTA** LE AREE PEDONALI

Cordiali saluti,

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
Solco

Ecopolis Nkoni
Giustizia Climatica Ora
Alter Polis
Legambiente Molecola
T-team