



CITTA' DI TORINO

Mecc. 2013 04294/006

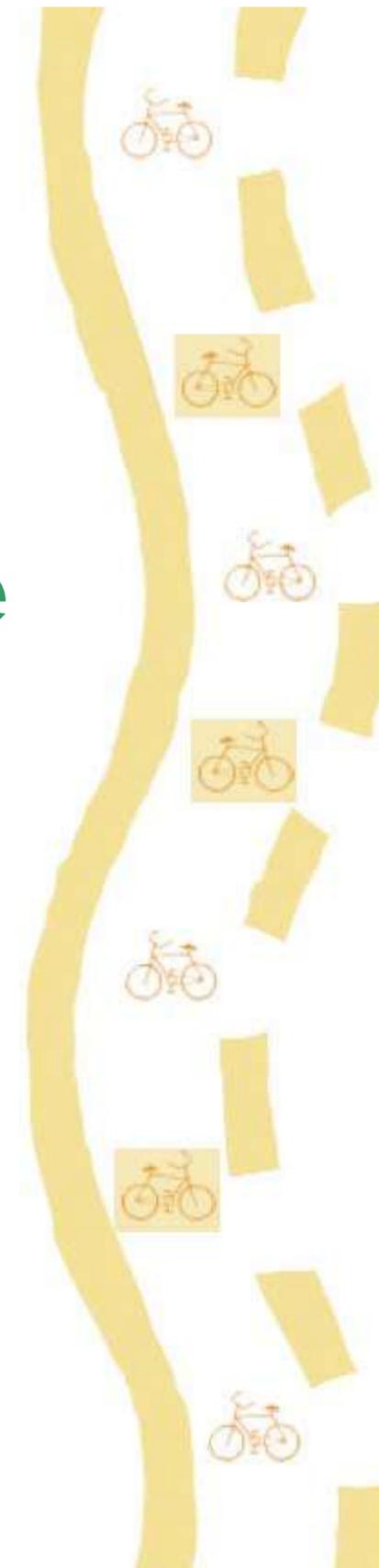
Allegato 1

Testo coordinato con gli emendamenti approvati ai sensi articolo 44
comma 2 del Regolamento Consiglio Comunale

Piano della mobilità ciclabile (*BICIPLAN*)



ottobre 2013



INDICE

LA VISIONE DEL BICIPLAN.....	5
PARTE I - DAL PUMS AL BICIPLAN	7
1. PERCHÉ SPOSTARSI IN BICICLETTA	8
2. RIFERIMENTI NORMATIVI	10
3. STORIA E POLITICHE PER LA MOBILITÀ CICLABILE A TORINO	11
4. CRONOLOGIA REALIZZAZIONE PISTE/PERCORSI DAL 2001	13
5. ADESIONE DELLA CITTÀ A “CARTE” E PETIZIONI	15
6. IL PUMS E LA MOBILITÀ CICLABILE	17
7. L'OBIETTIVO STRATEGICO DEL BICIPLAN.....	18
PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE	20
1. PRINCIPALI LINEE DI ATTUAZIONE	21
1.1 Linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili	21
1.2. Iter progettazione nuovi interventi ciclabili	23
1.3. La mobilità ciclabile nella progettazione urbanistica	24
1.4. Iter concessione suolo pubblico su itinerari ciclabili	25
1.5. Il Gruppo di Lavoro sulla mobilità ciclabile.....	25
2. SICUREZZA STRADALE.....	26
3. IL SERVIZIO BIKE SHARING.....	28
4. I SERVIZI	30
4.1. Parcheggi per le biciclette	30
4.2. Il noleggio biciclette	32
4.3. Il contrasto al furto delle biciclette	32
4.4. Promozione dell'uso della bicicletta quale strumento di lavoro.....	33
5. MOBILITY MANAGEMENT.....	34
6. LA PARTECIPAZIONE	35
6.1 Gli ambiti della partecipazione.....	35
6.2. Il Comitato Consultivo Biciclette	36
6.3. L'Ufficio Biciclette	36
7. LA COMUNICAZIONE	37
7.1. Comunicazione e promozione	37
7.2. Educazione alla sicurezza stradale	39
7.3. Educazione alla Mobilità sostenibile.....	41
8. IL TURISMO SOSTENIBILE	42
8.1. Un possibile sviluppo: Torino in bicicletta	42
8.2. Ciclopiste sul Po.....	43
9. MOBILITÀ PEDONALE.....	44
9.1. Mobilità pedonale	44
9.2. Il progetto “piedibus”.....	45
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE	46
1. PRINCIPALI NOZIONI PROGETTUALI PER LA REALIZZAZIONE DI PISTE CICLABILI	47
1.1. Tipologie delle piste ciclabili – schede tecniche	48
1.2. Attraversamenti ciclabili.....	52
1.3. Le intersezioni organizzate a rotatoria.....	52
1.4. Segnaletica stradale.....	54
1.5. Superfici ciclabili.....	54

INDICE

1.6. Valutazioni economiche.....	56
2. IL SISTEMA CICLABILE NEL BICIPLAN.....	57
3. LE PRINCIPALI DIRETTRICI E CIRCOLARI CICLABILI.....	58
DIRETTRICE 1 (D1).....	60
DIRETTRICE 2 (D2).....	64
DIRETTRICE 3 (D3).....	69
DIRETTRICE 4 (D4).....	72
DIRETTRICE 5 (D5).....	74
DIRETTRICE 6 (D6).....	76
DIRETTRICE 7 (D7).....	79
DIRETTRICE 8 (D8).....	82
DIRETTRICE 9 (D9).....	84
DIRETTRICE 10 (D10).....	86
CIRCOLARE 1 (C1).....	88
CIRCOLARE 2 (C2).....	91
CIRCOLARE 3 (C3).....	96
CIRCOLARE 4 (C4).....	101
4. CORONA VERDE.....	104
4.1 I parchi.....	104
4.2 I fiumi.....	105
4.3 Le regge.....	105
4.4 Le aree rurali.....	106
4.5 Atti ufficiali e documentazione - Il Protocollo d'Intesa.....	106
4.6 Il Disciplinare per la Corona Verde.....	106
4.7 I Masterplan.....	106
4.8 Cosa stiamo facendo.....	107
4.9 Le prospettive.....	107
4.10 Corona di Delizie in Bicicletta.....	108
5. GLI ITINERARI DI DISTRIBUZIONE.....	109
Area NORD –EST.....	110
Area NORD –OVEST.....	111
Area SUD –OVEST.....	113
Area SUD –EST.....	114
6. GLI ITINERARI CICLABILI ED IL SISTEMA DEL VERDE.....	115
6.1 L'Anello Verde.....	115
6.2- Il Sistema Verde - Azzurro.....	115
6.3 il Passante Verde.....	116
6.4 Il sistema dei viali alberati.....	116
6.5 I programmi organici.....	117
6.6 I Greenbelt ed i nuovi percorsi in progetto.....	118
6.7 Nuovi percorsi ciclabili in esecuzione ed in progetto.....	120
7. L'AREA CENTRALE.....	121
8. GLI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI DEI NODI.....	123
9. LA CICLABILITÀ DIFFUSA.....	126
9.1. Analisi della maglia stradale- Gerarchia PUMS.....	126
9.2. Analisi corsi - viali cittadini.....	127
9.3 Il doppio senso ciclabile- sperimentazioni.....	133

INDICE

10. LE "ISOLE AMBIENTALI"	134
10.1. Le zone a 30 – esempi realizzati sul territorio cittadino – l'area "Castelgomberto"	135
11. LA SEGNALETICA D'INDIRIZZAMENTO CICLABILE	137
12. LA SOSTA CICLABILE E L'INTERMODALITÀ	139
PARTE IV – COSTI - FINANZIAMENTI- PIANO ANNUALE - RENDICONTO	140
1. I COSTI PER L'ATTUAZIONE DEL BICIAN	141
2. LE RISORSE	142
2.1. I fondi comunali	142
2.2. Altri fondi	142
3. IL PIANO DI LAVORO E IL RENDICONTO	142
3.1 Il Piano di lavoro	142
3.2 La verifica e il rendiconto	142
PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI	143
ALLEGATO 1	168
SISTEMA INDICATORI	168
4. INDICATORI INFRAZIONI	170
5. INDICATORI ECONOMICI	170
ALLEGATO 2	171
PLANIMETRIE	171

LA VISIONE DEL BICIAN

LA VISIONE DEL BICIAN

“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. Torino è una delle città italiane con i valori più alti di inquinanti atmosferici e la seconda in assoluto come densità automobilistica dopo Napoli: 4.317 auto per Km² (Istat, 2011), cui corrispondono 62 auto x 100 abitanti.

Oltre al fondamentale problema della qualità dell'aria, si pone quindi anche un rilevante aspetto di inquinamento e congestione spaziale del parco auto complessivo, immobile o circolante. Uno spazio prezioso e di valore sottratto alla vivibilità, alla socialità e alla bellezza.

Oggi è veramente improcrastinabile una intenzionalità di direzione, di senso, negli interventi sul territorio urbano che vanno ad impattare sul modo di vivere e di muoversi delle persone. Le città del centro e nord Europa devono essere finalmente il modello da seguire.

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.

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.

E' esperienza di tutti che nel 70-80% del territorio urbano la sicurezza stradale e il pieno rispetto del Codice della Strada, specialmente in rapporto alla precedenza pedonale, si possono ottenere solamente con velocità attorno ai 30 km/h o minori. La formalizzazione di questa misura rappresenterà un importante segnale e contribuirà al raggiungimento degli obiettivi. Tutte le ricerche e gli studi sulle esperienze già realizzate dimostrano che, oltre ad una drastica diminuzione dell'incidentalità e delle vittime, la moderazione della

velocità, contrariamente al facile “senso comune”, non penalizza assolutamente la velocità media di spostamento in città e ha effetti benefici complessivi sulla qualità dell'aria.

Per questi motivi l'Unione Europea ha iniziato un percorso per rendere tale misura un obiettivo di tutti gli Stati membri.

In questo contesto la bicicletta, nelle sue diverse tipologie: classica, elettrica, pieghevole..., va vista come una scelta strategica, insieme al TPL e alla pedonalità, per cambiare volto alla mobilità.

Non si tratta di “accontentare” una minoranza un po' rumorosa di cittadini, ma di pianificare una strategia, sulla base dei principi sopra esposti, che possa far spostare progressivamente un buon numero di cittadini dal mezzo motorizzato privato alla bicicletta come mezzo di trasporto usuale, o anche verso una combinazione TPL / bici e auto/bici.



LA VISIONE DEL BICIPLAN

La crisi economica strutturale che l'Italia, insieme a tutta la società occidentale, sta vivendo può essere vista anche come un'opportunità per incidere su cambiamenti di abitudini (già in atto) che, stimolati da motivazioni di risparmio (benzina, costi gestione auto, ecc.), possono trasformarsi in un cambiamento culturale più profondo nel modo di vedere e vivere la città e di muoversi in essa.

Con gli interventi realizzati negli anni scorsi su percorsi e piste ciclabili e, recentemente, con il servizio di bike sharing TOBike, è già stato avviato un percorso in questa direzione.

Rendere più facile e sicura la mobilità con particolare attenzione all'utenza debole, pedonale e ciclabile, è un obiettivo importante dell'amministrazione. Il piano della mobilità ciclabile può diventare lo strumento perché questo avvenga. Infatti il piano si configura come l'insieme organico di progetti e azioni utili a rendere più facile e sicuro l'uso della bicicletta in città, sia attraverso soluzioni tecniche sia con attività promozionali e culturali.

Il Piano si inquadra all'interno del PUMS ed in coerenza con lo stesso definisce le priorità d'intervento.

In ambito urbano la media della lunghezza degli spostamenti misura circa 5 km, la bicicletta risulta essere un mezzo competitivo e flessibile, per gli spostamenti casa/lavoro – casa/scuola, per acquisti, per l'accessibilità al centro storico e in tutti i casi in cui mostrano i propri limiti l'automobile e il trasporto pubblico.

Ai fini di promuovere un modello di mobilità sostenibile, alternativo all'uso esclusivo dell'auto privata, è importante ragionare su una rete di percorsi ciclabili, sicuri, interconnessi con altre modalità di trasporto, servizi e strutture dedicate.



PARTE I - DAL PUMS AL BICIPLAN

1. PERCHÉ SPOSTARSI IN BICICLETTA

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

3. STORIA E POLITICHE PER LA MOBILITÀ CICLABILE A TORINO

4. CRONOLOGIA REALIZZAZIONE PISTE/PERCORSI DAL 2001

5. ADESIONE DELLA CITTÀ A "CARTE" E PETIZIONI

6. IL PUMS E LA MOBILITÀ CICLABILE

7. L'OBIETTIVO STRATEGICO DEL BICIPLAN

1. PERCHÉ SPOSTARSI IN BICICLETTA

Le politiche della mobilità ciclistica sono all'ordine del giorno nella maggior parte delle città europee. Incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano significa diminuire progressivamente gli spostamenti motorizzati ed avere città più pulite, silenziose, sicure e vivibili. I vantaggi dell'uso della bicicletta sono evidenti: è ecologica, veloce, divertente, economica.

La bicicletta è un mezzo di trasporto agile, che non ingombra, non inquina, non fa rumore, non produce emissioni di alcun tipo e del tutto compatibile con l'ambiente urbano.

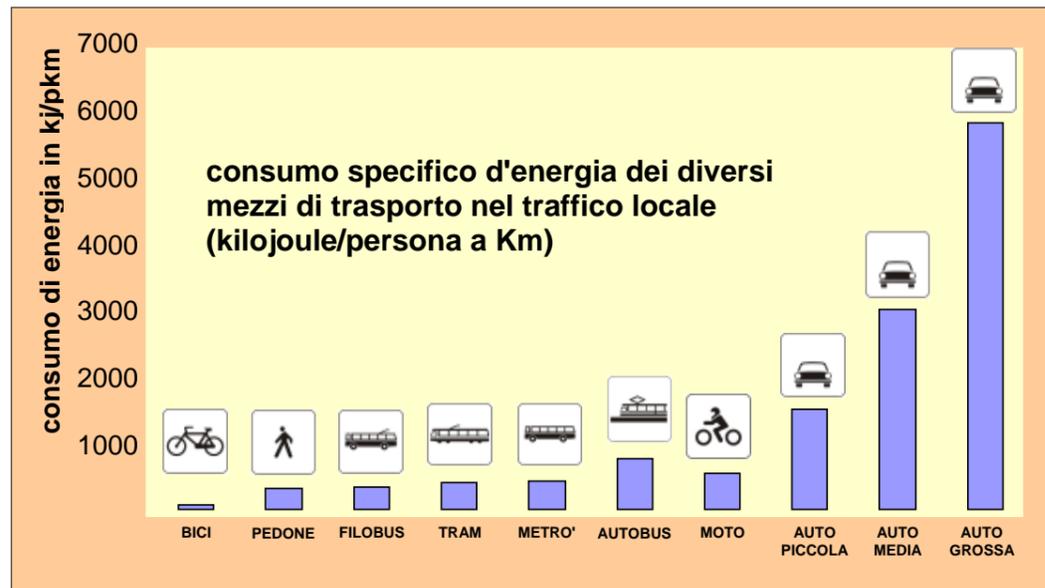
È un mezzo particolarmente economico, sia in termini di risparmio, sia d'efficienza energetica. Sulle brevi e medie distanze, fino ai 6-7 km. (la maggioranza di quelle relative agli spostamenti quotidiani individuali), la bici è competitiva rispetto ai mezzi motorizzati.

L'uso quotidiano della bicicletta migliora significativamente la salute di chi la utilizza (in particolare riduce il rischio di malattie cardiache), consente di respirare meno inquinanti (un automobilista inala più ossido di carbonio, ossido d'azoto e benzene di un ciclista).

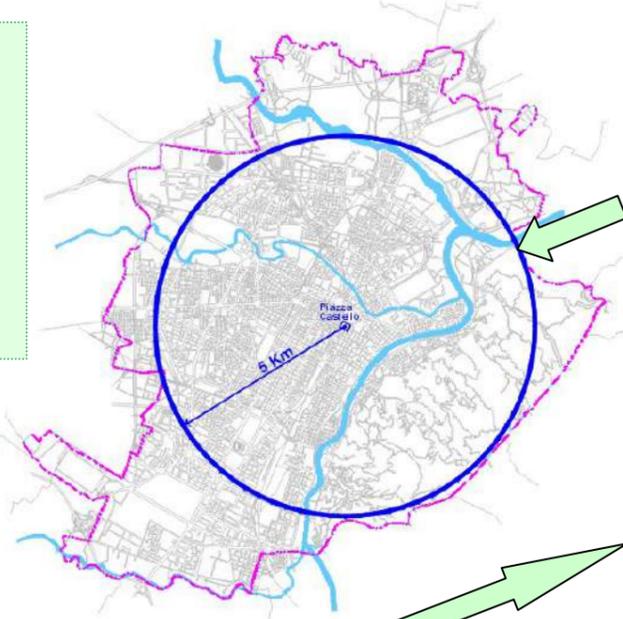
La sua diffusione, se adeguatamente sostenuta, migliora anche il livello complessivo della sicurezza stradale, riducendo i costi sociali correlati al traffico e all'incidentalità. In un'ottica complessiva, la bicicletta permette anche il ridimensionamento della dipendenza dalle fonti non rinnovabili.



PARTE I - DAL PUMS AL BICIAN



La bicicletta consente di muoversi con una grande autonomia: è disponibile ad ogni ora del giorno e per qualsiasi destinazione.



Negli spostamenti in ambito urbano, fino a 7 km, la bicicletta risulta essere un mezzo competitivo nei confronti dell'auto. Sulle brevi distanze la velocità della bicicletta è competitiva rispetto al trasporto pubblico. In un cerchio di 5 Km di raggio con centro in piazza Castello, è compreso il 70% del territorio urbano. In un cerchio di 1,5 Km di raggio si trovano le piazze Statuto, Repubblica, Vittorio, Carlo Felice, le stazioni di Porta Nuova e Porta Susa, i maggiori poli di servizi...

Andare in bicicletta è stimolante: permette un contatto diretto con le persone, le località, i paesaggi, i suoni e gli elementi naturali. E' un modo gradevole e comodo per esplorare una città, più veloce dello spostamento a piedi ma sufficientemente lento per consentire visite turistiche, con un alto grado di flessibilità e autonomia.

La mobilità ciclistica è una modalità di trasporto urbano ad alta efficienza:

Per percorrere la stessa distanza un ciclista consuma 200 volte meno energia rispetto all'auto e cinque volte meno energia di un pedone. Con 500 calorie, che corrispondono a 100 g. di zucchero o a 55 g. di grasso o di benzina, un ciclista pedala per 37 Km, un escursionista cammina per 14 km. Con 55 g. di benzina il motore di un'auto di media cilindrata si spegne dopo circa 700 m.

Andare in bici fa bene alla salute: diminuisce il rischio di obesità, malattie cardiovascolari e diabete. Riduce l'ansia, migliora la forma fisica e la salute mentale.

La mobilità ciclistica si integra con le politiche di inclusione sociale: muoversi in bici è più economico anche del trasporto pubblico, per questo consente a tutti l'accesso alle opportunità che la città offre in termini di lavoro, istruzione, cultura e tempo libero

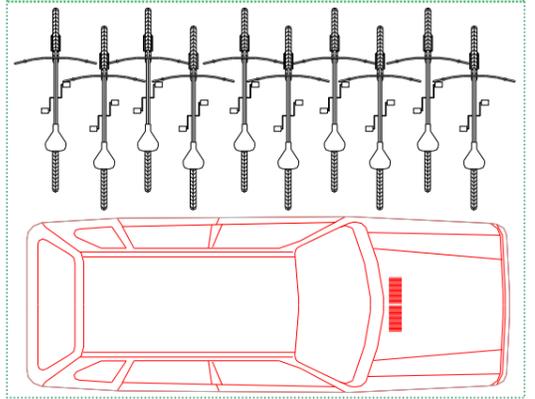
La bicicletta consente a tutte le persone in normali condizioni di salute di muoversi in autonomia, compresi bambini ragazzi, e, più in generale e coloro che non hanno la patente

Su percorsi lunghi la bicicletta favorisce l'intermodalità con il trasporto pubblico

Le biciclette sono veicoli economici, contribuiscono al risparmio energetico, hanno costi di manutenzione contenuti

La bicicletta permette spostamenti flessibili: è agile nei percorsi, nei cambi di direzione ed è facile da parcheggiare.

La bicicletta favorisce gli spostamenti "porta a porta" e fa risparmiare il tempo per la ricerca di parcheggio. La bicicletta occupa poco spazio anche con le rastrelliere per la sosta: un posto auto occupa 10 m² in un parcheggio auto possono essere collocate 10 biciclette



PARTE I - DAL PUMS AL BICIPLAN

2. RIFERIMENTI NORMATIVI

La normativa che disciplina piste ciclabili, itinerari ciclabili, e mobilità ciclabile in generale è costituita da indicazioni della Comunità Europea, leggi e regolamenti nazionali, regionali e comunali.

Indicazioni dell'Unione Europea

Libro arancio 1999 "Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire";

Libro verde 2007 "Verso una nuova cultura della mobilità urbana";

Risoluzione del Parlamento europeo sulla sicurezza stradale in Europa 2011 – 2020.

Normativa Nazionale

D.L. 30 aprile 1992 n° 285 e successive modificazioni: Nuovo Codice della Strada;

D.P.R. 16 dicembre 1992 n° 495 e successive modificazioni: Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;

L. 366/98 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica";

D.M. 557/99 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili";

D.M. 5 novembre 2001 "Norme Funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Normativa Regionale

L.R 33/90 "Interventi per la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto";

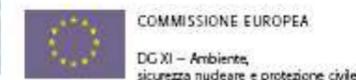
Linee guida Zone 30 (Linea guida 10 – la rete dei percorsi ciclabili) giugno 2007.

Normativa Comunale

Regolamento Edilizio (art. 48 p.to 2);

Regolamento d'Igiene (art. 82 p.to 4).

città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire



PARTE I - DAL PUMS AL BICIPLAN

3. STORIA E POLITICHE PER LA MOBILITÀ CICLABILE A TORINO

Dati gli alti livelli di inquinamento atmosferico e di congestionamento urbano che compromettono la qualità di vita nella nostra Città il sistema della mobilità ciclabile assume un'importanza sempre maggiore nel quadro generale della mobilità urbana. Incentivare l'utilizzo della bicicletta non solo per il tempo libero ma soprattutto per gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro significa togliere quote consistenti di spostamenti motorizzati privati che sono i principali produttori di CO₂ e PM₁₀.

Diversi sono stati gli interventi della Città attuati negli anni per sostenere questa politica:

1980 - 1990

In stretta connessione con l'esigenza di portare a sistema gli spazi verdi cittadini, vengono realizzati i primi **32** km. di percorsi ciclabili inseriti prevalentemente nel reticolo verde urbano rappresentato dai parchi, dai viali alberati e dalle sponde fluviali.

La tipologia di questi percorsi tende inizialmente a privilegiare ed incentivare l'uso della bicicletta per il tempo libero ponendosi al tempo stesso come supporto di una rete di percorsi ciclopedonali di più ampio sviluppo, da consolidare nel tempo in un sistema continuo ed integrato con gli altri sistemi della mobilità urbana.

I percorsi di cui trattasi sono i seguenti: sponda sinistra del Po da Vallere a San Mauro; corsi Vinzaglio / Duca degli Abruzzi / IV Novembre / Agnelli / Unione Sovietica da corso Vittorio a Stupinigi; corso Re Umberto da corso Vittorio a Piazza d'Armi; corso Taranto da parco Colletta a parco Sempione; via O. Vigliani da via Monastir al parco Colonnetti; via Pio VII da corso Giambone al parco Colonnetti; corsi Monte Grappa / Monte Cucco dal parco Pellerina al parco Ruffini; sponda destra del PO da dal ponte Sassi al ponte Regina Margherita.

Maggiore dettaglio dell'evoluzione di questa fase iniziale della mobilità ciclabile sono ripresi nel capitolo 6 "Itinerari ciclabili e Sistema del Verde".

1990

Con delibera del 21/3/90 il Consiglio Comunale di Torino approva il "Sistema di Percorsi Ciclopedonali" in parte lungo alcuni assi viabili, in parte lungo le sponde dei fiumi e nei parchi, prevedendone la realizzazione di circa 200 km. La città si dota di 1500 biciclette ad uso pubblico che vengono distribuite in 5 punti noleggio.

1992-1993

Sulla base della delibera approvata nel 1990 vengono progettati interventi di riqualificazione su 32 km di piste ciclabili e per la realizzazione di **38** km di nuovi itinerari.

Torino si iscrive all'associazione Città Ciclabili.

1994

Il 30/3/94 viene deliberato il Progetto Biciclette che propone tra l'altro la costituzione di un gruppo di lavoro dell'Amministrazione.

1995

Viene approvata il 21/12/95 la delibera che prevede l'incarico a un professionista per la progettazione preliminare delle piste ciclabili del Progetto Biciclette.

1996

Il 15/7/96 viene approvato il progetto preliminare e deliberata la spesa di Lire 5.911.111.000 per la realizzazione di altri **30** km di percorsi ciclabili.

1998

Si realizzano nuove piste su via Filadelfia, la Spina Reale, il fiume Dora, corso Brunelleschi/Telesio e nel centro città. Nasce così la "corsia ciclabile", cioè non più pista completamente protetta ma, come avviene in tutti i paesi del nord Europa, una semplice linea tracciata sull'asfalto per dividere auto da ciclisti; la più famosa è in via Bertola.

Viene stampata in 5000 copie e distribuita gratuitamente la Carta dei Percorsi Ciclabili.

2000

Vengono acquistate 1800 rastrelliere, installate nel 2000 e 2001.

2002

Si costituisce l'Ufficio Biciclette, gestito da un esperto esterno alla pubblica amministrazione, il Gruppo di Lavoro intersettoriale sulla mobilità ciclabile e il Comitato Consultivo composto dalle Associazioni ciclistiche. (deliberazione della G.C. n° mecc. 2002 1490/006).

2003

La rete ciclistica cittadina raggiunge uno sviluppo di circa **60** Km lungo la viabilità, e di circa **20** km nei parchi urbani e fluviali.

PARTE I - DAL PUMS AL BICIPLAN

2004

La Città approva “**Il piano degli Itinerari Ciclabili**”, quale piano di dettaglio del Piano Urbano del Traffico (PUT). Il Piano “prevede uno sviluppo della rete ciclabile sul territorio cittadino, che permetta di attraversare la città lungo le principali direttrici e che sia funzionale allo sviluppo del tessuto urbano torinese”. La città di Torino sta progressivamente realizzando gli itinerari del Piano attraverso programmi annuali.

2007

La Città si aggiudica il 1° premio “Città Amiche della bicicletta” fra le grandi città italiane per le politiche attuate a favore della mobilità ciclabile.

2008

La Città approva le **Linee di indirizzo del PUMS** (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) che tra le azioni per migliorare e garantire l'accessibilità al territorio prevedono di sostenere la mobilità ciclopedonale (deliberazione del C.C. n° mecc. 2008 01770/006).

2009

Si ricostituisce l'Ufficio Biciclette, all'interno del Settore Tutela Ambiente, il GdL e il C.C. (delibera della G.C. n° mecc. 2009 01767/021).

La Città aderisce alla **carta di Bruxelles** che rappresenta un impegno ad attivare politiche adeguate per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale, e ad assumere iniziative locali a tale fine (deliberazione della G.C. n° mecc. 2009 04422/021).

Inoltre la Città aderisce formalmente alla **Petizione della FIAB** (Federazione Italiana Amici della Bicicletta), volta a equiparare la bicicletta al mezzo pubblico per gli spostamenti casa-lavoro, riconoscendo in tal modo il “cosiddetto infortunio in itinere”.

2010

In occasione della Giornata Mondiale per l'Ambiente (6 giugno), la Città inaugura il Servizio Bike Sharing.



2011

La delibera di adozione del PUMS (D.C.C.: mecc 2010 03195/006 del 7/02/2011), indica che “...in continuità con il Piano degli itinerari ciclabili (approvato come piano di dettaglio al PUT 2002 - deliberazione Giunta Comunale 3 febbraio 2004 - mecc. 2004 00550/006) sarà redatto il Piano Ciclistico della Città; piano che definirà nell'arco temporale del PUMS gli interventi e le azioni prioritarie per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica”.

2012

Torino aderisce alla campagna promossa dal Times e al manifesto di 8 punti rilanciato in rete sotto il nome di “**salvaiciclisti**”.

La città è dotata di un sistema di piste/ percorsi ciclo-pedonali per uno sviluppo complessivo di circa **175 km**, lungo le strade e nei parchi.

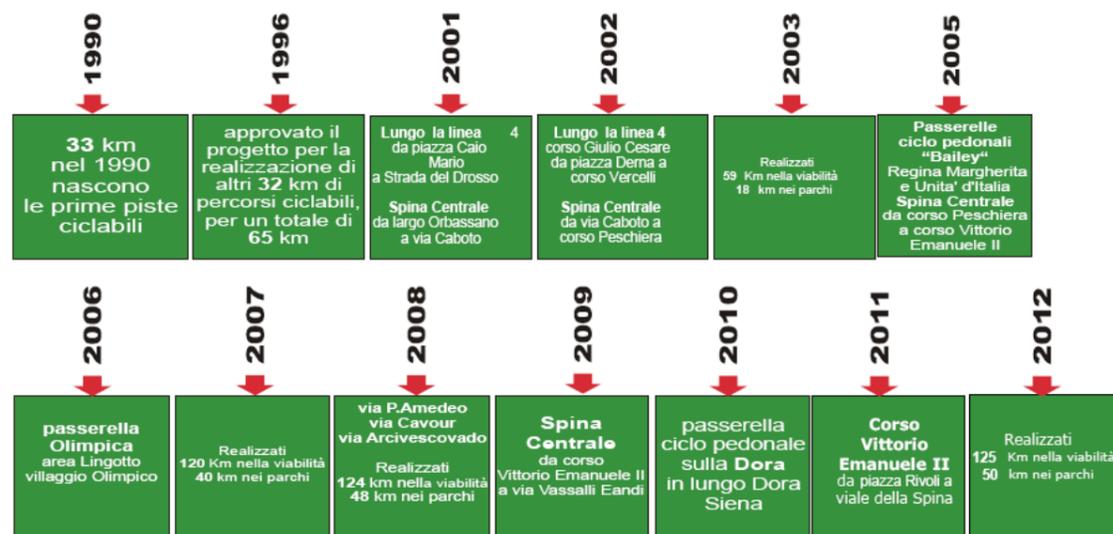


PARTE I - DAL PUMS AL BICIPLAN

4. CRONOLOGIA REALIZZAZIONE PISTE/PERCORSI DAL 2001

Nel 2004, è stato approvato il Piano degli itinerari ciclabili quale Piano di dettaglio del Piano urbano del traffico (PUT 2002). Il Piano prevedeva la realizzazione di circa 290 km di piste ciclabile, da realizzare in parte lungo la viabilità, in parte all'interno dei grandi parchi cittadini e lungo le sponde fluviali.

Al 2012 sono stati realizzati circa 175 km (125 lungo la viabilità e 50 nei parchi).



Cronistoria degli interventi realizzati dal 2001 ad oggi

Elenco dei progetti attuati, stato di avanzamento degli interventi in corso di ultimazione e/o di prossima aggiudicazione, ed infine situazione dei progetti in corso di definizione ed approvazione, tutti relativi alle opere di viabilità ciclabile.

Viabilità ciclabile anno 2001 - Opere di manutenzione straordinaria e di completamento". Importo complessivo Euro 309.874,14.

I lavori sono stati ultimati nel mese di ottobre 2004.

Interventi di manutenzione e completamento delle seguenti piste ciclabili:

- corso Settembrini (corso Orbassano/piazzale Caio Mario) – mt. 1.728;
- corso Agnelli (corso Tazzoli/corso Cosenza) – mt. 600;
- corso Rosselli (corso Trapani/corso Mediterraneo) – mt. 1.585;
- via delle Primule (corso Ferrara/via delle Primule) – mt. 800;
- via Stradella (largo Giachino/via Giachino) – mt. 1.000;
- via Badini Confalonieri (via Sansovino/corso Grosseto) – mt. 1.000;
- via Bertola (via San Francesco d'Assisi/piazza XVIII Dicembre) – mt. 910.

Viabilità ciclabile anno 2003 - Opere di manutenzione straordinaria e di completamento". Importo complessivo Euro 1.101.016,00.

I lavori sono stati ultimati nel mese di novembre 2006.

Interventi di manutenzione e completamento delle seguenti piste ciclabili:

- lungo Dora Firenze (corso Giulio Cesare/corso Regio Parco) – mt. 800;
- corso Matteotti (corso Vinzaglio/corso Re Umberto) – mt. 700;
- corso Re Umberto (corso Matteotti/piazza Solferino) – mt. 200;
- corso Vittorio Emanuele II (piazza Rivoli/piazza Adriano) – mt. 1.850;
- corso Monte Cucco/corso Monte Grappa (tratto: completo) – mt. 2.800.
- corso Moncalieri (banchina ovest) – mt. 1.510;
- corso Brunelleschi (banchina centrale) – mt. 1.400;
- corso Francia (lato nord-banchina nord) – mt. 30;
- corso Telesio (banchina centrale) – mt. 1.265;
- corso Appio Claudio (marciapiede nord) – mt. 355;
- corso Trapani (marciapiede ovest) – mt. 112;
- via Tirreno (marciapiede ovest) – mt. 126;
- via Arbe (marciapiede sud) – mt. 270;
- corso Unione Sovietica (banchina centrale) – mt. 1.730;
- strada del Portone (lato marciapiede) – mt. 2.800;
- piazza d'Armi (viale alberato) – mt. 1.836;
- via Badini Confalonieri (tappetino e segnaletica orizzontale) – mt. 1.368.

Viabilità ciclabile anno 2004 - Opere di manutenzione straordinaria e di completamento ". Importo complessivo Euro 2.042.000,00.

I lavori sono stati ultimati nel mese di dicembre 2007.

Attuazione del "Piano degli Itinerari Ciclabili" approvato a febbraio 2004, con interventi di manutenzione straordinaria e di completamento delle seguenti piste ciclabili:

- corso Vittorio Emanuele II (piazza Adriano/Spina Centrale) – mt. 600;
- corso Allamano (strada del Barocchio/via Guido Reni) – mt. 700;
- corso Cosenza (piazza Pitagora/corso Unione Sovietica) – mt. 1.750;
- via Pio VII (corso Giambone/via O. Vigliani) – mt. 3.000;
- via O. Vigliani (piazzale Caio Mario/via Tommaso Villa) – mt. 1.850;
- strada delle Cacce - via Formiggini (tratto: completo) – mt. 1.150;

PARTE I - DAL PUMS AL BICIAN

- **via Plava** (corso Unione Sovietica/via Faccioli) – mt. 800;
- **corso Brianza** (piazza Chiaves/ponte Washington) – mt. 550;
- **corso Duca degli Abruzzi** (Rosselli/ V Emanuele. II) – mt. 1.800;
- **strada Castello di Mirafiori** (strada delle Cacce/via Artom) – mt. 850;
- **corso Romania** (corso Giulio Cesare/stabilimento Michelin) – mt. 500.
- **Borgata Bertolla:** ripristino del collegamento ciclo-pedonale all'interno area AEM, con sistemazione dell'area a parcheggio esterna in via Monte Tabor;
- **via Fattorelli:** completamento del collegamento ciclo-pedonale della cosiddetta "curva delle 100 lire", realizzando un attraversamento rialzato, allargando il marciapiede e ripristinando la pavimentazione lungo tutta la curva;
- **corso Vinzaglio:** adeguamento del percorso ciclabile bidirezionale, con interventi di realizzazione e posa della prevista segnaletica orizzontale e verticale;
- **ponte-diga:** (lungo Stura Lazio) verso strada del Meisino, completamento del collegamento ciclo-pedonale, ridotto ad un semplice viottolo, realizzando l'allargamento del sedime e migliorando l'inclinazione.

Viabilità ciclabile anno 2007 - Opere di manutenzione straordinaria e di completamento ". Importo complessivo Euro 1.015.000,00

I lavori sono stati ultimati nel mese di agosto 2010.

Attuazione del "Piano degli Itinerari Ciclabili" approvato a febbraio 2004, con interventi di manutenzione straordinaria e di completamento delle seguenti piste ciclabili:

- **corso Umbria** (corso Regina Margherita/corso Svizzera) – mt. 2.000;
- **lungo Dora Voghera** (ponte di Sassi/ponte Washington) – mt. 950;
- **corso Re Umberto** (corso Matteotti/corso De Nicola) – mt. 1.900;
- **corso Stati Uniti** (corso Castelfidardo/corso Re Umberto) – mt. 900;
- **via Zino Zini:** (corso Bramante/via Bossoli) – mt. 2.100.
- **via Sacchi:** realizzazione del percorso promiscuo pedonale e ciclabile sulla banchina alberata lato est di via Sacchi (lato muro ferrovie), tratto da corso Sommeiller a corso Stati Uniti, in continuità con l'attuale percorso pedonale esistente;
- **Collegamento:** realizzazione del collegamento ciclo-pedonale tra corso Re Umberto e corso Monte Lungo, nel tratto di corso Galileo Ferrarsi e piazzale Costantino il Grande, in continuità e completamento con l'attuale percorso ciclabile di corso Re Umberto;
- **via Filadelfia** (continuità percorso esistente – Reni/G.Bruno) – mt. 2.580;
- **via Balla** (collegamento funzionale – Filadelfia/Cascina Giaione) – mt. 70;

- **rotatoria Artom/Castello di Mirafiori** (colleg. Parco Sangone)– mt. 200;
- **corso Orbassano** (marciapiede lato est – Settembrini/Tazzoli) – mt. 950;
- **strada del Portone** (collegamento con corso Orbassano) – mt. 140.
- **corso Rosselli** (tratto corso Trapani/corso Mediterraneo) – mt. 1610
- **corso Allamano** (tratto strada del Barocchio/via Guido Reni) – mt. 740
- **corso Cosenza** (tratto piazza Pitagora/corso Unione Sovietica) mt. 1160
- **corso Brianza** (tratto piazza Chiaves/ponte Washington) – mt. 430

Viabilità ciclabile anno 2008 - Opere di manutenzione straordinaria e di completamento ". Importo complessivo Euro 800.000,0".

I lavori sono stati ultimati nel mese di marzo 2011.

- **corso Sebastopoli** (tratto: via Guido Reni/corso Orbassano) – mt. 1.300
- **corso Duca degli Abruzzi** (corso Rosselli/corso V. Eman. II)–mt. 1.800
- **corso Vittorio Emanuele II** (piazza Adriano/Spina Centrale) – mt. 600
- **Punti Neri** (situazioni critiche sull'intero territorio comunale).
- **Corso Vittorio Emanuele II** (opere complementari lato Terminal Bus).
- **via Borsellino:** ripristino del collegamento in continuità con il percorso di corso Vittorio Emanuele II e riqualificazione delle testate di via Borsellino, in previsione degli eventi per il 150° dell'Unità di Italia;
- **piazza Adriano** (tratto corso V. Emanuele II/corso Ferrucci)–mt. 150;
- **corso Taranto** (tratto piazza Rebaudengo/ Derna/ Sofia) – mt. 2.400.

Viabilità ciclabile anno 2009 - Opere di manutenzione straordinaria e di completamento ". Importo complessivo Euro 800.000,00.

- **lungo Po Antonelli** (ponte Sassi/ponte Regina Margherita) – mt. 1.700;
- **corso Moncalieri/Casale** (ponte Umberto I/ponte R.Margh.)– mt. 1.650

Viabilità ciclabile anno 2012 - Opere di manutenzione straordinaria e di completamento ". Importo complessivo Euro 420.000,00

PARTE I - DAL PUMS AL BICIAN

5. ADESIONE DELLA CITTÀ A “CARTE” E PETIZIONI

La Città di Torino ha aderito a due documenti particolarmente significativi nel campo della mobilità ciclistica, la Petizione nazionale FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta, rappresentante per l'Italia dell'European Cyclists' Federation) per il riconoscimento dell'infortunio in itinere da e verso il luogo di lavoro con la bicicletta, e la Carta di Bruxelles.

PETIZIONE NAZIONALE FIAB

La FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta Onlus (riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente quale associazione nazionale di protezione ambientale con Decreto Ministeriale del 28 maggio 2004, e dal Ministero Lavori Pubblici con Decreto Ministeriale del 21.03.01, quale associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale), ha lanciato nel 2007 una petizione nazionale per chiedere la tutela assicurativa per chi subisce un infortunio in bicicletta nel tragitto casa-lavoro.

La giurisprudenza italiana prevede una tutela assicurativa per chi subisce un infortunio nel tragitto casa-lavoro: è ***l'infortunio in itinere***. Viene riconosciuto in automatico solo per chi utilizza il mezzo pubblico e nei tragitti a piedi.



La bicicletta è considerata un mezzo privato al pari di tutti gli altri (auto, motocicli ecc.) per cui la copertura assicurativa Inail nel tragitto casa-lavoro è prevista solo se si dimostra che il suo utilizzo è “necessitato”, ovvero in assenza di un servizio di trasporto pubblico o per l' incompatibilità degli orari. Molti lavoratori ciclisti, che usano la bicicletta in sostituzione del mezzo pubblico, si sono visti pertanto negare il riconoscimento dell'infortunio dall'Inail poiché avrebbero potuto usare il mezzo pubblico. In questo caso l'infortunio in itinere, non essendo riconosciuto come tale, rientra nella categoria

“malattia”, con la conseguente negazione del riconoscimento di eventuali postumi invalidanti e di tutte le maggiori tutele degli infortuni sul lavoro.

Nell'ambito delle politiche a favore della mobilità sostenibile e, in particolare, per incentivare l'uso della bicicletta, considerato ambientalmente e socialmente utile e meritevole, la Petizione nazionale chiede che all'art. 12 del decreto legislativo n. 38 del 23/2/2000, dopo la frase “L'assicurazione opera anche nel caso di utilizzo del mezzo di trasporto privato, purché necessitato” venga aggiunto quanto segue: **“L'uso della bicicletta è comunque coperto da assicurazione, anche nel caso di percorsi brevi o di possibile utilizzo del mezzo pubblico.”**

La Città di Torino ha aderito formalmente alla Petizione con deliberazione di Giunta del 22 aprile 2008.

Nel novembre 2011, in seguito ad una corrispondenza fra l'Inail e la Fiab stessa, è emersa una novità, pur ancora in attesa di una modifica della legge: il ciclista infortunatosi in bicicletta, nonostante la possibilità di utilizzo del mezzo pubblico, viene comunque indennizzato se l'incidente è avvenuto su pista ciclabile o in una zona interdetta al traffico.



bike
to
work

In bici al lavoro
Mit dem Rad zur Arbeit



PARTE I - DAL PUMS AL BICIANPLAN

CARTA DI BRUXELLES

Torino è tra le città europee firmatarie della "Carta di Bruxelles", documento presentato a chiusura della Conferenza Internazionale "Velo-City" tenutosi a Bruxelles nel mese di maggio 2009, che rappresenta un impegno, ad attivare politiche adeguate per la promozione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto abituale, e di assumere direttamente iniziative locali a tale fine.

Tra le città europee che hanno aderito figurano: Bruxelles, Monaco di Baviera, Siviglia, Edimburgo, Tolosa, Bordeaux, Edimburgo. Tra le città italiane hanno aderito: Milano, Torino, Lodi, Cremona, Parma, Reggio Emilia, Bologna, Ferrara e i Comuni della Bassa Romagna.

Le città firmatarie si impegnano a:

- attuare politiche adeguate finalizzate a raggiungere almeno il **15% di spostamenti in bicicletta nel proprio territorio entro il 2020**, o una percentuale maggiore se quel limite fosse stato già raggiunto;
- ridurre almeno del 50% il rischio di incidenti mortali per i ciclisti entro il 2020;
- realizzare cicloposteggi e politiche contro il furto delle bici;
- attivare opportune iniziative per aumentare gli spostamenti sicuri in bicicletta nei percorsi casa-scuola e casa-lavoro;
- contribuire allo sviluppo del turismo sostenibile investendo per migliorare e incrementare il turismo in bicicletta;
- cooperare più strettamente con: 1) le associazioni di utenti della bicicletta, 2) le organizzazioni dei dettaglianti e dei produttori di bici, 3) tutti gli altri soggetti interessati come polizia, consulenti e centri di esperienza, tecnici e costruttori di infrastrutture, per raggiungere gli obiettivi prefissi e per essere di buon esempio per altre città.

Le città firmatarie, chiedono alla Commissione Europea e al Parlamento Europeo di:

- fissare l'obiettivo di raggiungere almeno il 15% di spostamenti in bicicletta nella ripartizione modale in Europa, entro l'anno 2020;
- istituire la figura del Responsabile Europeo della Mobilità ciclistica nell'amministrazione della Commissione Europea
- creare un gruppo inter-parlamentare sulla Mobilità in bicicletta nel Parlamento Europeo

- finanziare in maniera adeguata appositi Programmi europei finalizzati a sostenere quelle città e quelle ONG che promuovono gli spostamenti in bicicletta in Europa.

Inoltre, i firmatari della Carta chiedono alle Autorità di tutto il mondo, a tutti i livelli, di promuovere in modo deciso la mobilità ciclistica e di incorporare tale forma di mobilità sostenibile in tutte le aree delle politiche (sanità, pianificazione territoriale, gestione delle città, economia, mobilità e traffico, tempo libero, sport, turismo).



Città europee firmatarie

PARTE I - DAL PUMS AL BICIANPLAN

6. IL PUMS E LA MOBILITÀ CICLABILE

Nella complessità dell'ambiente urbano, che per sua natura offre varie possibilità di spostamento, l'accessibilità da parte di tutti alle varie funzioni urbane, comporta il governo delle forme di spostamento nel modo più appropriato per la densità di relazioni e per l'equilibrio dell'ambiente.

Il principio di accessibilità territoriale è alla base di ogni componente del sistema della mobilità urbana, dalla mobilità collettiva a quella individuale motorizzata, ciclabile e pedonale.

L'obiettivo è quello di governare l'accessibilità al territorio in relazione alla diversificazione delle modalità di trasporto ed alla domanda di mobilità, attraverso l'analisi della domanda espressa dai cittadini (compresi quelli dell'area metropolitana): da quella sistematica (casa-lavoro, casa-scuola), a quella erratica (svago, loisir...). **Si dovranno quindi adottare opportune misure ed azioni, tali da indurre, per scopo e modo di muoversi, spostamenti più compatibili con il territorio e l'ambiente.**

In particolare viene esaminata la diversa infrastrutturazione trasportistica del territorio per individuare le strategie più adatte per specifici assetti territoriali e poli attrattori di mobilità. *(Estratto linee guida Pums)*

La congestione del traffico cittadino è uno dei problemi maggiormente presenti nelle città europee. Non esiste un'unica soluzione al problema della congestione: in generale, si dovrebbe promuovere un uso più moderato dei veicoli privati e dei veicoli per il trasporto delle merci, rendendo al contempo più attraenti e sicure le alternative all'uso dell'automobile privata, come **spostarsi a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici o in motocicletta e motorino, e permettendo ai cittadini di ottimizzare i loro spostamenti grazie a combinazioni efficienti di vari modi di trasporto.**

Per riequilibrare lo split modale tra trasporto privato e trasporto pubblico parallelamente alle azioni che saranno attivate per aumentare l'uso di quest'ultimo, potranno essere sviluppate politiche che riducano la mobilità più inquinante e che incentivino forme specifiche di mobilità sostenibile, anche alternative, compatibili con l'ambiente.

L'espressione "mobilità alternativa" indica l'insieme di tutti quei sistemi di trasporto, siano essi tradizionali o innovativi, che offrono opzioni di spostamento sostenibili e alternative sia al mezzo privato, sia al mezzo pubblico. In tale ambito rientrano: la mobilità lenta "a impatto zero" (pedonalità e ciclabilità), le forme di trasporto veicolare a basso impatto (veicoli elettrici, ibridi, ecc.), ma anche sistemi di trasporto motorizzati, come le forme di uso collettivo dell'automobile (car sharing, car pooling, ...), la cui

sostenibilità risiede nella capacità di ridurre la quota di traffico stradale privato della mobilità urbana.

La delibera di adozione del PUMS (deliberazione C.C: mecc 2010 03195/006 del 7/02/2011, indicava che **"in continuità con il Piano degli itinerari ciclabili (approvato come piano di dettaglio al PUT 2002 - deliberazione Giunta Comunale 3 febbraio 2004 - mecc. 2004 00550/006) sarà redatto il Piano Ciclistico della Città; piano che definirà nell'arco temporale del PUMS gli interventi e le azioni prioritarie per la promozione e lo sviluppo della mobilità ciclistica".**

Linee di Indirizzo - Azioni - Misure operative contenute nel PUMS a favore della mobilità ciclo-pedonale (box)

Linea di Indirizzo N° 1 – Garantire e migliorare l'accessibilità al territorio			
Azioni	Facilitare l'intermodalità	Misure operative	- attrezzatura di nuovi punti di interscambio in nodi strategici
	Risolvere i nodi problematici della struttura viaria		- realizzare infrastrutture per la viabilità
	Sostenere la mobilità ciclo-pedonale		- sviluppo della rete ciclabile
Linea di Indirizzo N° 2 – Garantire e migliorare l'accessibilità delle persone			
Azioni	Facilitare l'accessibilità degli spazi pubblici	Misure operative	- soluzioni per il miglioramento della fruibilità pedonale - riprogettazione dell'avvicinamento ai principali nodi ferroviari e agli attestamenti delle linee metropolitane
Linea di Indirizzo N° 3a – Migliorare la qualità dell'aria			
Azioni	Promuovere forme alternative di mobilità sostenibile	Misure operative	attivazione del bike sharing
	Sostenere la mobilità ciclo-pedonale		- aumento dell'offerta di parcheggi bici presso le stazioni di ferrovia e metro e degli attrattori - incentivare forme di mobilità sistematica lenta
Linea di Indirizzo N° 3b – Migliorare la qualità dell'ambiente urbano			
Azioni	Estendere le riqualificazioni dello spazio pubblico	Misure operative	- sviluppo di un "Piano delle riqualificazioni dello spazio pubblico - ampliamento delle aree pedonalizzate - riqualificazione delle aree interessate dai cantieri delle infrastrutture trasportistiche
Linea di Indirizzo N° 5 – Garantire l'efficienza e la sicurezza al sistema della viabilità			
Azioni	Riorganizzare la viabilità di quartiere e locale	Misure operative	- riordino dell'uso della viabilità e della sosta di superficie e della connessione della viabilità di frangia
	Riordinare razionalizzare la segnaletica stradale		- programmi di rinnovo e semplificazione della segnaletica verticale Potenziamento della segnaletica orizzontale
	Perseguire il miglioramento della sicurezza stradale		- misure di moderazione e fluidificazione del traffico - progetti in nodi critici della viabilità - sviluppo della zone 30 - attraversamenti pedonali in sicurezza

PARTE I - DAL PUMS AL BICIAN

7. L'OBIETTIVO STRATEGICO DEL BICIAN

Il rapporto dell'ultima "Indagine sulla Mobilità delle persone e sulla Qualità dei Trasporti nell'Area Metropolitana e la Provincia di Torino" (IMQ 2010) dedica la copertina alla nuova realtà, in quell'anno appena inaugurata, del panorama del sistema dei mezzi di trasporto locali, il bike sharing, con queste parole:

"La copertina dell'indagine 2010 vuole evidenziare il ruolo che la mobilità ciclistica sta per assumere nell'area metropolitana torinese. Nel giugno 2010 è stato attivato il servizio di bike sharing di Torino che, insieme agli analoghi servizi nell'area metropolitana, offre un servizio pubblico di biciclette atto a favorire la co-modalità nell'area metropolitana".

La metodologia adottata dall'Agenzia prevede indagini CATI (indagine-questionario tramite interviste telefoniche) svolte con cadenza biennale alternando campioni di grandi dimensioni (circa 30 mila interviste) e campioni di piccole dimensioni (circa 7 mila interviste). Le interviste vengono realizzate normalmente in un periodo che va da febbraio a maggio/giugno (ciò tende a penalizzare il dato sugli spostamenti in bicicletta) e si basano strettamente su domande relative agli spostamenti di uno specifico e determinato giorno della persona intervistata (anche questa specificità tende a ridurre il dato percentuale della bicicletta rispetto alle interviste con domande più aperte in senso temporale).

Nell'indagine 2008, ultima con il campione allargato, il dato sulla ripartizione modale degli spostamenti all'interno del territorio comunale effettuati con l'uso di mezzi meccanici (auto, mezzi pubblici, moto, bici), con esclusione degli spostamenti a piedi, indicava per la bicicletta una percentuale del **3,14%**, corrispondente approssimativamente a circa **15.000** persone.

Nel primo semestre del **2013** è stata svolta la nuova indagine con campione allargato e il relativo rapporto di ricerca si prevede sia pronto nell'autunno.

Per incidere significativamente sulle attuali condizioni critiche ambientali, di sicurezza e di qualità urbana la Città intende impegnarsi a far sì che la bicicletta rappresenti almeno il **15%** (corrispondente approssimativamente a circa **75.000** persone) nella ripartizione modale della mobilità con mezzi meccanici tra 10 anni, calcolata con la metodologia sopra esposta dell'Agenzia Mobilità Metropolitana.

Le "Indagini sulla Mobilità delle persone" curate e realizzate dall'Agenzia per la Mobilità Metropolitana di Torino, a cadenza biennale, saranno utilizzate come fonte dei dati per il monitoraggio in itinere del raggiungimento dell'obiettivo.



PARTE I - DAL PUMS AL BICIPLAN

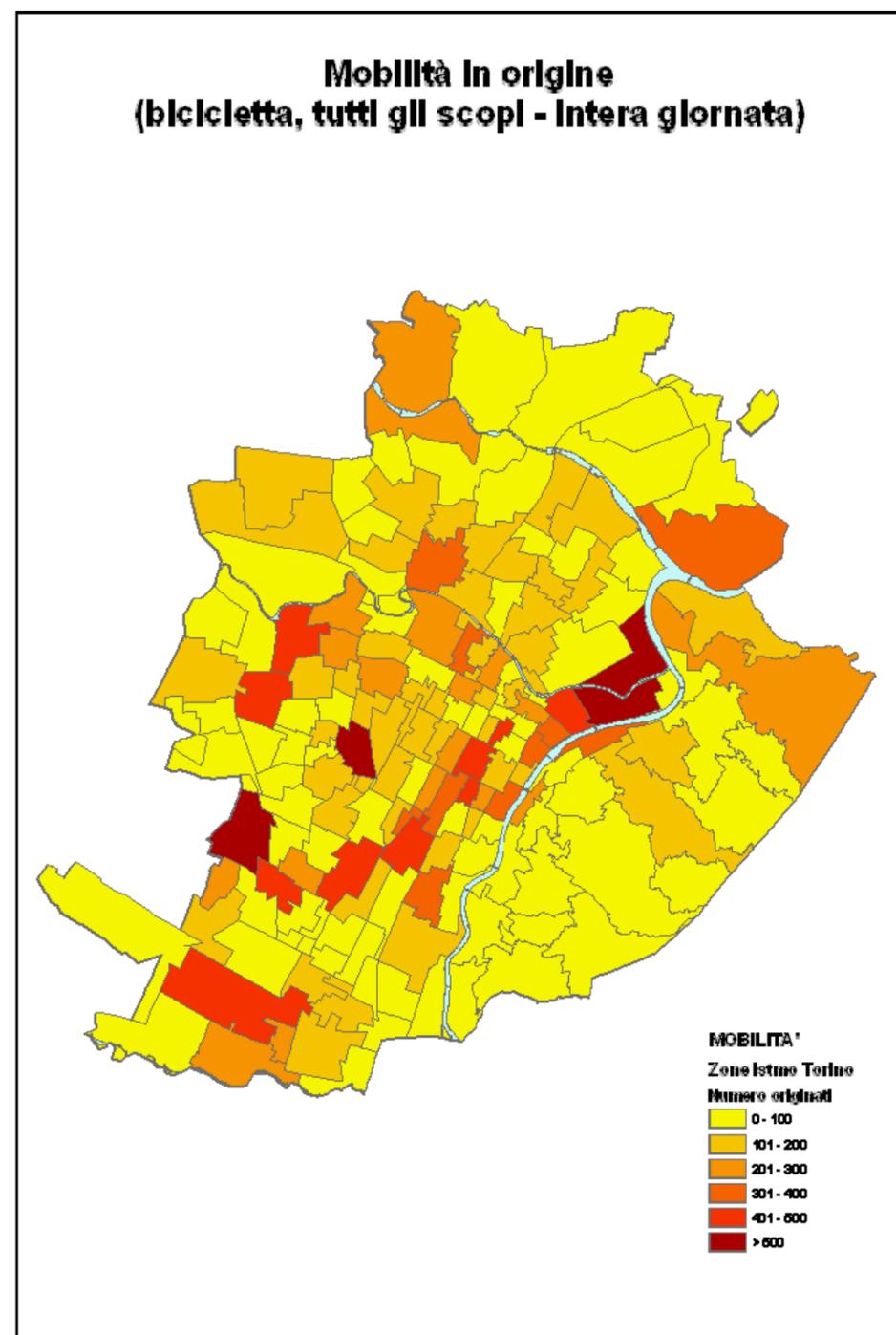
Dall'indagine della mobilità delle persone (IMQ 2008), svolta dall'Agenzia per la Mobilità di Torino su un campione di cittadini, emergeva che i principali attrattori per gli spostamenti in bici sono rappresentati dai poli universitari, dal centro storico e dalla zona ospedali. La planimetria a lato indica la densità di ciclisti in origine da ciascuna zona ISTMO (aggregazione di zone censuarie, con superficie fra loro diverse ma popolazione equivalente).

Torino sta concentrando gli interventi per la mobilità ciclabile verso tali destinazioni attraverso una rete ciclabile distribuita sull'intera città che s'interconnette con la più ampia rete provinciale.

Nell'indagine che l'Agenzia Mobilità Metropolitana sta predisponendo sarà analizzata la fotografia attuale della mobilità ciclabile, con riferimento all'utilizzo della bici per gli spostamenti casa-lavoro e svago.

L'indagine avverrà nella primavera 2013 a tre anni circa dall'entrata in funzione del bike sharing.

Sarà interessante il confronto con i dati storici per valutarne il trend.



PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

1. PRINCIPALI LINEE DI ATTUAZIONE

2. SICUREZZA STRADALE

3. IL SERVIZIO BIKE SHARING

4. I SERVIZI

5. MOBILITY MANAGEMENT

6. LA PARTECIPAZIONE

7. LA COMUNICAZIONE

8. IL TURISMO SOSTENIBILE

9. MOBILITÀ PEDONALE

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

1. PRINCIPALI LINEE DI ATTUAZIONE

1.1 Linee guida per la progettazione degli itinerari ciclabili

Le linee guida sono finalizzate a far sì che le future realizzazioni tengano conto di aspetti qualitativi, di particolari dettagli costruttivi, di soluzioni tecniche di segnaletica di direzione e di arredo funzionale, per rendere il più possibile efficienti i tracciati delle infrastrutture ciclabili.

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 questo è fondamentale l'individuazione di una **Rete Ciclabile Strategica** (piano della rete degli itinerari ciclabili D.M. 557/99).

Tale rete risulterà quindi formata da:

- una **rete di primo livello (direttrici e circolari)** per i collegamenti tra centro e periferia, l'accesso ai principali poli urbanistici di interesse, ai nodi del trasporto pubblico, ai Comuni dell'area metropolitana, **progettata in modo tale da permettere spostamenti sicuri e tempi di percorrenza rapidi, "concorrenziali" all'uso dell'auto, e alta capacità di transito ciclabile.** Questa rete quindi riveste un'importanza cruciale per lo sviluppo della mobilità ciclabile in quanto nel medio-lungo periodo deve "attrarre" una quota di cittadini che oggi usano l'auto. Il Bici Plan quindi dovrà segnare un nuovo inizio e le risorse disponibili per la realizzazione delle direttrici/circolari dovranno essere investite in modo coerente con l'obiettivo strategico del Bici Plan stesso.

Fatto salvo che il traguardo per questa rete è avere piste in sede propria o in corsia riservata con percorsi continui, lineari, scorrevoli e incroci ciclabili progettati con un alto standard di sicurezza, può essere funzionale per tempi e costi istituire, in un primo momento, una serie di itinerari ciclabili. Il concetto di itinerario ciclabile supera quello limitato di pista ed introduce invece l'idea di percorso, non necessariamente solo in sede riservata, ma anche in promiscuo con i pedoni e con i veicoli a motore. Ne discende l'esigenza di dare comfort e sicurezza ai percorsi anche attraverso attenti e puntuali interventi di moderazione del traffico.

- una **rete di secondo livello (itinerari di distribuzione)** per permettere la ciclabilità diffusa composta da piste e da itinerari ciclabili, interventi di moderazione del traffico, pedonalizzazioni, zone di incontro.

I criteri da considerare a livello generale per la progettazione e la pianificazione della rete degli itinerari ciclabili sono (art.2 c. b del Reg. DM 557/99):

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.

Al fine di perseguire gli obiettivi di questo documento **direttrici, circolari e itinerari di distribuzione** dovranno attenersi ad adeguati standard progettuali.

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 ciclopedonali 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;

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

- 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;
- n. nella scelta della pavimentazione saranno utilizzati materiali lisci, solidi, privi di interruzioni, che permettano di mantenere velocità di spostamento e percorribilità con qualsiasi tipo di bicicletta;
- o. i percorsi ciclabili nei parchi e nelle aree verdi che facciano parte dei principali assi di scorrimento saranno progettati in modo tale da favorire la percorrenza spedita e sicura con percorsi il più possibile rettilinei e pavimentazione adatta a qualunque tipo di bicicletta. In tutti gli altri casi saranno realizzati in modo ambientalmente ed esteticamente meno intrusivo possibile;
- p. non saranno di norma posizionati o lasciati pali, alberi, transenne o altri ostacoli nel mezzo della carreggiata ciclabile, con l'eccezione di quanto eventualmente necessario per impedire l'accesso di altri tipi di veicoli al percorso ciclabile, se in sede dedicata, presso gli incroci con le strade aperte al traffico automobilistico;
- q. qualora il percorso o corsia ciclabile attraversi o fiancheggi aree o banchine in cui si riscontra una frequente presenza di pedoni, in particolare per la passeggiata degli animali o per la presenza di aree gioco per i bimbi, verrà apposta a intervalli regolari una segnaletica verticale adeguatamente visibile per avvertire del pericolo di scontro con le biciclette e per indicare che l'accesso al percorso ciclabile non è consentito a pedoni, passeggini e animali;
- r. al termine dei percorsi ciclabili, è necessario assicurarsi che i ciclisti non si trovino contromano e non vengano indotti a proseguire sui marciapiedi o sugli attraversamenti pedonali; in questi casi sarà prevista una soluzione tecnica per riportarli in un punto in cui possano proseguire sulla carreggiata nella corretta direzione.

Itinerari di distribuzione costituiscono la **rete di secondo livello** la cui progettazione dovrà permettere la ciclabilità diffusa secondo i seguenti principi:

1. i percorsi ciclabili dovranno rispettare i criteri previsti dalla normativa: attrattività, continuità, riconoscibilità, brevità;
2. per i controviali a 30km/h, che rappresentano un'alternativa allo scorrimento su pista ciclabile, verranno elaborate soluzioni efficaci per convogliare la maggior parte del traffico veicolare motorizzato verso il viale principale (nasi, dossi, segnaletica, arredo urbano, restringimenti carreggiata....) e riservare il controviale alla circolazione e alla sosta residenziale;
3. sarà perseguito il criterio di dimensionamento minimo delle carreggiate per traffico veicolare anche attraverso interventi di riorganizzazione della sosta;
4. sarà sperimentato l'utilizzo di segnaletica orizzontale per suggerire al traffico motorizzato che una parte di strada è dedicata alla circolazione delle biciclette;

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

5. per l'istituzione di percorsi promiscui pedonali e ciclabili su marciapiede si terrà conto, in accordo con quanto previsto dall'art 5 del DM n° 557, delle seguenti caratteristiche : strade di dimensioni non sufficienti per la realizzazione di una pista ciclabile e di un contiguo percorso pedonale, tratti brevi per dare continuità alla rete di itinerari ciclabili, marciapiedi ampi con ridotta presenza di traffico pedonale;
6. 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.

IMPEGNI DELLA CITTA'
<ul style="list-style-type: none"> Progettare piste ciclabili secondo i criteri previsti nella scheda Realizzare le principali direttrici (rete di primo livello) con percorsi separati dal traffico veicolare: piste in sede propria o corsie ciclabili Progettare e favorire la ciclabilità diffusa nelle aree comprese tra le principali direttrici attraverso realizzazione di percorsi ciclabili, interventi di moderazione del traffico e apposizione di segnaletica di indicazione Ampliare la disponibilità di aree pedonali

1.2. Iter progettazione nuovi interventi ciclabili

La progettazione di nuove piste ciclabili, compresi i raccordi tra piste ciclabili già esistenti, dovrà essere coerente con le competenze in merito alla mobilità ciclabile previste nel documento che ricostituisce l'Ufficio Biciclette, il Gruppo di Lavoro e il Comitato Consultivo Biciclette (deliberazione della G.C. n. mecc. 2009 01767/21).

Lo studio di fattibilità di ogni progetto dovrà essere visionato e approvato dal Gruppo di lavoro per la mobilità ciclabile e, prima di essere oggetto di progettazione definitiva, dovrà essere sottoposto all'esame del Comitato Consultivo Biciclette e delle Circoscrizioni interessate per l'acquisizione delle osservazioni di competenza, di cui verrà redatto apposito verbale.

Il progetto finale terrà conto delle osservazioni dovrà essere condiviso all'interno del Gruppo di Lavoro sulla mobilità.



IMPEGNI DELLA CITTA'
<p style="text-align: center;">Seguire sempre l'iter descritto al fine di aumentare l'efficacia e l'utilizzo effettivo dei percorsi ciclabili</p>

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

1.3. La mobilità ciclabile nella progettazione urbanistica

Se il Biciplan si occupa innanzitutto degli spazi urbani della Città così come si sono concretamente realizzati e consolidati nel tempo, è anche necessario pensare a come la mobilità ciclabile possa essere incentivata all'interno dei progetti di ristrutturazione urbanistica che cambieranno nel tempo la fisionomia di Torino, anche radicalmente, in parti importanti di essa.

Nel documento "Analisi e prospettive di politica urbanistica" del maggio 2011 (Direzione Urbanistica – Servizio Strategie Urbane) si è ribadito che la progettazione della città contemporanea non può prescindere dal sistema infrastrutturale della mobilità e del trasporto pubblico e che su tale rete si devono definire vocazioni e strategie di sviluppo. Il livello di congestione ed inquinamento da traffico rappresenta infatti una delle maggiori emergenze da affrontare. Occorre quindi rafforzare e riqualificare il trasporto pubblico ed orientare la localizzazione delle funzioni di servizio e delle attività che generano consistenti flussi di traffico nelle parti di città in cui l'accessibilità con il mezzo pubblico è maggiore per favorire il progressivo trasferimento dal mezzo privato a quello pubblico. Pertanto, questa scelta strategica di carattere generale deve declinarsi nella progettazione del suolo pubblico dei nuovi quartieri, privilegiando l'attestamento della viabilità ai bordi dei nuovi insediamenti e disegnando percorsi interni a carattere pedonale e ciclabile; nella previsione di percorsi ciclabili che debbono connettersi con le piste esistenti, o in progetto.

In particolare, occorrerà estendere il modello proposto nella Variante 200, che, a partire dal tracciato della linea 2 della metropolitana, propone di integrare il sistema della mobilità pubblica, privata e della sosta alla scala di quadrante cittadino con un sistema locale, interno ai quartieri in cui è valorizzata la mobilità pedonale e ciclabile, mentre è limitata la penetrazione tramite attraversamento veicolare, grazie anche ai Progetti Unitari di Suolo Pubblico, previsti dalla variante, che saranno redatti con soluzioni volte alla mobilità lenta, alla sicurezza stradale ed alla riduzione delle emissioni in atmosfera ed acustiche. Sarà compito del Gruppo di lavoro sulla mobilità ciclabile esprimere pareri circa l'iter di assoggettabilità alla VAS (Valutazione Ambientale Strategica) dei nuovi strumenti di pianificazione territoriale o indicare eventuali modifiche ai piani vigenti.

IMPEGNI DELLA CITTA'

Organizzare la mobilità nei nuovi progetti urbanistici, o di riqualificazione/ristrutturazione, secondo quanto previsto nella scheda

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

1.4. Iter concessione suolo pubblico su itinerari ciclabili

La Città non concederà (rinnoverà) più autorizzazioni di occupazioni di suolo pubblico per dehors o altre fattispecie di occupazioni su percorsi di assi ciclabili esistenti. Sui percorsi previsti dal Biciplan (e per eventuali aggiornamenti progettuali che seguiranno), le autorizzazioni di occupazione scadranno nel momento in cui partirà l'iter per la realizzazione dell'asse ciclabile e ove possibile saranno valutate localizzazioni alternative.

Le occupazioni di suolo pubblico temporanee per lavori (o altre necessità) dovranno essere concesse a condizione che siano previste e segnalate adeguatamente le alternative per i ciclisti e che venga garantito a fine lavori il ripristino a regola d'arte della pista ciclabile nei tempi previsti.

A tal fine occorrerà provvedere alle opportune modifiche dei regolamenti comunali che intervengono nella disciplina della materia.

IMPEGNI DELLA CITTA'

Modificare i regolamenti comunali come previsto nella scheda

1.5. Il Gruppo di Lavoro sulla mobilità ciclabile

Con deliberazione della Giunta Comunale del 7 aprile 2009 (n° mecc. 200901767/02) si sono formalmente riconfermati tre soggetti responsabili delle azioni per la mobilità ciclabile: il Gruppo di lavoro per la mobilità ciclabile, l'Ufficio Biciclette e il Comitato Consultivo Biciclette. Il Gruppo di Lavoro per la mobilità ciclabile ha la funzione di coordinamento delle diverse competenze comunali che intervengono nella definizione e nella realizzazione della mobilità ciclabile, tra le quali rilevano:

- programmare a livello annuale e triennale gli interventi da realizzare, promuovendo anche la ricerca di cofinanziamenti a livello regionale, nazionale ed europeo;
- progettare gli interventi di nuovi percorsi ciclabili sulla rete stradale e nei parchi urbani, secondo le priorità di attuazione concordate preventivamente con i Direttori delle Divisioni interessate e con gli Assessori di riferimento;
- realizzare i nuovi interventi progettati, dar corso agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria necessari;
- esprimere pareri e indicazioni sui progetti urbanistici e/o di riqualificazione urbana
- promuovere le attività di Mobility Management per la diffusione dell'uso della bicicletta per i movimenti casa-scuola e casa-lavoro;
- programmare, attuare e gestire le iniziative culturali/ecologiche al fine di un maggior sviluppo dell'uso delle biciclette, anche attraverso mirate iniziative di comunicazione.

Tale Gruppo di lavoro, i cui componenti sono individuati puntualmente con determinazione dal Direttore Generale, è coordinato dal Direttore della Direzione Ambiente e composto dai Dirigenti dei Servizi degli Assessorati competenti.

IMPEGNI DELLA CITTA'

Proseguire l'attività del Gruppo di Lavoro sulla Mobilità ciclabile con la specifica responsabilità, sulla base delle risorse assegnate con il Bilancio di previsione, di:

- **attuazione del Biciplan, portando a sintesi unitaria i vari interventi di competenza dei vari Servizi della Città**
- **proporre, sulla base anche degli indirizzi approvati dal Comitato Consultivo Biciclette, il piano di lavoro annuale da sottoporre alla Giunta Comunale per l'approvazione.**

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

2. SICUREZZA STRADALE

La sicurezza stradale urbana è un tema che riguarda tutti, non solo i ciclisti e i pedoni.

Una città che integra misure generali e soluzioni di progettazione urbana e viaria che limitano la velocità delle auto e ridistribuiscono equamente gli spazi tra pedoni, ciclisti e auto, diventa una città a misura umana e con beneficio di tutti.

L'auto non può più essere considerata da tutti un normale e usuale mezzo di trasporto quotidiano urbano: sono i limiti fisici e ambientali delle nostre città, da molto tempo ormai superati, a dimostrarcelo. Una città con meno auto e più lente, è più gradevole, più vivibile, più sicura, più pulita.

La velocità è uno dei fattori determinanti tra le cause degli incidenti stradali in città. Sicuramente è quello che più determina la percezione di "insicurezza" di pedoni e ciclisti.

Dai dati statistici della Polizia Municipale emerge che negli ultimi 10 anni i sinistri in città sono diminuiti di circa il 35%, ma la discesa si è sostanzialmente fermata negli ultimi 4 anni, con una media di circa 6.500 incidenti, 5.500 feriti (di cui 30 pedoni e 4 ciclisti in prognosi riservata) e 40 morti in media, di cui 20 pedoni e 2 ciclisti .

Si tratta di un costo umano e sociale insopportabile per una città che si vuole proiettare in una dimensione di innovazione intelligente sul piano tecnologico e infrastrutturale per la sostenibilità ambientale e sociale.

ANNO	Numero sinistri	Persone ferite	Persone morte entro 24h	Persone morte entro 30 gg	Totale deceduti
2002	10.011	8.067	51	15	66
2003	9.081	7.349	42	7	49
2004	8.335	6.660	52	11	63
2005	7.837	6.564	46	6	52
2006	8.110	7.089	39	7	46
2007	7.589	6.782	41	4	45
2008	6.762	5.868	32	10	42
2009	6.401	5.547	39	4	43
2010	6.483	5.666	37	Dato non disponibile	37 (entro le 24h)
2011	6.424	5.362	31	Dato non disponibile	31 (entro le 24h)

Tab. 1 - Confronto decennale sinistri – (Fonte: "Indagine statistica sulla sinistrosità stradale del Corpo di Polizia Municipale")

Tab.2 –Confronto decennale sinistri con velocipedi coinvolti - (Fonte: "Indagine statistica sulla sinistrosità stradale del Corpo di Polizia Municipale")

ANNO	Danni materiali	Lesioni Lievissime	Lesioni Lievi	Lesioni Gravi	Prognosi riservata	Lesioni Mortali	Totali
2000	33	134	23	5	5	2	202
2001	33	152	24	5	3	2	219
2002	48	132	23	3	5	4	215
2003	42	180	18	10	2	3	255
2004	39	132	18	3	6	5	203
2005	29	125	32	4	4	4	198
2006	39	149	27	6	4	1	226
2007	34	184	38	5	7	2	270
2008	38	128	23	5	4	3	201
2009	31	121	16	5	2	1	176
Totali	366	1437	242	51	42	27	2185

L'istituzione del limite di velocità a 30 km/h comporta un aumento della sicurezza stradale. Passando dai 50 Km/h ai 30 Km/h si ha una riduzione di oltre la metà dello spazio di arresto ed un aumento del raggio del cono visivo del conducente del veicolo. Già a 50 km/h un'auto è in difficoltà a fermarsi in tempo per dare la precedenza ai pedoni sulle strisce nel rispetto del Codice della Strada.

Dati che si riferiscono a Zone 30 attive evidenziano che il numero di incidenti tra veicoli, tra auto biciclette e pedoni si sono ridotti del 40%, il numero dei feriti del 70% e questi ultimi hanno comunque riscontrato lesioni più lievi. Quindi gli incidenti, soprattutto quelli considerati gravi, diminuiscono nettamente, con una conseguente riduzione significativa dei costi e dei danni. Un pedone investito da un veicolo che viaggia a una velocità di 50 km/h ha solo il 30% di probabilità di sopravvivere. Se l'impatto avviene invece a una velocità di 30 km/h, le probabilità salgono al 90% (vedi figura).

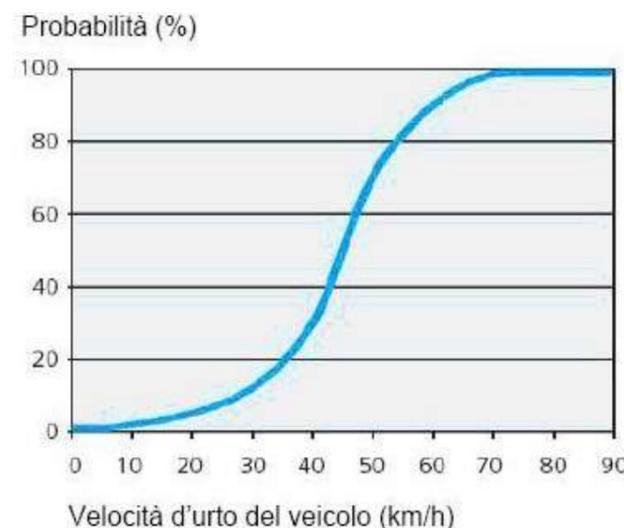


Grafico "Probabilità di decesso di un pedone in rapporto alla velocità con cui viene urtato da un veicolo" (Fonte: Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni Upi Laupenstrasse 11 CH-3008 Berna)

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

Molti Paesi europei hanno da tempo agito su questo versante. La Germania può contare su oltre 17.000 Zone 30 (si tratta di "zone", ossia spesso interi quartieri, non singole strade), ed è il Paese nel quale circa l'80% della popolazione delle grandi città abita in Zone 30. Assolutamente di rilievo l'esperienza di Chambery, che in circa trent'anni di applicazione di misure di riduzione del traffico e limiti a 30 km/h, ha ottenuto una riduzione dell'incidentalità senza pari in Europa (circa il 90% in meno).

A Torino la zona 30 di Mirafiori Nord, Circoscrizione 2, istituita nel 2009, ha dato ottimi risultati in termini di riduzione dell'incidentalità: nel biennio 2009-2010 si è riscontrato un calo del 74% rispetto alla media dei tre bienni precedenti dei giorni di prognosi per i feriti e nel 2010 non si sono verificati incidenti gravi.

A Graz (Austria) dal 1992 è in vigore un provvedimento che limita la velocità a 30 km/h sull'intero centro abitato. Tale misura ha portato ad una riduzione degli incidenti, delle emissioni in atmosfera e del rumore, mentre non ha inciso significativamente sui tempi di viaggio (velocità commerciale).

Il Parlamento europeo, con la "Risoluzione sulla sicurezza stradale europea per il 2011-2020 (2010/2235(INI))" del 27 settembre 2011, tra le azioni prioritarie finalizzate alla riduzione dell'incidentalità stradale, "...raccomanda vivamente alle autorità competenti di introdurre una velocità massima di 30 km/h per le zone residenziali e per tutte le strade urbane a una sola corsia che non dispongono di pista ciclabile separata, al fine di proteggere meglio gli utenti vulnerabili della strada".

Un'interessante esperienza italiana che applica in modo innovativo la risoluzione del Parlamento Europeo è quella del Comune di Reggio Emilia.

Con la deliberazione della Giunta Comunale del 2/10/2012 (I.D. 198) "Attuazione del provvedimento di modifica del limite di velocità a 30 km/h in centro abitato. Indirizzi e modalità operative", l'Amministrazione ha dichiarato zona 30 l'intera rete stradale ricadente nel centro abitato, ad eccezione della viabilità principale (strade classificate B, D, DE, E). Il provvedimento di limitazione riguarda circa 470 km su 569 km di rete stradale nel centro abitato.

Ovviamente il provvedimento prevede un insieme complesso di misure attuative che riguardano la comunicazione e l'educazione della cittadinanza, la definizione precisa delle strade che non saranno soggette al limite dei 30 km/h, la realizzazione della segnaletica adeguata e di eventuali interventi di moderazione del traffico, procedure di controllo del rispetto del provvedimento e azioni di monitoraggio e valutazione.

Gli Stati Generali della Bicicletta e della Mobilità Nuova promossi a Reggio Emilia il 5 e 6 ottobre 2012 da ANCI, LEGAMBIENTE, FIAB e SALVACICLISTI, hanno indicato al Governo, ai poteri locali, alle Associazioni, ai cittadini, la necessità di una svolta nelle politiche e nelle scelte di mobilità:

- verso un obiettivo 20-20-20 (20% bici, 20% pedoni, 20% trasporto pubblico locale);
- nel breve periodo verso il dimezzamento degli incidenti urbani con morti e feriti gravi che coinvolgono pedoni e ciclisti;
- verso l'introduzione nel breve periodo del limite di velocità 30 km/h in tutto il centro abitato con l'esclusione dei principali assi di scorrimento e l'individuazione puntuale di Zone 30, Zone d'incontro a 20 Km/h e isole pedonali.

Repressione delle infrazioni più pericolose per i ciclisti e i pedoni

Il quadro dei dati sopra esposti richiama la necessità di intervenire da subito in modo ancora più intenso di quanto non venga già realizzato sulla repressione dei comportamenti più pericolosi degli automobilisti:

- violazione dei limiti di velocità
- parcheggio in doppia fila (situazione estremamente pericolosa perché costringe i ciclisti a spostarsi verso il centro della carreggiata o al cambio di corsia)
- parcheggio sulle strisce pedonali e sulle piste ciclabili

L'azione repressiva dovrà essere accompagnata da una campagna di sensibilizzazione che ponga l'accento sul principio che la città è per le persone che la vivono e ne usufruiscono, e che le auto devono "fare un passo indietro".

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**

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

3. IL SERVIZIO BIKE SHARING

I servizi di **bike sharing** (biciclette condivise) si sono ormai affermati in moltissime città europee e italiane come validi strumenti di accompagnamento, tra gli altri, delle politiche per ridurre e scoraggiare l'uso dell'auto privata e al contrario incentivare l'uso dei mezzi pubblici e favorire la cultura della bicicletta come efficiente mezzo di trasporto urbano.

Negli ultimi anni la tecnologia del **bike sharing** è enormemente progredita. Oggi un sistema di bike sharing è composto da più punti di distribuzione/raccolta delle biciclette (stazioni) sul territorio urbano composti da un certo numero di colonnine porta bici.

Le biciclette sono agganciate alla colonnina e vengono sganciate semplicemente avvicinando una tessera elettronica. Le colonnine sono collegate in remoto ad un server che gestisce e monitora in tempo reale la situazione sul territorio e i tempi di utilizzo.



Tutto il dispositivo gestionale e informativo può essere disponibile su web, con evidenti vantaggi sia per il gestore (e il committente) sia per il singolo utente, il quale può informarsi in tempo reale sulla disponibilità di biciclette in una specifica stazione ed eventualmente di colonnine libere nella stazione di arrivo, oltrechè del credito residuo sulla sua tessera. La caratteristica dell'odierno bike sharing è quindi l'estrema flessibilità del sistema: le biciclette possono essere prelevate in un luogo e ricollocate in un altro, in modo del tutto autonomo. Tutto avviene senza la presenza di operatori nelle stazioni, senza il rispetto di particolari orari di

apertura.

C'è quindi una differenza totale tra il bike sharing e il noleggio biciclette nelle sue diverse forme. Il bike sharing si caratterizza concretamente come un mezzo di trasporto integrato nella rete dei trasporti pubblici.

La città di Torino ha inaugurato **TOBike**, il proprio servizio di bike sharing, **nel giugno 2010**. Il progetto complessivo prevede sul territorio comunale un massimo di **390 stazioni** e circa **4.000 biciclette**.

Il servizio vuole rispondere principalmente alle esigenze di mobilità di residenti, pendolari e turisti con l'obiettivo di inserire il bike sharing a pieno titolo nel sistema della mobilità urbana per incentivare l'intermodalità auto privata / bicicletta e TPL / bicicletta, oltrechè favorire l'abbandono dell'auto privata.

La localizzazione delle ciclostazioni è stata individuata tenendo conto dei nodi principali del trasporto pubblico (stazioni ferroviarie, fermate della metropolitana, terminal bus, parcheggi di interscambio, etc), dei principali luoghi di attrazione (università, scuole, uffici, servizi aperti al pubblico, ospedali, musei, etc.) e una distanza media fra le stazioni di circa 300/400 m.

Nel giugno 2013 le stazioni attive sono 100, gli abbonati annuali sono circa 19.000 e i prelievi giornalieri di biciclette sono mediamente 10.000.

Il piano attualmente finanziato, grazie anche ai contributi del Ministero per l'Ambiente e della Regione Piemonte, prevede di arrivare entro il **2014** alla realizzazione di **85** nuove stazioni. A queste si aggiungeranno le stazioni oggetto di sponsorizzazione, realizzate quindi con il contributo di aziende ed enti pubblici e privati (15 stimate).

Grazie agli accordi tra la Città di Torino, la Regione Piemonte e i Comuni di Grugliasco, Collegno, Venaria, Druento e Alpignano, dal luglio 2012 Tobike è diventato di fatto il primo servizio bike sharing metropolitano, inglobando il servizio "Bicincomune" presente in quell'area e composto da 26 stazioni. Più stazioni, una sola tessera, un territorio più ampio in cui spostarsi in modo sostenibile.

Il servizio **TOBike** dispone di un sito web interattivo con informazioni in tempo reale sul servizio stesso, sulla disponibilità di biciclette nelle varie stazioni attive e con la possibilità di abbonarsi online e di gestire il proprio credito sulla tessera elettronica.

La Città e la ditta concessionaria svolgono un'attività di monitoraggio e controllo qualità del servizio finalizzata al miglioramento continuo. A questo fine vengono svolte periodicamente delle indagini di gradimento tra gli abbonati (cd. Customer Satisfaction) per rilevare la qualità percepita.

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE



Sviluppo Bike Sharing a Torino

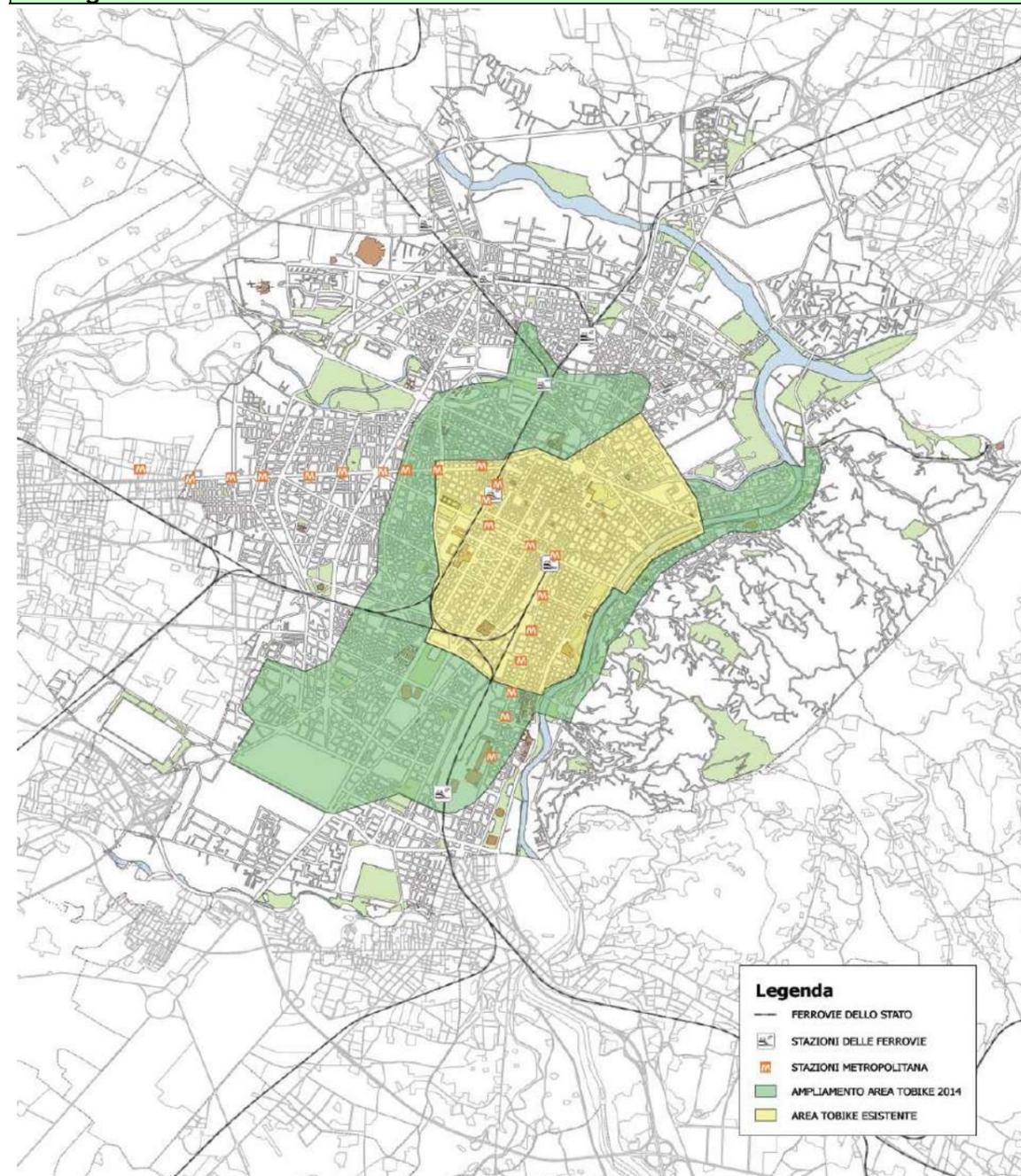
(*) dati stimati
 (**) a reperimento risorse

Il sindaco inaugura la stazione 100
 "Palagiustizia"

ANNO	STAZIONI	ABBONATI (annuali+breve durata)	PRELIEVI ANNO
2010	45	4.440 + 223	111.654
2011	67	11.529 + 1.717	881.118
2012	88	18.000 + 1.900	1.450.000
2013/4	200	34.000 + 3.700 (*)	2.800.000 (*)
2015/6(**)	300	50.000 + 5.500 (*)	4.200.000 (*)

IMPEGNI DELLA CITTA'

- Sostenere, accompagnare e verificare la concreta attuazione del piano di insediamento delle stazioni di Bike sharing
- Favorire la possibilità di realizzazione di nuove stazioni mediante risorse private (sponsorizzazioni)
- Attivare controlli di qualità del servizio sia attraverso il monitoraggio costante del servizio stesso, sia avviando periodiche indagini di gradimento degli abbonati



PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

4. I SERVIZI

4.1. Parcheggi per le biciclette

Nel pianificare uno spostamento significativo nelle modalità di trasporto a favore della bicicletta è assolutamente strategico e necessario prevedere un sistema diffuso sul territorio di parcheggi per biciclette.

I parcheggi per le biciclette diffusi su spazio pubblico

In continuità con il programma avviato con il piano degli Itinerari ciclabili del 2004, che prevedeva la realizzazione di **parcheggi bici diffusi su tutto il territorio cittadino**, la Città proseguirà la realizzazione di tali aree, seguendo la logica di localizzarli in prossimità dei luoghi di servizi d'interesse collettivo e in modo più capillare lungo la viabilità, in modo da favorire la mobilità ciclabile di quartiere.

Per quanto riguarda la posa di rastrelliere su spazio pubblico, la Città si attiverà anche per mobilitare risorse private attraverso la pubblicazione di bandi di sponsorizzazione.

Analogamente, si proporrà ai piccoli esercizi commerciali l'acquisto di una rastrelliera da collocare nei pressi dell'esercizio stesso. Gli esercenti che aderiranno potranno pubblicizzarsi come "negozi amici delle biciclette", ed a loro sarà consegnato un gadget che testimonierà tale titolo.

L'Amministrazione si attiverà in via sperimentale all'installazione, in luoghi adeguati, di colonnine per la ricarica elettrica di biciclette a pedalata assistita, con costo di ricarica a carico dell'utenza.

I parcheggi ad uso pubblico in aree private

Sempre nell'ambito di aumentare l'offerta di sosta ciclabile, il Piano ritiene opportuno individuare i principali edifici ad alta frequentazione (grandi supermercati, uffici pubblici e privati, aziende, scuole, università, ecc.), non dotati di spazi adeguati per tale scopo e sollecitare i soggetti responsabili alla loro realizzazione **negli spazi di pertinenza** (all'interno dei cortili, dei parcheggi auto...).

Il regolamento edilizio vigente prevede **1% della SUL a parcheggio bici** in caso d'interventi di nuova edificazione o ristrutturazione: **si prevede di ricalibrare questa prescrizione incrementando la percentuale per determinate attività.**

Inoltre, si verificherà la possibilità di parcheggiare le biciclette nei parcheggi pubblici in struttura e a barriera ;

L'intermodalità

Con la realizzazione della linea 1 di metropolitana si è consolidato il principio di favorire l'interscambio localizzando in prossimità delle fermate parcheggi bici e stazioni di bike-sharing.

Il concetto d'interscambio deve essere perseguito fortemente soprattutto dotando anche le stazioni ferroviarie lungo il passante di spazi per la sosta delle due ruote, prevedendo anche aree adeguate per la sosta lunga, in modo da favorire l'utilizzo della bici da parte dei pendolari. Si rimanda al capitolo sulla sosta ciclabile (parte III).

I parcheggi in aree private (cortili condominiali)

Per favorire la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto non inquinante ed agevolare coloro che utilizzano la bicicletta al posto dell'automobile per gli spostamenti quotidiani l'Amministrazione ha modificato con deliberazione consiliare i Regolamenti Comunali Edilizio e d'Igiene.

All'art. 48, punto 2 del vigente Regolamento Edilizio, è stabilito che:

"In caso di nuova edificazione o di ristrutturazione edilizia ed urbanistica ed in tutti i luoghi previsti dall'articolo 7 della L.R. 33/1990, devono essere ricavati appositi spazi destinati al deposito delle biciclette, nei cortili, o in altre parti di uso comune dell'edificio, in misura non inferiore all'1% della superficie utile lorda oggetto di intervento".

All'art. 82 punto 4, del vigente Regolamento d'Igiene è scritto che:

"In tutti i cortili esistenti, o di nuova edificazione, deve essere consentito il deposito delle biciclette di chi abita o lavora nei numeri civici collegati al cortile".

Lo scopo delle disposizioni è quello di evitare, per precise ragioni di interesse pubblico, che alcuni regolamenti di condominio possano imporre il divieto di ricovero delle biciclette all'interno dei cortili e che negli edifici di nuova edificazione o in fase di ristrutturazione vengano previste già in partenza apposite aree per il parcheggio delle bici.

L'Amministrazione si assicura che tali aree vengano previste anche all'interno dei progetti urbanistici (riqualificazione di aree degradate, nuovi insediamenti ecc.) partecipando alle conferenze di servizi di varianti al PRG.

L'Amministrazione a scopo divulgativo ha prodotto l'opuscolo "Parcheggiare le biciclette nei cortili. Diritti – Informazioni – Consigli" in distribuzione.



PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

IMPEGNI DELLA CITTA'

- Individuare i poli attrazione traffico e punti strategici
- Definire il programma per la posa delle rastrelliere, anche mediante sponsorizzazioni
- Studiare la possibilità di realizzare presso alcuni grandi attrattori di traffico ciclistico (stazioni ferroviarie e della metropolitana, università, grandi aziende, ospedali) parcheggi ciclistici chiusi, coperti ed eventualmente custoditi, anche a pagamento e/o su abbonamento; in questo ambito verificare le possibili soluzioni nei parcheggi in struttura, con particolare attenzione ai nodi intermodali
- Verificare con le scuole la possibilità di regolamentare il posteggio nei cortili
- Definire e promuovere l'iniziativa "negozi amici della bicicletta"
- Rinforzare la comunicazione per il parcheggio delle biciclette nei cortili condominiali verso gli amministratori condominiali e le loro associazioni di categoria

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

4.2. Il noleggio biciclette

Prestito gratuito di biciclette comunali ad enti, associazioni, scuole

Il comune di Torino dispone di un parco biciclette composto da circa 150 unità che noleggia gratuitamente ad enti, associazioni e scuole per lo svolgimento di attività di sensibilizzazione ludiche e per gli spostamenti d'ufficio dei dipendenti dell'Amministrazione.



Noleggio nei Parchi

Il Comune di Torino, offre a cittadini e turisti la possibilità di noleggiare biciclette e di pedalare in libertà nel verde della città mettendo a disposizione un servizio di noleggio a pagamento all'interno dei parchi della città.

Il servizio, affidato negli ultimi anni ad aziende esterne è risultato di fatto scarsamente remunerativo e poco funzionale. Attualmente il noleggio è attivo solo all'interno del Parco Ruffini e l'Amministrazione ha messo a bando l'affidamento per la gestione del servizio di noleggio biciclette del Parco Pellerina che dovrebbe attivarsi durante i mesi estivi.

IMPEGNI DELLA CITTA'

- rilanciare il servizio di prestito gratuito prevedendo la graduale sostituzione del parco biciclette con nuovi acquisti e garantendone la gestione e la manutenzione
- mantenere il servizio di noleggio biciclette nei parchi e individuare modalità innovative di gestione

4.3. Il contrasto al furto delle biciclette

Con l'aumento dell'uso della bicicletta in città cresce anche l'esigenza di contrastare il furto ed il commercio illegale che ne consegue.

Le statistiche dicono che quasi un quarto dei ciclisti è vittima di un furto e questo spesso si traduce in sconforto e perdita di entusiasmo nella ricerca di mezzi di trasporto alternativi e non inquinanti.

Proteggere una bici dal furto richiede innanzitutto accortezza e attenzione. Il metodo migliore è rendere ai ladri la vita difficile contrastandoli con dispositivi efficaci.

Utili informazioni al riguardo si possono trovare sulle pagine web dell'Ufficio Biciclette.

Il Corpo di Polizia Municipale della Città ha recentemente attivato uno speciale nucleo operativo per analizzare e presidiare il fenomeno. Lo scopo è di attuare una serie di azioni per rispondere concretamente alla domanda di sicurezza e di attenzione che i cittadini richiedono su questo specifico problema. La polizia municipale pubblica sulle proprie pagine web le foto e la descrizione delle biciclette recuperate al fine di agevolare il riconoscimento dei mezzi e la consegna ai legittimi proprietari. In collaborazione con l'Ufficio Biciclette e le associazioni dei ciclisti urbani si attueranno iniziative di informazione alla cittadinanza e di contrasto al furto dei cicli.

Oltre all'uso dei comuni antifurti, nel territorio torinese esiste la possibilità di aderire a sistemi di marchiatura della bicicletta.



Al momento esistono due sistemi attivi e prevedono entrambi la marchiatura di un codice identificativo sul telaio della bici e l'automatico inserimento di questo in un data base consultabile online da chiunque, semplice cittadino o Forze dell'Ordine.

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

Tali sistemi quindi contrastano il furto in un duplice modo: esercitano una funzione deterrente e disincentivano il traffico di biciclette rubate rendendone possibile il recupero.

I due sistemi di marchiatura sono:

BicID, adottato dall'Associazione Intorno in collaborazione con la **Provincia di Torino**; il sistema, già adottato in altri paesi europei, prevede un registro dei dati esteso a livello provinciale e la marchiatura avviene mediante incisione del codice sul telaio;

Progetto Bici Sicura, su scala nazionale, a cura di un'azienda privata. La marchiatura avviene mediante etichettatura adesiva in polipropilene trattato, il codice resta indelebile.

L'amministrazione, in occasione di iniziative ambientali e a sostegno della mobilità ciclabile ha supportato la lotta contro il furto bici fornendo ai ciclisti torinesi la possibilità di marciare gratuitamente la propria bicicletta con il metodo BicID in collaborazione con l'Associazione Intorno.



Esempio di marchiatura di una bicicletta dell'Associazione Intorno.

4.4. Promozione dell'uso della bicicletta quale strumento di lavoro

Anche a Torino, sia per l'accresciuta sensibilità ecologica, anche da parte del mondo delle imprese, sia per la necessità di fronteggiare la crisi economica con nuove idee in linea con uno scenario a medio termine di città meno intasata e inquinata dalle automobili, si osserva il nascere di prime piccole iniziative imprenditoriali nel mondo dei servizi commerciali con l'utilizzo della bicicletta, in particolare, per esempio, la distribuzione e consegna di plichi e pacchi.

In altre realtà europee tale fenomeno è in atto già da tempo. Per Torino si tratterebbe di un interessante indicatore di innovazione economica e ambientale.

L'Amministrazione, nei limiti della sua azione e autonomia, cercherà di facilitare e sostenere la nascita e lo sviluppo di tali iniziative, in particolare favorendone la conoscenza da parte della cittadinanza ed eventualmente agevolando i contatti tra queste e le grandi realtà del pubblico e del privato.

IMPEGNI DELLA CITTA'

- **Favorire la conoscenza di tali servizi mediante:**
 - **utilizzo dei propri canali di comunicazione internet**
 - **invito agli operatori del settore alla partecipazione a iniziative su tematiche ambientali di carattere non commerciale promosse dalla Città**
- **Agevolare i contatti tra questi servizi e grandi organismi pubblici e privati per facilitare eventuali accordi commerciali tra le parti**

IMPEGNI DELLA CITTA'

- **Mettere in campo attività ed iniziative di informazione e contrasto al fenomeno del furto delle biciclette**
- **Supportare e ampliare il servizio per i cittadini e i dipendenti organizzando:**
 1. **marchiature gratuite per i cittadini in occasione di manifestazioni/iniziativa ambientali**
 2. **iniziative di marchiatura gratuita per i dipendenti**

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

5. MOBILITY MANAGEMENT

La città di Torino, da sempre impegnata in politiche ambientali volte al risparmio energetico e alla riduzione dell'inquinamento atmosferico, ha ritenuto molto importante rafforzare all'interno dell'Amministrazione una gamma di buone prassi tra le quali la promozione dell'uso della bicicletta da parte dei dipendenti, nell'ambito delle attività di Mobility Management.

Più in generale, nell'ambito del tavolo di lavoro congiunto con la Provincia si affronteranno le tematiche relative alla mobilità ciclabile per incentivare l'uso della bici per gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti delle aziende.

Uso della bicicletta per gli spostamenti casa – lavoro.

Per favorire l'utilizzo della bicicletta negli spostamenti casa-lavoro la Città ha aderito alla Petizione nazionale al Parlamento della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) (vedi paragrafo "Adesione della Città a Carte, Petizioni e altre iniziative).



Inoltre i cortili delle diverse sedi comunali dovranno essere dotati di adeguati spazi per la sosta ciclabile o, qualora questo non fosse possibile, dovrà essere posizionato un adeguato numero di rastrelliere in area pubblica nelle vicinanze. A tale scopo verrà effettuata un'indagine conoscitiva delle diverse realtà.

Uso della bicicletta all'interno dell'orario di lavoro

L'Amministrazione ha promosso tra i suoi dipendenti questa modalità alternativa di spostamento data l'importanza strategica che riveste per i suoi aspetti ambientali e di risparmio economico, nonché per la sua valenza "comunicativa" verso la cittadinanza.

La realizzazione del progetto, che ha richiesto il superamento di alcune problematiche assicurative, consente a partire dal 1° gennaio 2012, l'uso della bicicletta da parte dei dipendenti, coperti da assicurazione infortuni INAIL e da assicurazione Responsabilità Civile verso Terzi per danni a persone e cose alle seguenti condizioni:

- l'uso della bici è consentito ai dipendenti espressamente e preventivamente autorizzati dai loro Dirigenti;
- l'utilizzo deve avvenire esclusivamente all'interno dell'orario di lavoro e per motivi di servizio; è pertanto escluso il tragitto in itinere abitazione - luogo di lavoro e viceversa;

I dipendenti potranno utilizzare indifferentemente le biciclette di proprietà del Comune o le biciclette del servizio bike sharing TOBike o le proprie biciclette.

Sono invece esclusi i danni riportati dal mezzo utilizzato e i rimborsi di sanzioni amministrative comminate per violazioni del Codice della Strada o altre infrazioni.

Nel 2012 i dipendenti autorizzati sono stati circa 550.

IMPEGNI DELLA CITTA'

- **definire con la Provincia politiche a favore della mobilità ciclabile casa-lavoro**
- **incentivi all'utilizzo del bike sharing**
- **parcheggi bici in tutti i cortili degli edifici comunali**
- **marchiatura antifurto agevolata per i dipendenti che usano la propria bici per raggiungere il posto di lavoro**

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

6. LA PARTECIPAZIONE

6.1 Gli ambiti della partecipazione

Come desumibile da altre sue parti, il Biciplan vuole presentarsi non solo come “documento redatto in adempimento di altri documenti” ma come strumento dinamico ed aperto alle istanze attive e partecipative ed alle azioni di tutti i soggetti interessati, in primo luogo degli utenti finali, i cittadini singoli o associati, le istituzioni di decentramento (Circoscrizioni Comunali) gli Enti ed i privati che a vario titolo usufruiscono della mobilità urbana alternativa e concorrente (la bicicletta), incentivando intese, accordi con tutti i portatori di “interessi diffusi”, anche extra territorio comunale (da ultimo il protocollo sottoscritto con i Comuni della Zona Ovest per l'unificazione del servizio bike sharing TOBike).

Si deve infatti sottolineare che la partecipazione di tutti i soggetti interessati alla promozione della mobilità ciclabile, non è una “concessione” di spazi democratici, bensì condizione essenziale per la progettazione e per la realizzazione di un piano che sia efficace e condiviso.

Le principali azioni partecipative riguarderanno:

- le associazioni ciclistiche, che saranno coinvolte pienamente nelle azioni per la ciclabilità, iniziando dalle modalità di progettazione di nuovi percorsi ciclabili (vedi scheda relativa);
- le Circoscrizioni cittadine che saranno incentivate ad utilizzare la loro presenza sul territorio per promuovere la partecipazione dei cittadini sullo specifico tema di mobilità, utilizzare le proprie risorse in personale (per il corretto monitoraggio delle piste ciclabili presenti sul territorio di competenza, come già sperimentato con il progetto “monitor”, ecc.);
- l'Università ed il Politecnico, che potranno contribuire a progettare e a sperimentare innovazioni tecnologiche in materia di mobilità ciclabile;
- le Scuole di ogni ordine e grado per la progettazione e per la definizione di azioni educative e piani di mobilità sostenibile a scala locale;
- i soggetti privati o del privato sociale che potranno costituire una “rete” di supporto alla mobilità cittadina su due ruote (quali ad es. le ciclofficine cittadine, l'hub multiculturale Cecchi Point, ecc.). Con tali soggetti si potranno progettare interventi specifici a supporto dell'incentivazione della mobilità ciclistica;

- gli esercenti (mediante avviso pubblico, ovvero con il tramite della Associazioni di categoria) per verificare l'interesse degli stessi ad assumersi l'onere di “adottare” una rastrelliera per biciclette.
- il monitoraggio e la raccolta strutturata (per materia, ecc.) delle osservazioni e delle segnalazioni che pervengono alla Città dai cittadini (tramite una casella di posta dedicata e altri canali) e loro utilizzo per il confronto periodico presso i vari tavoli costituiti o che si costituiranno in merito alla problematiche in materia di ciclabilità;
- la presenza su territorio, anche mediante Associazioni, di manifestazioni ad hoc o in via accessoria di manifestazioni culturali, sportive, ecc. con finalità di diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto non solo ludico ma davvero alternativo o concorrente all'auto;
- l'adesione a documenti (come meglio descritto alla scheda 6) quali carte, petizioni, particolari iniziative nella materia della ciclabilità.

Strumenti importanti della partecipazione sono il Comitato Consultivo Biciclette e l'Ufficio Biciclette



IMPEGNI DELLA CITTA'

Favorire la più ampia partecipazione nella realizzazione del Biciplan, ed in particolare:

- **coinvolgere nelle azioni per la ciclabilità le Circoscrizioni, le associazioni ciclistiche e le altre realtà presenti sul territorio**
- **raccogliere le osservazioni e le segnalazioni dei cittadini, avendo cura di rispondere in tempi certi e celeri, e tenendone conto nell'elaborazione delle politiche per la ciclabilità**
- **promuovere e partecipare a manifestazioni per la diffusione dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto**

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

6.2. Il Comitato Consultivo Biciclette

Il Comitato Consultivo Biciclette, previsto nella deliberazione della Giunta Comunale del 7 aprile 2009 (n. mecc. 200901767/021) con la quale sono stati ricostituiti l'Ufficio Biciclette e il Gruppo di Lavoro sulla mobilità ciclabile, è il tavolo ufficiale di dialogo tra la Città e le Associazioni ciclo-ambientaliste, lo strumento formalizzato della partecipazione e della collaborazione tra i cittadini e l'Amministrazione sul tema della ciclabilità.

Il "Comitato Consultivo Biciclette" ha il compito di fornire al Gruppo di Lavoro Mobilità Ciclabile e all'Ufficio Biciclette indicazioni sia per lo sviluppo dei piani, programmi e progetti per la mobilità ciclabile torinese, sia per la promozione dell'uso della bicicletta in ambito urbano e metropolitano.

E' coordinato dall'Assessore all'Ambiente di concerto con l'Assessore alla Viabilità e Trasporti. Ad esso partecipano a titolo volontaristico le diverse Associazioni che in città promuovono e realizzano iniziative sulla mobilità ciclabile e in generale sulla mobilità sostenibile. Per l'Amministrazione partecipano i Direttori e i Dirigenti delle Direzioni competenti.

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)**

6.3. L'Ufficio Biciclette



"la creazione di una unità bicicletta è una condizione sine qua non per lo sviluppo di una politica ciclistica realistica ed efficace".
(Dal libro Comunità Europea "Città in bicicletta, pedalando verso l'avvenire")

Per la costituzione dell'Ufficio Biciclette la Giunta Comunale, con deliberazione del 7 aprile 2009 (n. mecc. 200901767/02), ha deciso di individuare nella Direzione Ambiente una struttura appositamente dedicata alla promozione e all'incentivazione della mobilità ciclabile, denominata "Ufficio Biciclette", che svolga anche un ruolo di rapporto diretto con la cittadinanza e con le associazioni. Nello stesso provvedimento sono stati ricostituiti il Gruppo di lavoro sulla mobilità ciclabile e il Comitato Consultivo Biciclette (vedi schede apposite).

In sintesi l'Ufficio Biciclette:

- promuove e favorisce la crescita e il consolidamento di una "cultura della bicicletta" come normale, piacevole e conveniente mezzo di trasporto quotidiano individuale; in quest'ambito l'Ufficio è responsabile delle azioni di stimolo e di promozione dell'utilizzo della bicicletta;
- cura e facilita la relazione dei cittadini/ciclisti e delle loro associazioni con l'Amministrazione per favorirne la partecipazione nei processi decisionali e di controllo; fornisce informazioni e si rivolge a tutti i soggetti che possono essere coinvolti sul tema della mobilità ciclabile;
- supporta e coadiuva il Gruppo di Lavoro sulla mobilità ciclabile e il Comitato Consultivo Biciclette;
- cura lo sviluppo e l'ampliamento del servizio bike sharing TOBike.

IMPEGNI DELLA CITTA'

Proseguire l'attività dell'Ufficio Biciclette con la specifica responsabilità operativa di:

- **attuare gli interventi del Biciplan inerenti la diffusione della cultura della ciclabilità, lo sviluppo del bike sharing e, più in generale, di tutte le azioni di promozione della mobilità nuova**
- **mantenere un costante rapporto con le associazioni di ciclisti, gli enti e i cittadini interessati al tema**

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

7. LA COMUNICAZIONE

7.1. Comunicazione e promozione

La Città di Torino, attraverso l'Ufficio Biciclette, ha messo in atto in questi anni un'attività di comunicazione e di promozione della mobilità ciclistica, tuttora attiva, così articolata:

Realizzazione di strumenti informativi cartacei:

Mappa delle piste ciclabili, uno strumento informativo di lettura immediata a doppia facciata: da un lato la mappa aggiornata dei percorsi ciclabili con l'indicazione delle aree pedonabili/ciclabili, i punti di noleggio bici nei parchi, le aree verdi, le stazioni ferroviarie e quelle della metropolitana, unitamente a box informativi che, sinteticamente, forniscono indicazioni sulla sicurezza, il parcheggio delle bici nei cortili, info generali e indirizzi utili; sul retro la mappa delle stazioni di bike sharing, con l'indicazione aggiuntiva delle stazioni in via di definizione e informazioni generali sul servizio anche nella versione in lingua francese e inglese.



Vademecum del ciclista urbano, una guida dettagliata rispetto alle norme dettate dal codice della strada, ai comportamenti da tenere per una guida sicura che rispetti anche il cosiddetto "galateo civico stradale" con l'indicazione della segnaletica dedicata al mondo della bicicletta.



Parcheggiare le bici nei cortili, un pieghevole illustrativo dei diritti dei ciclisti in merito alla possibilità di parcheggiare le biciclette nei cortili condominiali, con informazioni sui regolamenti e consigli sull'argomento.

Sezione web "Torino in bicicletta", che fa parte integrante del sito di Informambiente e comprende nove sottosezioni nell'ambito delle quali è possibile reperire informazioni in generale sulla mobilità ciclabile a Torino ed in particolare sull'utilizzo della bicicletta nei vari contesti urbani, oltre ad avere i riferimenti degli uffici preposti e la possibilità di scaricare le produzioni informative.

Organizzazione di eventi e manifestazioni periodiche di sensibilizzazione sulle tematiche della mobilità sostenibile e ciclistica in particolare:

Domeniche Ecologiche, organizzate fin dall'anno 2000 con la chiusura al traffico privato di una zona centrale della città, sono state strutturate con una molteplicità di eventi al fine di sensibilizzare la cittadinanza sui temi della sostenibilità ambientale, dell'inquinamento atmosferico e della mobilità sostenibile.

Giornata nazionale della bicicletta, iniziativa nata dalla collaborazione con il Ministero dell'Ambiente, l'Anci e l'Acma per promuovere l'impegno dei Comuni a favore della mobilità sostenibile, con una serie di eventi quali la manifestazione nazionale di Bimbibici.



Giretto d'Italia, campionato nazionale della ciclabilità, una gara tra le città italiane impegnate a sostenere la mobilità ciclabile per dimostrare che la bicicletta può soddisfare



una parte importante della domanda di mobilità urbana delle nostre città. Ogni anno la sfida si concretizza stabilendo la più alta percentuale di spostamenti urbani effettuati in bicicletta. Nelle tre edizioni fin qui svoltesi

Torino è arrivata rispettivamente prima e seconda nel girone delle città metropolitane.

Settimana Europea della Mobilità Sostenibile (Mobility Week) e Giornata "In città senza la mia auto"

Promossa dalla Commissione Europea, la Mobility Week inizia il 16 settembre e termina il 22 con la Giornata Europea "In città senza la mia auto". Ogni anno la Commissione sceglie un tema specifico su cui orientare la manifestazione: la pianificazione integrata, la mobilità alternativa, l'impatto che l'uso dei mezzi motorizzati e la vita sedentaria hanno sulla salute dei cittadini, ecc. Per l'occasione la Città prevede la chiusura al traffico di alcune aree e vie significative al cui interno si organizzano attività ed iniziative di sensibilizzazione sul tema.



PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

Organizzazione/partecipazione a eventi e manifestazioni sulle tematiche ambientali in generale, con attività di informazione e di promozione della mobilità sostenibile e ciclistica in particolare:



Giornata Mondiale dell'Ambiente, Ogni anno il 5 giugno si celebra in tutto il mondo la Giornata Mondiale dell'Ambiente (W.E.D. World Environment Day), istituita dall'O.N.U. In concomitanza con la chiusura al traffico di ampie zone del centro cittadino, vengono organizzati laboratori, giochi,

animazioni, stand informativi per una città sempre più sostenibile e "smart". Mobilità, Ciclo dei rifiuti, qualità dell'aria, risparmio idrico ed energetico sono al centro delle attività ludiche ed educative curate da molti enti ed associazioni del territorio.

VERSO UN PIANO COMPLESSIVO DELLA COMUNICAZIONE E PROMOZIONE DELLA MOBILITÀ CICLABILE

La comunicazione legata alla sostenibilità ambientale deve porsi degli obiettivi precisi a breve o a lungo termine, che naturalmente influiscono sulla scelta degli strumenti operativi e del linguaggio da adottare. Per quanto riguarda la mobilità ciclabile il macro obiettivo è quello di incidere positivamente sugli stili di vita dei cittadini che, alla luce di quanto viene o sarà realizzato in questo campo, saranno stimolati a riflettere sulla possibilità di cambiare le proprie abitudini a favore della propria salute e di quella della collettività.

Fino a non molti anni fa l'uso della bicicletta era ancora considerato in massima parte un piacevole modo di passare il tempo libero, oggi si può constatare un cambiamento progressivo ma costante nelle modalità di spostamento in città, attraverso il quale l'utilizzo della bicicletta come mezzo usuale di spostamento in città sta diventando consuetudine, pratica quotidiana e non più eccezione se pur piacevole. Questa situazione nulla toglierà, naturalmente, al piacere di trascorrere il tempo libero sulle due ruote, ma inciderà fortemente in senso "slow" sul nostro modo di vivere, non solo per ragioni economiche.

Per quanto riguarda, invece, l'attualità è necessario porre attenzione all'esistente per valorizzare i servizi già operativi, l'informazione di settore, il coinvolgimento del territorio. Sarà quindi essenziale avviare campagne di promozione dell'uso della bicicletta che, da un lato, promuovano i servizi come il bike sharing, le ciclofficine, le piste ciclabili, e dall'altro facciano "cultura" sulla bicicletta in tema di vantaggi per la salute, diritti e doveri, opportunità e consigli.

Obiettivi specifici di apposite campagne saranno relativi a destinatari mirati: automobilisti, pedoni e ciclisti stessi. In questi casi la sicurezza e il rispetto delle regole e delle persone saranno i focus principali.

E' opportuno, inoltre, decentrare l'informazione sulla mobilità ciclabile, creando infopoint nelle sedi circoscrizionali, nei Centri di incontro, presso gli uffici di altri enti.

Accanto alla tradizionale documentazione cartacea, con la produzione di mappe e pieghevoli informativi, è indispensabile potenziare lo strumento del web con la realizzazione di un portale dedicato alla promozione della mobilità ciclabile accessibile dalla home page della Città di Torino su esempio di altri servizi già attivi.

Il portale dovrà avere una veste grafica accattivante, tenuto conto che il target di riferimento è trasversale e quindi non riguarda esclusivamente una specifica fascia

sociale o di età. A questo proposito sarà utile una progettazione partecipata, che veda coinvolte le associazioni di riferimento nella formulazione di proposte rispetto alla strutturazione e ai contenuti del sito.

Attraverso il portale, l'utente avrà accesso a mappe geolocalizzate, tramite le quali calcolare i percorsi più vantaggiosi, ma anche più attraenti e/o interconnessi con altre mappe di servizio (parchi, turismo, cultura, enogastronomia, servizi, ecc.). Altrettanto importante è la collaborazione con quelle realtà istituzionali e private che si occupano di educazione e sicurezza stradale e con i laboratori educativi, in modo da creare una rete che sia strumento di confronto sulle tematiche di interesse e



di crescita nel linguaggio comunicativo.

IMPEGNI DELLA CITTA'

Progettare ed eseguire un Piano di Comunicazione permanente sui temi della mobilità sostenibile mediante:

- la produzione di materiali informativi e promozionali
- la realizzazione del portale web
- l'organizzazione periodica di eventi e manifestazioni di sensibilizzazione
- la realizzazione di specifiche campagne promozionali

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

7.2. Educazione alla sicurezza stradale

E' molto importante che ai processi di cambiamento e di realizzazione delle politiche per una mobilità (e un'urbanistica) innovativa che favorisce i pedoni, le bici e il TPL, si affianchino azioni e campagne educative e di informazione per bambini ed adulti che trasmettano un'approfondita conoscenza del Codice della Strada, contribuiscano al formarsi di una nuova cultura della mobilità e promuovano il reciproco rispetto tra gli utenti della strada.

In particolare per abituare chi si sposta con mezzi a motore ad avere la giusta attenzione verso pedoni e ciclisti e questi ultimi a muoversi in modo sicuro.

Con l'obiettivo di aumentare la conoscenza delle regole e delle pratiche di guida sicura l'Ufficio Biciclette della Città di Torino ha realizzato il **Vademecum del ciclista urbano per una guida responsabile e sicura**. Il Vademecum è rivolto a tutti i ciclisti urbani e a coloro che lo vorrebbero diventare, e contiene una specifica evidenziazione delle norme del Codice della Strada e tutti gli elementi e i consigli che riguardano il tema centrale della sicurezza propria e altrui nel modo di condurre la bicicletta e muoversi nel traffico cittadino.

Il Vademecum è online nelle pagine web Torino in bicicletta della Città di Torino e in versione cartacea viene distribuito presso i vari uffici informativi centrali e circoscrizionali e in tutte le iniziative e manifestazioni su tematiche ambientali e di sensibilizzazione e promozione della mobilità dolce.

Scuole guida

E' intenzione dell'Amministrazione sviluppare collaborazioni con le Scuole Guida dell'area torinese per un'azione comune finalizzata ad aumentare la sensibilità verso la tematica della mobilità ciclistica, sia sotto il profilo della guida in prima persona del mezzo stesso sia dell'attenzione da porre come automobilisti.



Attività nelle scuole

A livello scolastico l'Educazione alla Sicurezza Stradale viene prevista già nel 1994 con programmi specifici per tutti gli ordini di scuola, significativamente inserita dalla legge 53 del 2003 nell'ambito dell' "Educazione alla Convivenza Civile" dai Piani di Studio Personalizzati per la scuola primaria e secondaria di I° grado, ribadita dalle ultime azioni del MPI che promuove specifici progetti per incentivare le attività di ESS nelle scuole.



Città di Torino – Corpo di Polizia Municipale

Il Corpo di Polizia Municipale, interviene ormai da oltre 30 anni in campo educativo, presentando la propria esperienza a bambini e ragazzi di scuola dell'infanzia, primaria, secondaria di primo e secondo grado non solo della Città di Torino ma anche in parecchi Comuni della Provincia.

Le attività proposte vanno dalla "storica" educazione stradale indirizzata alla graduale formazione di un corretto comportamento sulla strada, passando per i più recenti interventi di educazione alla legalità con particolare riferimento alle conflittualità giovanili nonché alla crescita di una vera e propria cultura del decoro urbano.

Tutte queste proposte hanno la finalità di condividere l'esperienza del Corpo con il mondo della scuola, affrontando insieme le problematiche giovanili, le realtà urbane, il recupero del territorio nelle diverse ottiche di convivenza civile, di sicurezza e di rispetto reciproco. Gli interventi sono tenuti da personale specializzato e formato in materia che si avvale di materiali didattici predisposti specificatamente per i vari argomenti. Solo nell'anno scolastico 2011/12 sono state coinvolte, in Torino e Provincia, 150 scuole, 500 classi, per un totale di circa 13.000 bambini e ragazzi.

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

Tra le aree tematiche che vengono affrontate nei Progetti di Convivenza Civile quella della mobilità sostenibile riveste particolare importanza. L'accento è posto sull'utilizzo corretto della bicicletta per gli spostamenti in ambito urbano con particolare attenzione alla conoscenza delle regole della circolazione stradale, alla guida sicura, al rispetto degli utenti più deboli.

Conoscere le regole della strada è il presupposto per un comportamento sicuro in ogni situazione, è un modo concreto per salvaguardare i ciclisti che, con i pedoni, sono gli utenti più a rischio nel traffico cittadino.

Un altro punto particolarmente qualificante che la Polizia Municipale della Città mette in campo nei propri progetti è l'attenzione nel trasmettere tutto il corollario di motivazioni che orbitano intorno all'utilizzo della bicicletta: dal rispetto dell'ambiente, al risparmio energetico, al benessere psicofisico, al recupero dei contesti urbani, alla riscoperta di uno stile di vita con tempi e ritmi più confacenti all'essere umano.

C.R.E.S.S. Coordinamento Regionale Educazione alla Sicurezza Stradale Progetto "Ti Muovi?"

La Regione Piemonte, l'Ufficio Scolastico Regionale, le Province, l'ANCI, il Ministero Infrastrutture e Trasporti, la Prefettura di Torino, hanno sottoscritto un apposito protocollo per affrontare in modo sinergico il tema dell'Educazione alla Sicurezza Stradale nelle scuole di ogni ordine e grado.

Da tale accordo nasce il C.R.E.S.S. e il progetto interistituzionale pluriennale "Ti Muovi?" - Mobilità Urbana autonoma per giovani e bambini.

Il C.R.E.S.S. ha tra i suoi compiti quello di elaborare e definire **linee di indirizzo** per gli interventi di settore e **piani annuali** delle iniziative e dei progetti che, tenendo conto delle esigenze degli Enti coinvolti nel "Ti Muovi?", sviluppino **sinergie** e amplino le **offerte formative per la scuola**, ricercando rapporti di collaborazione anche a livello nazionale ed europeo.

Il progetto si compone di 12 diversi sottoprogetti con specifiche proposte: si va dai percorsi di conoscenza dell'ambiente stradale e delle sue regole, con particolare attenzione all'orientamento e alla percezione di sicurezza nel muoversi a piedi, per i bambini di scuola dell'Infanzia e primaria, ad attività di preparazione ad una corretta mobilità autonoma, con particolare attenzione all'uso della bicicletta, per i ragazzi di scuola secondaria. Per tutti un tema trasversale: l'analisi dei comportamenti di guida degli adulti.

Nell'anno scolastico 2011/12 hanno partecipato al progetto 123 scuole dell'infanzia, 111 scuole primarie, 33 scuole primarie di secondo grado, 19 scuole secondarie di secondo grado per un totale di 1642 classi.

IMPEGNI DELLA CITTA' A

Sostenere e favorire tutte le azioni tese a perseguire e concretizzare gli obiettivi di educazione alla sicurezza stradale

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

7.3. Educazione alla Mobilità sostenibile

“Smart School Mobility”

Azioni per un Piano della Mobilità Scolastica Sostenibile

Premessa

La Città di Torino – ITER i (Istituto torinese per un'educazione responsabile) in collaborazione con l'Ufficio Scolastico Regionale per il Piemonte, la Provincia di Torino e L'ASL TO1 promuove un progetto sulla mobilità scolastica sostenibile che intende coinvolgere le Scuole di Torino in un programma di politiche integrate a favore di nuovi modelli di mobilità urbana in prossimità dei poli scolastici.



Un'iniziativa che si configura come una delle azioni inserite nel piano “Torino Smart School” all'interno del più ampio programma del progetto “Torino Smart City”.

Obiettivi

L'obiettivo principale del progetto sulla mobilità scolastica è di coinvolgere, con forme e modalità differenti, le comunità scolastiche in iniziative nelle quali il tema della mobilità viene affrontato essenzialmente su due fronti: organizzare, diffondere e facilitare forme di mobilità “slow” attraverso l'adozione di piani di mobilità definiti con il protagonismo delle scuole; promuovere percorsi sulla cultura della mobilità sostenibile.

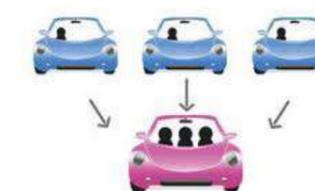
In questa cornice il progetto intende offrire alle Scuole un percorso di co-progettazione rivolto a bambine/i e ragazze/i, insegnanti e famiglie, con l'obiettivo di accrescere una cultura del muoversi con un minore impatto sull'ambiente in coerenza con lo scenario di riferimento delineato dal TAPE (Turin Action Plan for Energy), uno strumento adottato dal Consiglio Comunale a seguito dell'adesione della Città di Torino al Patto dei Sindaci e d'indirizzo per la candidatura della nostra città a diventare una Smart City.

Le azioni

Il set delle possibili azioni orientate verso interventi capaci di facilitare forme di mobilità sostenibile di prossimità saranno definite localmente in un percorso progettuale condiviso con le Scuole, tenendo conto del diverso ordine e grado di appartenenza, della collocazione urbana dei plessi scolastici e degli attori locali di riferimento. Seguono alcuni spunti di lavoro che saranno affrontati nei diversi moduli progettuali offerti alle classi partecipanti e alla comunità scolastica:

- condurre nelle classi percorsi di conoscenza, di analisi urbana e di sensibilizzazione al tema di una mobilità a minor impatto sull'ambiente;

- ricercare soluzioni condivise di mobilità scolastica, con l'individuazione di proposte praticabili e di figure interne che assumano un ruolo di riferimento per l'organizzazione delle diverse iniziative (una sorta di “mobility school manager”);
- promuovere e organizzare forme di mobilità “slow” di prossimità alle Scuole, quali percorsi pedonali e ciclabili privilegiati, incentivazione all'uso dei mezzi pubblici, zone di rallentamento o di interdizione agli autoveicoli privati, organizzazione di pratiche di “car pooling”;
- sensibilizzare e incentivare l'uso della bicicletta negli spostamenti urbani;
- connettere alla mobilità slow il sistema del commercio locale di prossimità, far emergere percorsi socialmente “sicuri” e punti di riferimento urbano;
- offrire alle comunità scolastiche percorsi tematici di aggiornamento e di sensibilizzazione;
- promuovere campagne di comunicazione costruite insieme alle Scuole;
- sviluppare attività semplici e praticabili per il monitoraggio degli esiti;
- introdurre forme di premialità per le Scuole che ottengono risultati significativi a fine percorso;
- programmare e sperimentare piccoli interventi strutturali sulla mobilità d'ambito a favore di percorsi e attraversamenti sicuri, o per la limitazione o il decongestionamento del traffico automobilistico intorno ai poli scolastici;
- studiare nodi di interscambio tra autoveicoli e il sistema della mobilità slow di avvicinamento alla scuola;
- dotare di strutture per il parcheggio delle bici i cortili scolastici, valutare forme di bike sharing scolastico;
- studiare “zone 30” per i percorsi privilegiati verso le scuole e in prossimità degli accessi alle strutture.



IMPEGNI DELLA CITTA'

Sostenere e favorire tutte le azioni tese a perseguire e concretizzare gli obiettivi di educazione alla mobilità sostenibile

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

8. IL TURISMO SOSTENIBILE

8.1. Un possibile sviluppo: Torino in bicicletta

Lo sviluppo del turismo sostenibile è senza dubbio una scelta che la Città di Torino può effettuare. In particolare, per quanto riguarda il turismo in bicicletta, esso può essere promosso in una duplice direzione: incentivando il cicloturismo che prevede l'utilizzo della propria bicicletta; promuovendo il noleggio di biciclette offerte dalle istituzioni pubbliche e da enti privati.



Nel primo caso le azioni da perseguire sono:

- 1) pubblicizzazione dell'esistenza e ampliamento del numero delle strutture ricettive "amiche della bicicletta";
- 2) promozione della costituzione, e relativa informazione, di ciclofficine comprensive di interventi di pronto intervento;
- 3) adeguate strutture per il parcheggio di biciclette da situarsi presso i punti di maggiore rilevanza turistica e le fermate dei più rilevanti mezzi di trasporto pubblico.

Nel secondo caso si tratta di

- 1) creare una rete di vendita di tessere per il bike sharing promuovendone l'utilizzo per il turismo (punti vendita presso punti di informazione turistica, alberghi, possibilità di acquisto via Internet, ecc);
- 2) ampliare il bike sharing prevedendo stazioni presso i punti di maggiore rilevanza turistica;
- 3) prevedere stazioni di interscambio del bike sharing con stazioni di noleggio biciclette per escursioni turistiche in aree verdi (grandi parchi, sponde fluviali, collina, ecc.) anche promuovendo forme di abbonamento integrate.



PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

8.2. Ciclopiste sul Po

La Città si impegna a dare il proprio sostegno ai vari progetti che possono agevolare lo sviluppo di Torino come nucleo dell'ecoturismo mettendo in connessione tra loro le risorse ambientali, culturali, turistiche del territorio. Tra questi il progetto Corona Verde rappresenta l'ambizioso obiettivo di legare tra loro i parchi e le aree fluviali della Città e dell'area metropolitana garantendo percorsi lenti adatti alle varie esigenze come per esempio il percorso "Corona delle Delizie" costituito da oltre 90 km di ciclopiste, ciclostrade, greenways e strade rurali che collegano le risorse naturalistiche dei Parchi metropolitani e il sistema storico-culturale delle Residenze Reali. Per un maggior approfondimento si rimanda allo specifico capitolo nella Parte III – cap. 4.

La Fiab nazionale da diversi anni collabora con il progetto BICITALIA alla individuazione in ambito europeo della rete EUROVELO, che prevede per quanto riguarda l'asta fluviale del Po, percorsi ciclabili su entrambi i lati.

Sempre nell'ottica di favorire il turismo in bicicletta la Città ha deciso di sostenere le linee guida del Progetto di sviluppo economico elaborato dal Politecnico di Milano centrato sulla realizzazione/completamento di un itinerario ciclabile in sicurezza da Venezia a Torino denominato VENTO.



Nell'analisi effettuata dai ricercatori emerge che con un investimento di 80 milioni di euro (il costo di meno di 2 km di autostrada) si potrebbe completare e mettere in sicurezza il percorso ciclabile di circa 680 km tra le 2 città lungo il fiume Po. E' stato calcolato quindi che tale operazione attirerebbe una massa di turisti in bicicletta italiani e stranieri che genererebbe un ciclo virtuoso di attività economica (ricettività alberghiera, agriturismo, ristorazione, servizi specifici ai ciclisti, artigianato, produzioni locali di qualità, ecc.) pari ad almeno 80 milioni di euro all'anno.

Ovviamente la Città è molto interessata a questo progetto per gli innegabili vantaggi che la sua realizzazione apporterebbe in termini di incremento di un turismo ambientale e di qualità sul quale l'offerta della Città è già molto forte.

Analogamente risulta di grande interesse il progetto di costruzione di una ciclostrada lungo il **Canale Cavour** che si inserisce nel progetto "New tools and new opportunities for the localization of Expo 2015 general interest services along the Canale Cavour, a backbone of the Milano-Torino urban region" dell'Alta Scuola Politecnica (ASP) dei Politecnici di Milano e di Torino. Il progetto, al di là della scadenza temporale dell'Expo 2015, promuove interventi permanenti di completamento del sistema dei percorsi ciclabili lungo il Canale e, più in generale, di valorizzazione territoriale della regione urbana tra Milano e Torino.

Il Canale Cavour è stato scelto per il suo carattere di elemento fisico, oltre che fortemente simbolico rispetto alle tematiche che Expo si propone di affrontare, essendo una vera e propria spina dorsale dell'intero paesaggio non solo agricolo, delle risaie tra Torino e Milano. Il canale, inteso come risorsa turistica percorribile lungo le alzaie, potrebbe anche essere agganciato ad un sistema di altre reti "lunghe" ma "lente" già riconosciute (come le ciclabili Eurovelo 7 e 8). Si costituirebbe in questo modo un vero e proprio "sistema" fortemente integrato e sicuramente innovativo, fondato sul riconoscimento delle grandi potenzialità paesistico-ambientali e socio-economiche del Canale Cavour articolato in una serie di interventi di riqualificazione, sia dell'opera infrastrutturale, sia del territorio circostante, mirando ad integrare la valorizzazione del Canale e dei territori adiacenti con le opere previste per il grande evento del 2015.



IMPEGNI DELLA CITTÀ

Avviare progetti per incrementare l'offerta turistica basata sulla possibilità di utilizzare la bicicletta per visitare Torino

Sostenere e favorire tutte le azioni volte alla concretizzazione dei progetti

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

9. MOBILITÀ PEDONALE

9.1. Mobilità pedonale

La Città si è impegnata, con deliberazioni della Giunta Comunale del 2 ottobre 2012 (n. mecc. 201204961) e 14 maggio 2013 (n. mecc 20130216/021), nella valorizzazione del “camminare” come modalità di spostamento urbano, attivando progetti specifici e costituendo con le associazioni interessate il gruppo di lavoro “Torino Città Camminabile”, finalizzato a individuare le azioni necessarie. Si tratta di facilitare gli spostamenti a piedi con interventi strutturali ma, soprattutto, con la diffusione di consapevolezza rispetto ai benefici che questa pratica produce.

La pedonalità diffusa e agevolata quindi è un altro asse strategico, naturalmente associato alla maggior ciclabilità, per dirigere lo sviluppo urbano verso una Mobilità Nuova.

Andare a piedi costituisce un'attività che può contribuire in modo determinante al benessere fisico dei cittadini incoraggiando uno stile di vita più attivo e nel contempo offre una diversa visione degli spazi e agevola momenti di aggregazione tra le persone. Una città camminabile è per tutti: bambini, anziani, disabili, ciclisti, nessuno escluso. Iniziative importanti sono già state realizzate dalla Città in ambiti diversi: si pensi, ad esempio, alle isole pedonali che hanno permesso di vivere in maniera più piena aree importanti della Città, alla creazione di zone 30, oppure all'esperienza “Pedibus” che ha incentivato la mobilità pedonale per i percorsi tra casa e scuola.

Si tratta ora, da una parte di ricondurre i vari interventi ad un progetto complessivo di “camminabilità” piena della Città, dall'altra di ampliare i suddetti interventi promuovendo la mobilità pedonale e riducendo quella in auto.

IMPEGNI DELLA CITTA'

- Valorizzare la mobilità pedonale anche attraverso il gruppo di lavoro “Torino Città Camminabile”
- Sperimentare localmente, in collaborazione con le Circoscrizioni disponibili, progetti specifici a favore della mobilità lenta, anche innovativi quali gli “spazi condivisi”, e attività di promozione del camminare
- Istituire nuove isole pedonali

PARTE II – LE POLITICHE PER FAVORIRE LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ CICLABILE

9.2. Il progetto “pedibus”



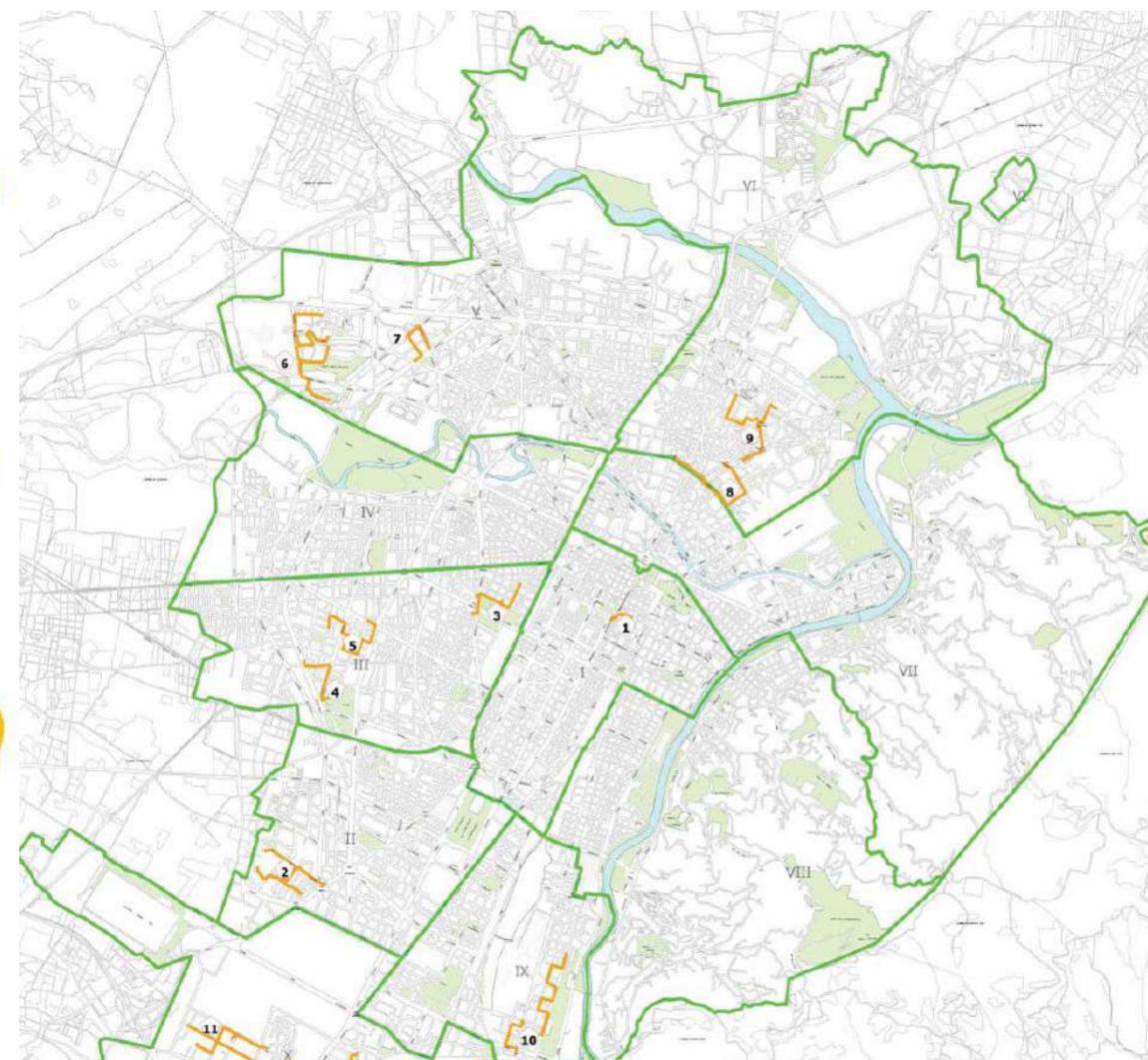
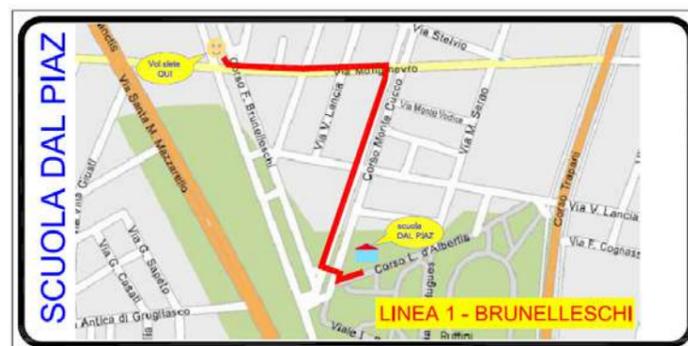
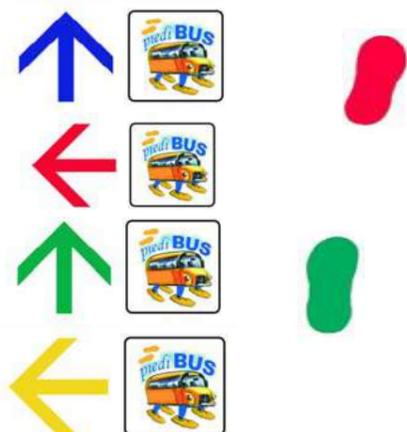
Promuovere lo sviluppo di forme di mobilità non inquinanti alternative a quella motorizzata, incidendo in particolare negli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-scuola). L'educazione e l'informazione sui benefici indotti in termini di salute, riduzione di costi e tempi, può sensibilizzare nel modificare in parte le proprie abitudini o comunque a valutare positivamente alternative all'uso dell'auto.

In particolare incentivare la diffusione di progetti tipo il “pedibus” soprattutto in zone cittadine dove esistono particolari problematiche (limitazioni di circolazione, scarsità di sosta...). Per facilitare l'accessibilità alle scuole salvaguardando nel contempo l'ambiente, si prevede di organizzare percorsi sicuri e segnalati che colleghino punti di ritrovo facilmente accessibili alle sedi delle diverse scuole.

L'obiettivo è quello di sostenere un interessante modello educativo in collaborazione con gli istituti scolastici cittadini, soprattutto scuole elementari e medie inferiori.

Il progetto attivato nel 2008 nell'area centrale, si è sviluppato progressivamente nei quartieri cittadini coinvolgendo diversi istituti scolastici.

Attualmente sul territorio cittadino sono presenti circa 24 km di percorsi segnalati e nei prossimi mesi ci sarà un notevole ampliamento nella zona di Mirafiori sud.



LEGENDA

①	PERCORSO SCUOLA PACCHIOTTI	0.350 Km
②	PERCORSO SCUOLA MAZZARELLO	2.593 Km
③	PERCORSO SCUOLA ALFIERI	1.561 Km.
④	PERCORSO SCUOLA DAL PIAZ	0.913 Km
⑤	PERCORSO SCUOLA TOSCANINI	1.532 Km.
⑥	PERCORSO SCUOLA GIANELLI	3.030 Km
⑦	PERCORSO SCUOLA COSTA	1.045 Km.
⑧	PERCORSO SCUOLA DELEDDA	1.760 Km.
⑨	PERCORSO SCUOLA PEROTTI	2.100 Km
⑩	PERCORSO SCUOLA UMBERTO E SUCCURSALE	2.366 Km
⑪	PERCORSO SCUOLA SALVEMINI E SUCCURSALE	2.815 Km
⑫	PERCORSO SCUOLA CASTELLO	2.030 Km
⑬	PERCORSO SCUOLA CAIROLI E SUCCURSALE	2.085 Km

TOTALE 24.180 Km

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

1. PRINCIPALI NOZIONI PROGETTUALI PER LA REALIZZAZIONE DI PISTE CICLABILI

2. IL SISTEMA CICLABILE NEL BICIPLAN

3. LE PRINCIPALI DIRETTRICI E CIRCOLARI CICLABILI

4. GLI ITINERARI DI DISTRIBUZIONE

5. L'AREA CENTRALE

6. GLI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI DEI NODI

7. LA CICLABILITÀ DIFFUSA

8. LE "ISOLE AMBIENTALI"

9. LA SEGNALETICA D'INDIRIZZAMENTO CICLABILE

10. LA SOSTA CICLABILE

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

1. PRINCIPALI NOZIONI PROGETTUALI PER LA REALIZZAZIONE DI PISTE CICLABILI

Riferimenti normativi:

- MINISTERO LL PP – DECRETO 30 novembre 1999, n. 557 – “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”
- REGIONE PIEMONTE–LINEE GUIDA–“La rete dei percorsi ciclabili”–Giugno 2007.

Si definisce “**pista ciclabile**” la parte longitudinale della strada, riservata alla circolazione dei velocipedi, che dovrebbe essere opportunamente delimitata ed individuata rispetto alle altre parti della carreggiata.

La pista ciclabile può essere realizzata:

- in **sede propria**, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili (Tavv 1-2-3);
- su **corsia riservata, ricavata dal marciapiede**, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale (Tavv 4-5).
- su **corsia riservata, ricavata dalla carreggiata stradale**, ad unico senso di marcia, concorde a quello della contigua corsia destinata ai veicoli a motore ed ubicata di norma a destra rispetto a quest'ultima corsia, qualora l'elemento di separazione sia costituito essenzialmente da striscia di delimitazione longitudinale o da delimitatori di corsia (**Tavv 6 – 11**);

Possono comunque sussistere piste ciclabili nei seguenti casi:

- sulle **strade pedonali**, qualora l'intensità del traffico ciclistico in rapporto a quello pedonale ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie di opposto senso di marcia ubicate in genere al centro della strada;
- sulla **carreggiata stradale**, qualora l'intensità del traffico ciclistico ne richieda la realizzazione; in tale caso si tratta di corsie ciclabili nello stesso senso di marcia ubicate sempre in destra rispetto alla contigua corsia destinata ai veicoli a motore. Tale soluzione è obbligatoria quando sussistono condizioni di particolare intensità del traffico ciclistico ed

il suo flusso risulti superiore a 1.200 unità/ora, per almeno due periodi di punta non inferiori a quindici minuti nell'arco delle ventiquattro ore.

Salvo casi particolari, per i quali occorre fornire specifica dimostrazione di validità tecnica della loro adozione ai fini della sicurezza stradale, specialmente con riferimento alla conflittualità su aree di intersezione, non è consentita la realizzazione di piste ciclabili a doppio senso di marcia con corsie ubicate entrambe sullo stesso lato della piattaforma stradale.

In area urbana la circolazione ciclistica va indirizzata prevalentemente su strade locali e, laddove sia previsto che si svolga con una consistente intensità su strade della rete principale, la stessa va adeguatamente protetta attraverso la realizzazione di piste ciclabili.

Larghezza delle corsie e degli spartitraffico:

- Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, **la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m**; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di **due corsie contigue**, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza minima pari a **2,50 m**.
- Per le **piste ciclabili in sede propria** e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere **eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m**, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.
- La **larghezza dello spartitraffico** fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, **non deve essere inferiore a 0,50 m**.

Nelle pagine seguenti sono illustrate alcune sezioni tipo di piste e corsie ciclabili.

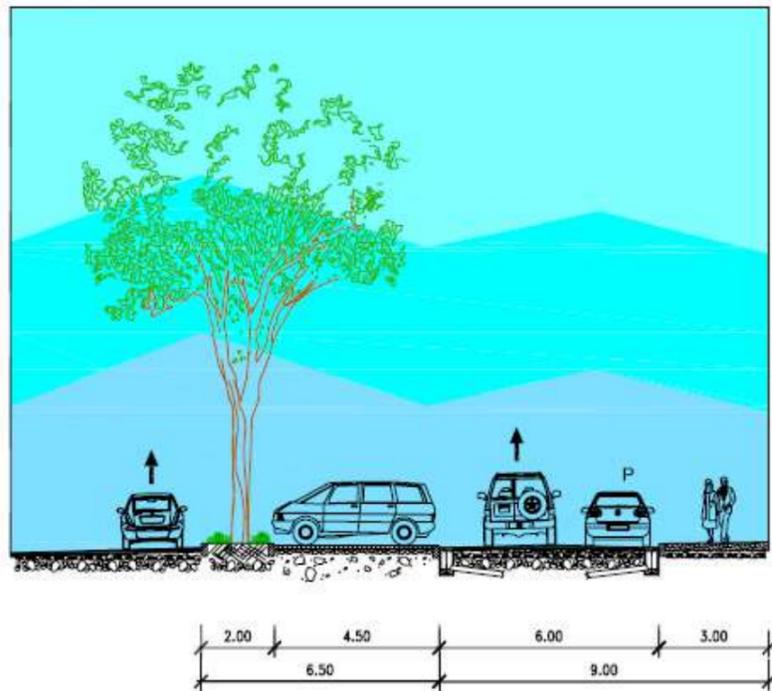
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

1.1. Tipologie delle piste ciclabili – schede tecniche

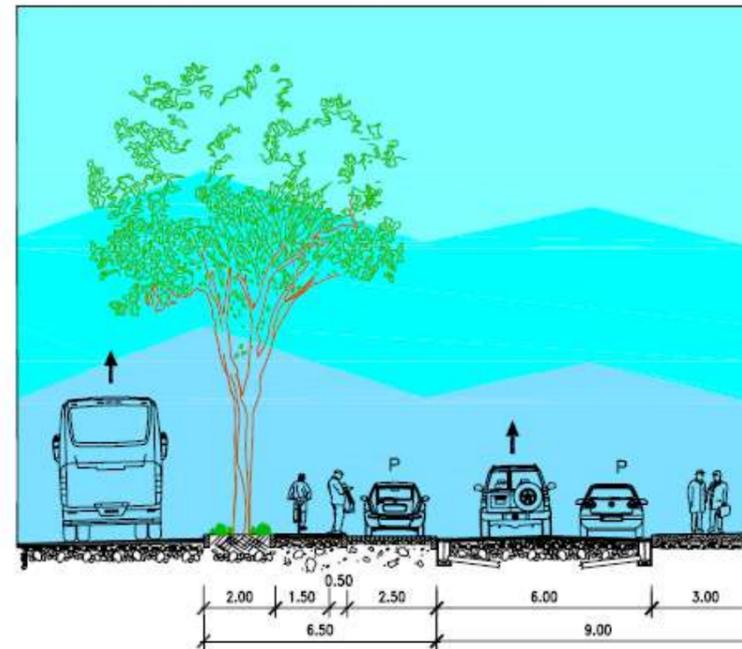
Sezioni tipo - piste ciclabili in sede propria

In **sede propria**, ad unico o doppio senso di marcia, qualora la sua sede sia fisicamente separata da quella relativa ai veicoli a motore ed ai pedoni, attraverso idonei spartitraffico longitudinali fisicamente invalicabili

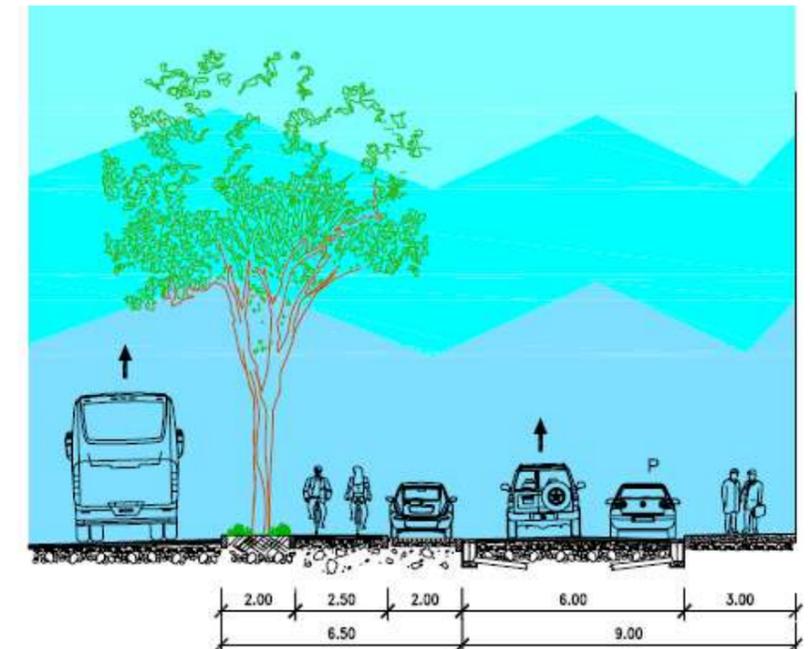
Le sezioni seguenti esemplificano la stato di fatto di una banchina alberata tipo dei viali cittadini, spesso utilizzata per la sosta veicolare e la riorganizzazione con pista ciclabile mono e bi-direzionale.



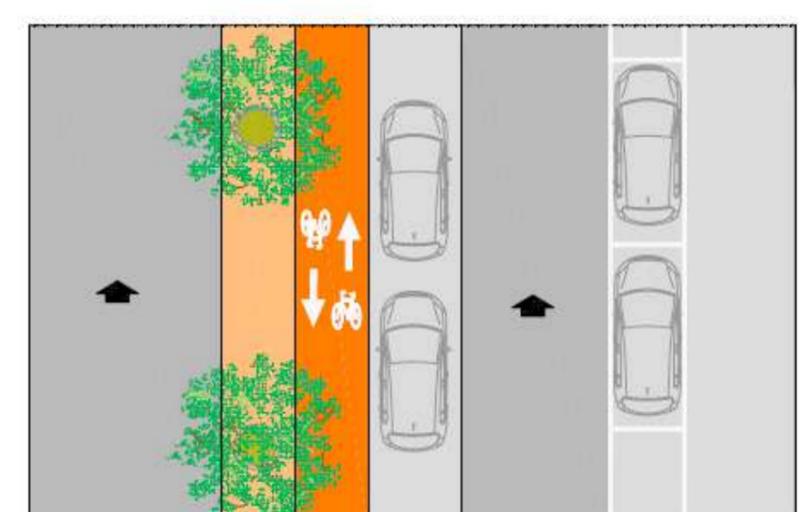
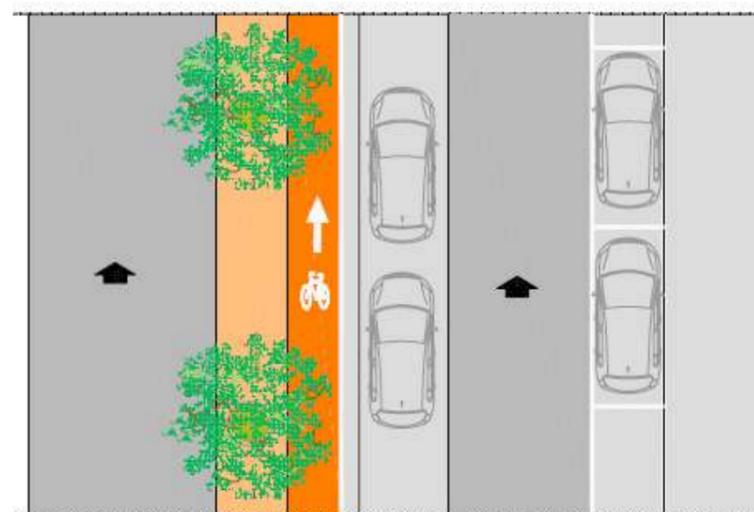
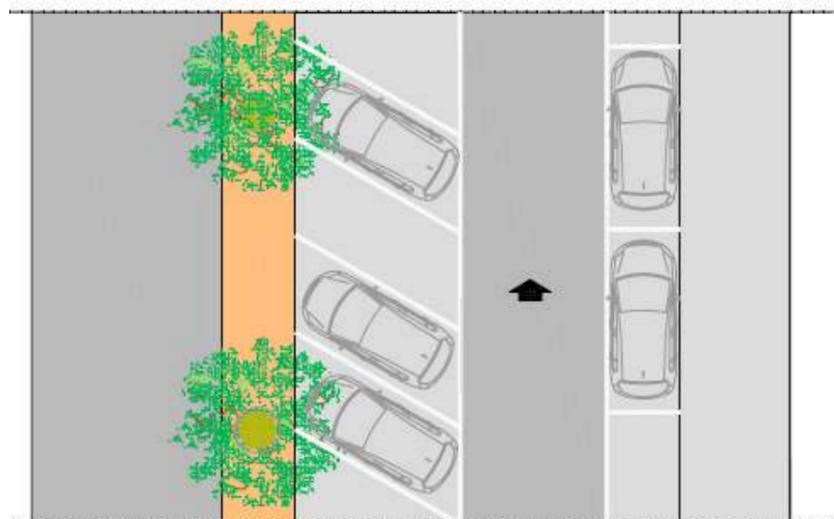
Tav 1 - banchina con sosta a pettine



Tav 2 - pista ciclabile mono-direzionale in sede propria

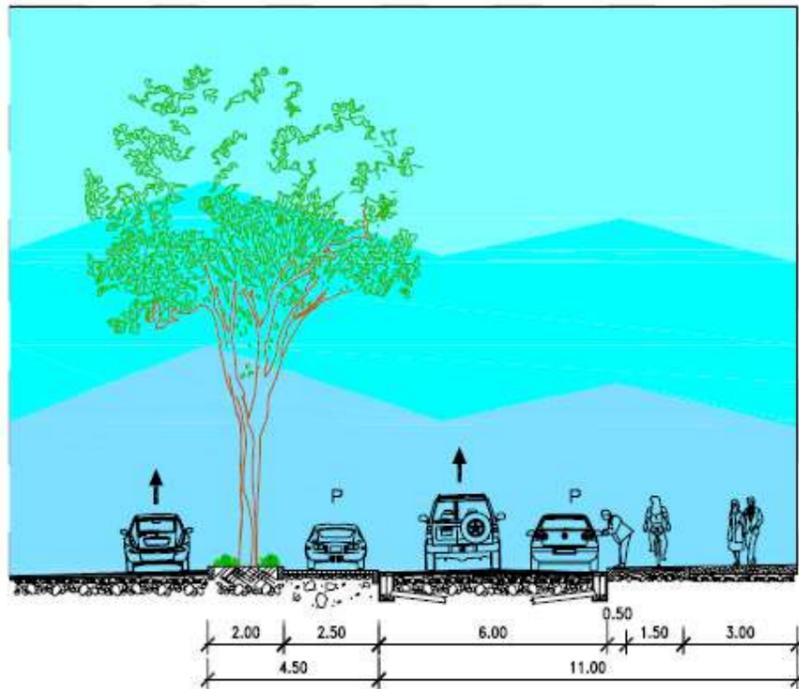


Tav 3 - pista ciclabile bi-direzionale in sede propria

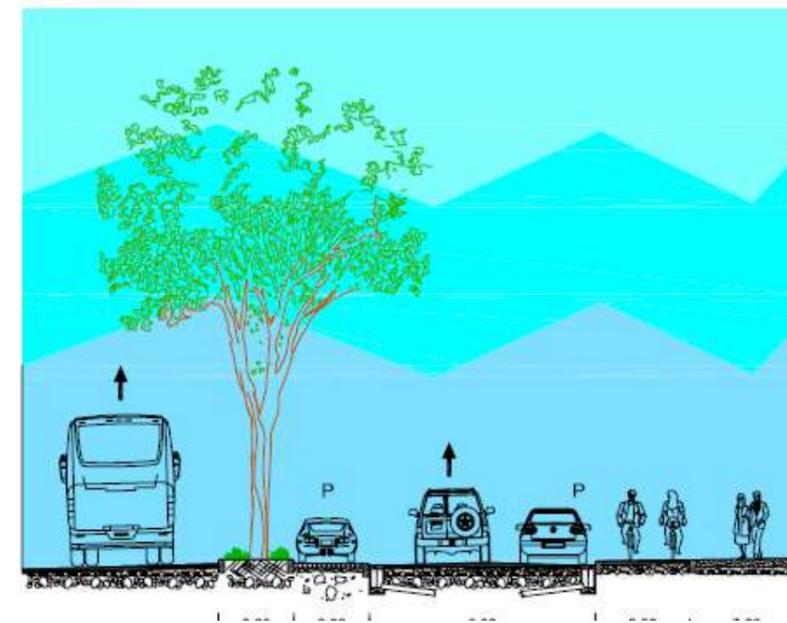


PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

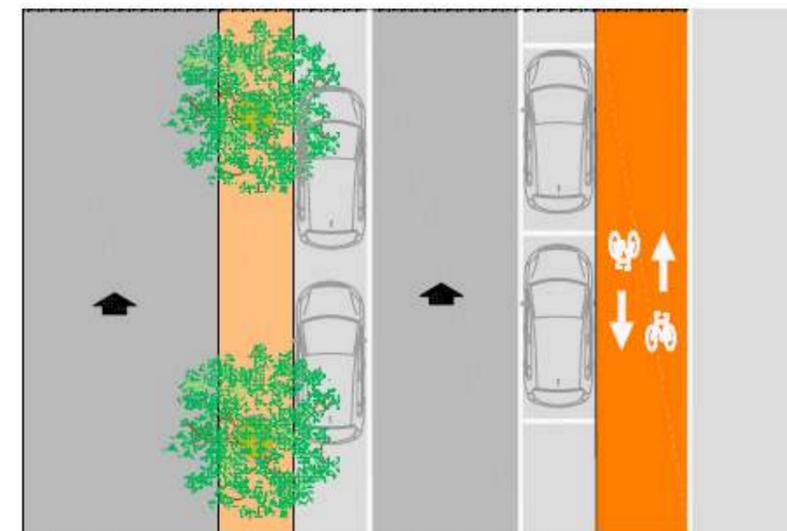
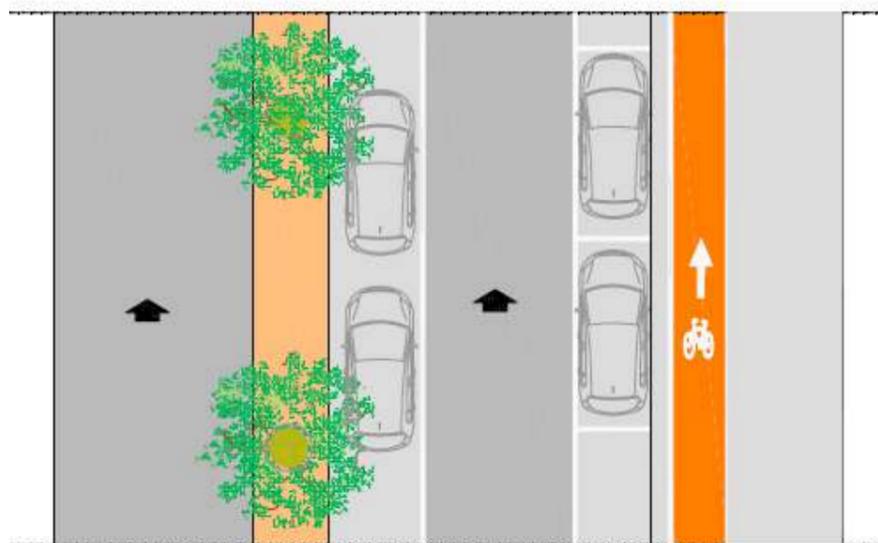
Sezioni tipo - piste ciclabili su corsia riservata, ricavata sul marciapiede, ad unico o doppio senso di marcia, qualora l'ampiezza ne consenta la realizzazione senza pregiudizio per la circolazione dei pedoni e sia ubicata sul lato adiacente alla carreggiata stradale.



Tav 4 - pista ciclabile mono-direzionale su marciapiede



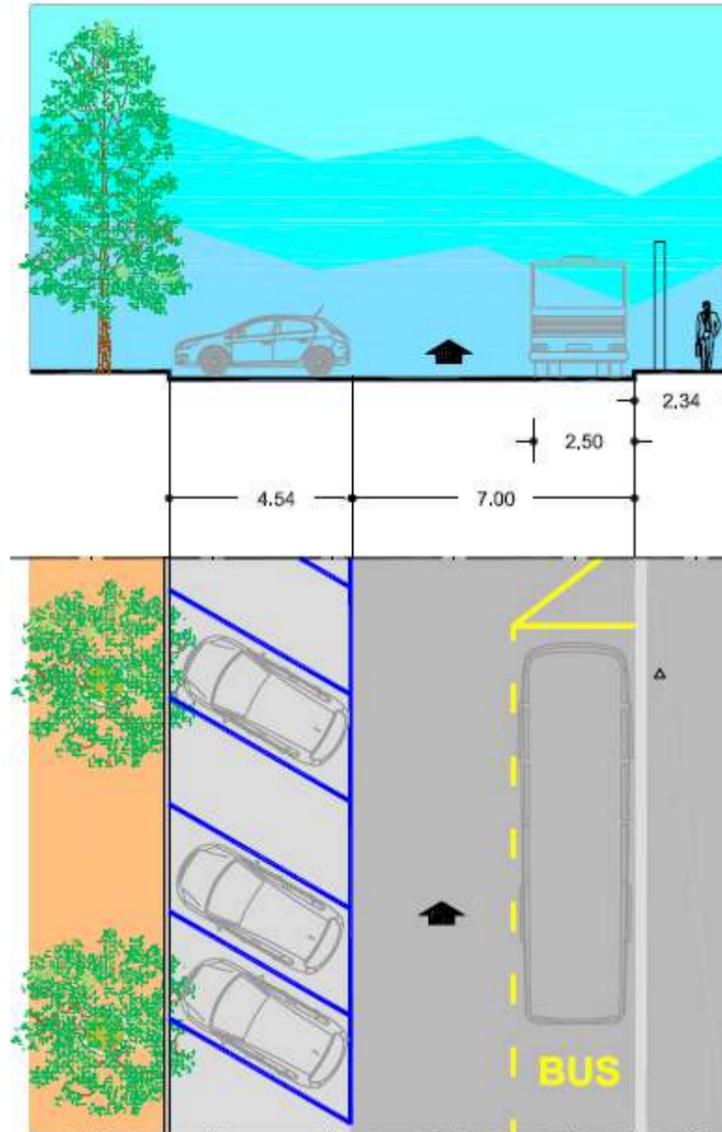
Tav 5 - pista ciclabile bi-direzionale su marciapiede



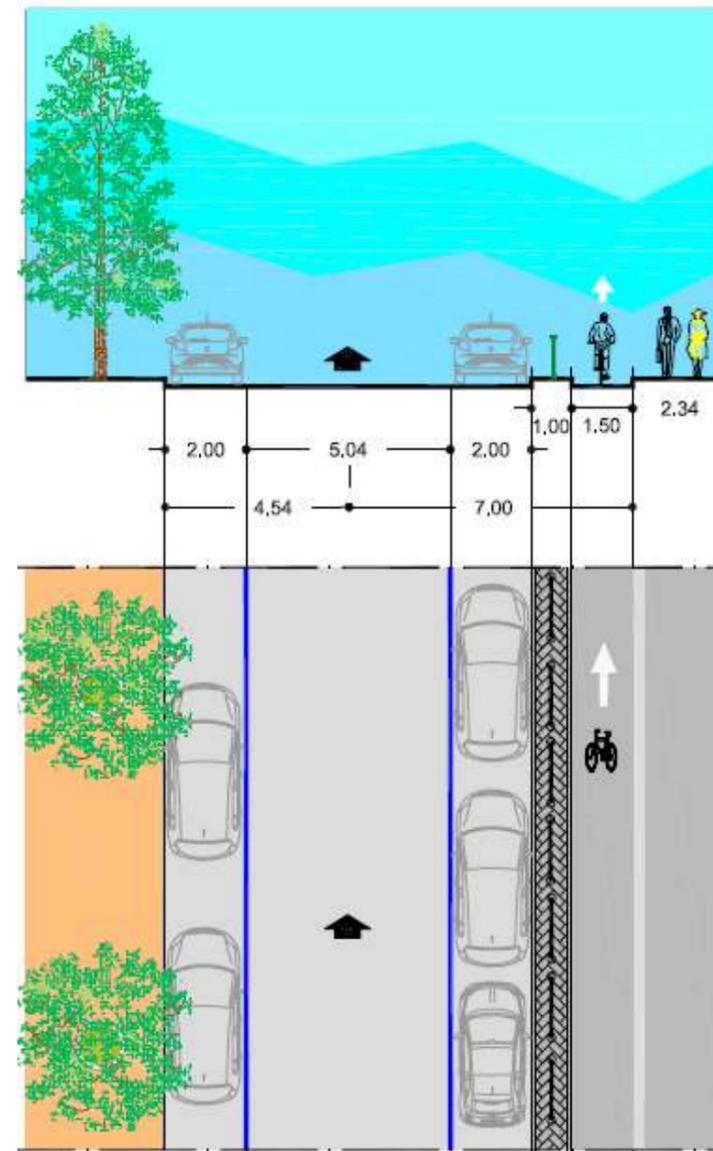
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Sezioni tipo - corsie ciclabili su carreggiata stradale

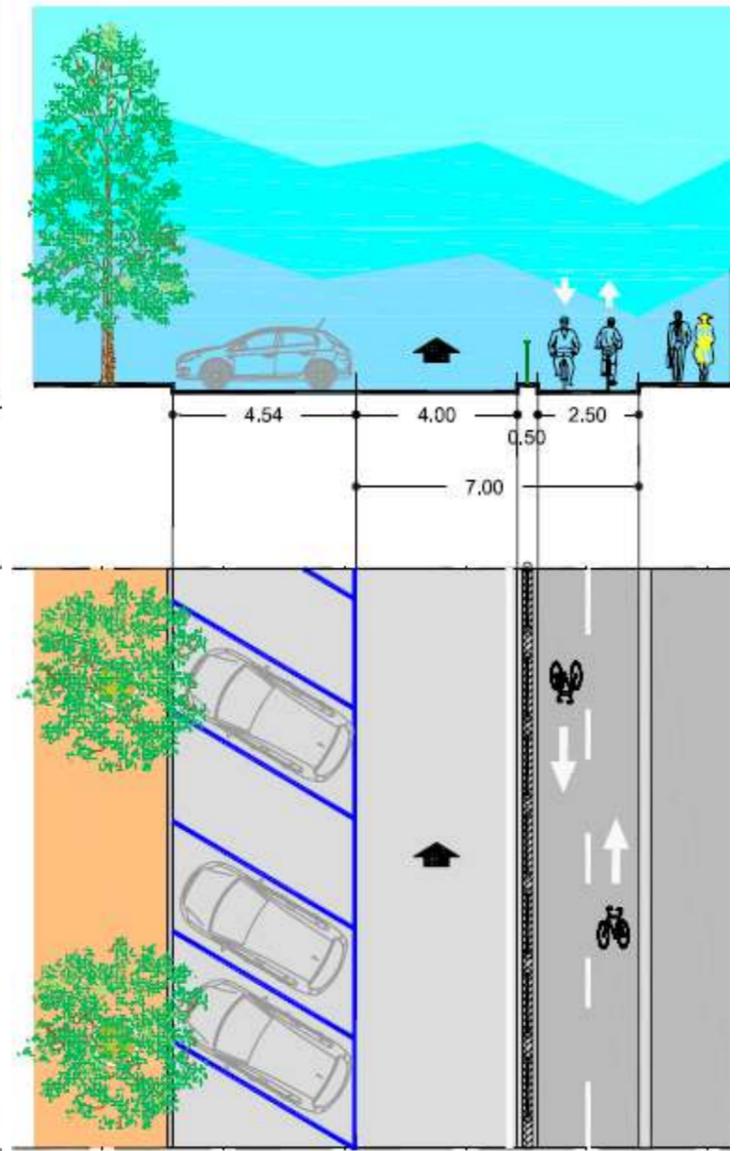
Le sezioni seguenti illustrano le tipologie di corsia ciclabile di possibile sperimentazione nei controviai degli assi stradali elencati nella tabella a pag. 115. La sezione utile della carreggiata stradale deve avere una dimensione minima di 7 metri, misura che può consentire la sosta in linea, la corsia ciclabile e una corsia veicolare regolamentare.



Tav 6 - Sezione tipo, con carreggiata stradale di 7,00 mt, misura minima con la quale è possibile istituire una corsia ciclabile monodirezionale



Tav 7 - La corsia ciclabile mono-direzionale è stata ricavata a lato del marciapiede, traslando la sosta in linea e realizzando una banchina di separazione di dimensione non inferiore a 60 cm. In luogo della banchina, la separazione tra la sosta e la corsia ciclabile, può essere demarcata con segnaletica. Sul lato opposto la sosta viene riorganizzata in linea.



Tav 8 - La corsia ciclabile bi-direzionale è stata ricavata a lato del marciapiede, eliminando la sosta in linea e realizzando una banchina di separazione la cui larghezza deve avere una dimensione minima di 60 cm.

Tali soluzioni sono proponibili in situazioni dove non sono presenti troppe occupazioni diverse dalla sosta, quali aree riservate per officine meccaniche, dehors, disabili...e dove la riduzione della sosta è possibile.

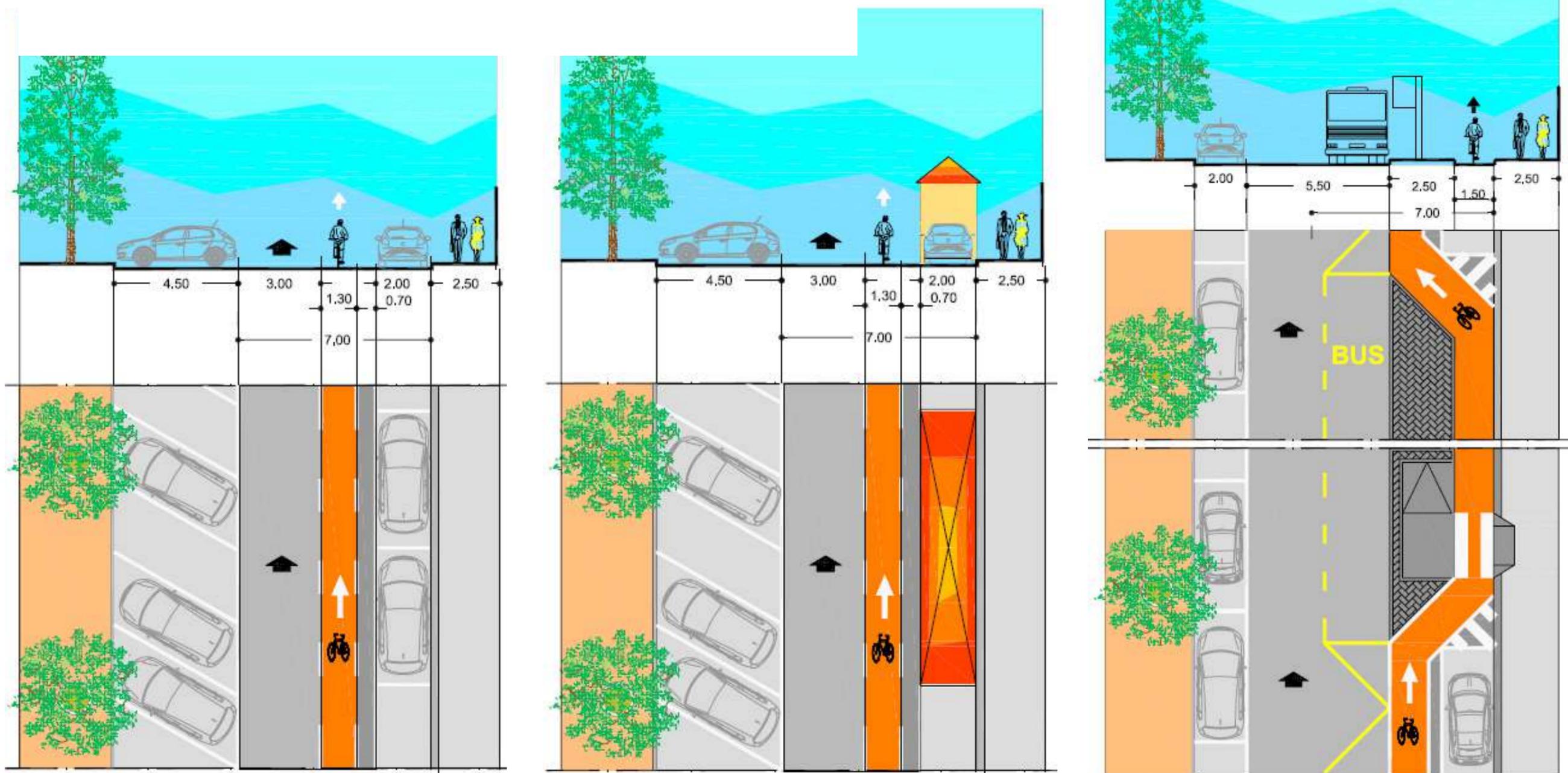
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

La corsia ciclabile mono-direzionale è stata ricavata a lato della sosta a una distanza non inferiore a 70 – 80 cm.

La corsia ciclabile deve essere demarcata con segnaletica orizzontale tratteggiata tale da permettere l'attraversamento per poter sostare a lato del marciapiede.

Tale soluzione è preferibile in situazioni dove sono presenti lungo il marciapiede occupazioni diverse dalla sosta veicolare privata, quali aree riservate per officine meccaniche, dehors, disabili...

La demarcazione della corsia ciclabile facilita il transito ciclabile e dovrebbe servire anche come deterrente alla sosta in seconda fila (Tavv 9 - 10 - 11).



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

1.2. Attraversamenti ciclabili

Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con presenza di piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica, ad esempio la larghezza delle eventuali isole rompitratta.

Per gli **attraversamenti a raso**, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere **affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali**, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.



1.3. Le intersezioni organizzate a rotatoria

La rotatoria è un tipo di intersezione stradale nella quale il flusso di traffico circola attorno a un'isola centrale. I veicoli si immettono nell'anello di circolazione dopo aver dato la precedenza al traffico circolante all'interno ed escono su apposite corsie di uscita, spesso separate da isole spartitraffico che funzionano anche come salvagente per gli attraversamenti pedonali e ciclabili.

Classificazione delle rotatorie		
Tipologia	Diametro esterno (m)	Isola centrale
mini	14 - 18	completamente sormontabile
	18 - 25	parzialmente sormontabile
compatte	25 - 40	non sormontabile
convenzionali	40 - 50	non sormontabile

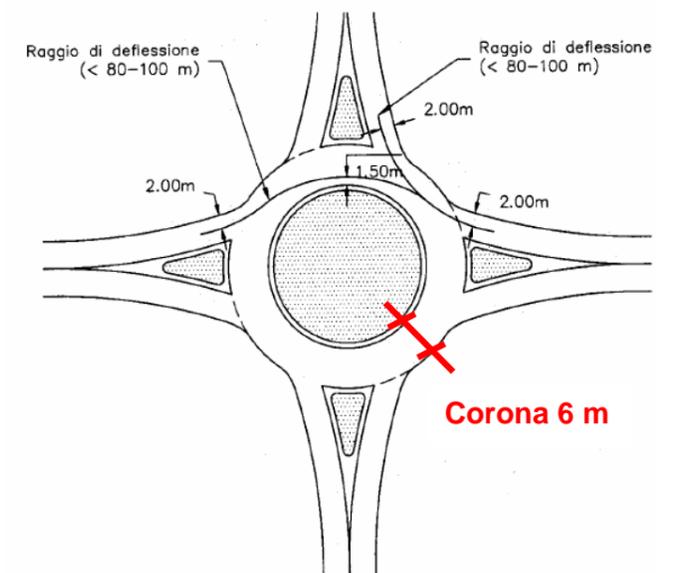
(da DM 19.04.06 – Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali.)

VERIFICHE E REQUISITI DELLE ROTATORIE

Nel progettare una rotatoria è utile compiere delle verifiche funzionali e rispettare dei requisiti tecnici previsti dalla normativa per garantire un livello di sicurezza e di funzionalità che tiene conto della presenza di pedoni e ciclisti in attraversamento del nodo.

Rotatorie con circolazione promiscua di autoveicoli e biciclette

Sulle rotatorie con circolazione promiscua di veicoli a motore e biciclette, viene utilizzata una corsia (di anello stradale) con una larghezza ridotta (6 m). Dal punto di vista della velocità di attraversamento della circolazione, il numero di punti di conflitto tra la circolazione di auto e biciclette è minima. La rotatoria con circolazione promiscua aumenta in teoria in maniera esigua il numero dei punti di conflitto, anche perché i veicoli a motore dovrebbero continuare a proseguire tenendosi dietro ai ciclisti, come richiederebbe il comportamento all'interno della rotatoria.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Rotatorie urbane con corsia e attraversamento ciclabile

Le rotatorie con una **corsia ciclabile all'interno dell'anello di circolazione** sono una soluzione adottata per lo più in situazioni urbane su **strade di carattere residenziale** e con flussi di distribuzione locale, con velocità di attraversamento inferiori ai 30 km/h. La corsia può essere utilizzata in casi estremi di poca disponibilità di spazio al contorno. La soluzione comunemente utilizzata corrisponde alla realizzazione di una corsia ciclabile con eventuale colorazione differente disposta sul lato esterno dell'anello di circolazione.

Un tratteggio di segnaletica, di colore bianco per l'attraversamento o giallo per la corsia separa visivamente lo spazio di circolazione automobilistica da quello di circolazione dei ciclisti. Le biciclette hanno la precedenza rispetto alle automobili in ingresso e la mantengono anche con le automobili in anello o in uscita con svolta a destra.

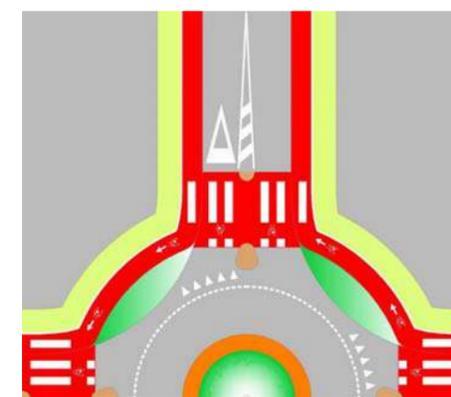
Quando le condizioni di spazio lo permettono e la situazione della circolazione automobilistica lo richiedono, una soluzione adottata è quella dell'inserimento di un cordolo di protezione e di separazione all'ingresso e all'uscita della rotatoria, con una larghezza che va da 0,5 a 1 m. Questo dispositivo contribuisce ad aumentare la sicurezza delle biciclette nei punti di maggior conflitto e pericolo con i veicoli a motore.



Pista ciclabile contigua al marciapiede con precedenza all'intersezione

Comportamento del ciclista

- Nell'attraversamento di uno dei rami di uscita della rotatoria il ciclista ha la precedenza, ma deve prestare attenzione prima ai veicoli che escono dall'anello in accelerazione (a sinistra) e poi ai veicoli che stanno giungendo alla rotatoria in decelerazione (a destra). Nel caso un veicolo abbia già impegnato l'attraversamento il ciclista deve rallentare e, nel caso, fermarsi;
- una volta impegnato (in sella alla bicicletta) l'attraversamento ciclabile proseguire senza brusche accelerazioni/decelerazioni;
- controllare che altri ciclisti non stiano sopraggiungendo in verso opposto dagli altri rami della rotatoria o dalla corsie ciclabili che accedono alla rotatoria;
- all'uscita dall'attraversamento ciclabile fare attenzione all'eventuale presenza di pedoni prima di proseguire verso gli altri rami della pista ciclabile o della rotatoria.



Come e dove applicarla:

- È la soluzione da preferire in ambito urbano o suburbano con portate veicolari elevate e flussi di ciclisti particolarmente rilevanti;
- indifferentemente su rotatorie a singola o multipla corsia di attraversamento (anche con diametri > 25 m);
- con velocità di inserimento in rotatoria (e di attraversamento) non superiori a 40 km/h (gli attraversamenti ciclabili e pedonali rialzati sono ottimi sistemi di moderazione della velocità);
- anche con portate veicolari superiori a 15 000 veicoli/giorno. Va considerato che l'uscita con precedenza ai ciclisti limita fortemente la portata veicolare in caso di flusso di ciclisti consistente.

Bibliografia

Quaderni del Centro Studi FIAB – Riccardo Gallimbeni 4 - Federazione Italiana Amici della Bicicletta in bici per l'ambiente - Alberto Marescotti Martino Caranti - Girogirotonda "La protezione dei ciclisti nelle rotatorie stradali"

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

1.4. Segnaletica stradale

Fermo restando l'applicazione delle disposizioni relative alla segnaletica stradale previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e dal decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e s.m.i., **le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale** di cui ai commi 9 e 10 dell'articolo 122 del suddetto decreto del Presidente della Repubblica all'inizio ed alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione.

Le piste ciclabili devono essere **provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico**, anche se la pavimentazione delle stesse è contraddistinta nel colore da quella delle contigue parti di sede stradale destinate ai veicoli a motore ed ai pedoni. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista.



Fig1a: Cartelli di inizio e fine di pista ciclabile. (figg II 90 e 91, art 122, DPR 495/92)



Fig1b: Cartelli di inizio e fine pista ciclabile contigua la marciapiede. (figg II 92/a e 93/a, art 122, DPR 495/92)



Fig1c: Cartelli di inizio e fine percorso pedonale e ciclabile. (figg II 92/b e 93/b, art 122, DPR 495/92)



Fig 2: Attraversamento ciclabile. (fig II 324 art 135, DPR 495/92)



Fig 3: Cartello di pericolo per attraversamento ciclabile in strade extraurbane o urbane con velocità superiore a quello stabilito dall'art 142 comma 1 del CdS. (fig II 14 art 88, DPR 495/92)



1.5. Superfici ciclabili

Nel realizzare il **sedime**, la pavimentazione delle piste ciclabili, deve essere curata al massimo la **regolarità delle superfici**, al fine di garantire le necessarie condizioni per l'agevole transito dei ciclisti, in particolare non è consentita la presenza di griglie di raccolta delle acque con gli elementi forati principali posti paralleli all'asse delle piste stesse, né con elementi trasversali tali da determinare difficoltà di transito per i ciclisti.

Pertanto la pista ciclabile deve avere una **pavimentazione** che garantisca una elevata **scorrevolezza** di rotolamento, ma nel contempo anche una **buona aderenza** in caso di frenata, quindi sono da evitare le pavimentazioni in mattonelle autobloccanti in cls o le pavimentazioni in materiali lapidei comunemente usate per la realizzazione dei marciapiedi, che oltre a procurare vibrazioni non garantiscono le necessarie condizioni di sicurezza per i ciclisti in transito.

Tipologia pavimentazioni:

pavimentazioni bituminose

La tipologia con pavimentazione in materiale bituminoso, è quella a cui si ricorre generalmente, utilizzando gli asfalti lisci e realizzando il manto di usura con il classico "tappetino" del tipo a grana fine, comunemente usato anche per la viabilità veicolare ordinaria e per i marciapiedi.

Questo tipo di pavimentazione è da preferire considerata la sua durezza che favorisce la stabilità, la sua compattezza che evita il formarsi di sassolini di ghiaia, la facilità di manutenzione che unita alla resistenza di questo materiale consente l'eventuale transito di mezzi leggeri per le manutenzioni, sia del sedime della pista ciclabile che delle alberature.

Lo **strato di usura** realizzato con tappeto di calcestruzzo bituminoso, **deve essere conforme alle norme tecniche della Città**, steso in opera con vibrofinitrice a perfetta regola d'arte secondo la vigente normativa e le eventuali indicazioni fornite dalla D.L. durante l'esecuzione delle opere.

Nella lavorazione è compreso l'onere della compattazione con rullo statico o vibrante con effetto costipante non inferiore alle 12 tonnellate, mentre è esclusa la preparazione della massiccata sottostante e la provvista e stesa dell'emulsione bituminosa di ancoraggio, lo spessore compreso finito del "tappetino" è pari normalmente a cm. 3.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Tipologia pavimentazioni:

Pavimentazioni stabilizzate

Si possono in generale definire **naturali** le pavimentazioni che mantengono l'aspetto esteriore non alterato, evitando l'utilizzo di materiali tipo i conglomerati bituminosi od altri che andrebbero a contrastare con l'ambiente ed il paesaggio circostante, mentre l'utilizzo di prodotti **stabilizzanti** consente di ottenere una pavimentazione che esteriormente assume **l'aspetto della terra battuta**, ma che presenta ottime **caratteristiche di stabilità interna, portanza e resistenza** agli agenti atmosferici.

Risultati adeguati alle esigenze ed alle finalità di cui sopra, si sono ottenuti in alcuni **interventi realizzati all'interno delle aree parco** della Città di Torino, quando si è provveduto a trattare con prodotti stabilizzanti un materiale di base fornito e selezionato all'origine (**misto granulare con fuso granulometrico studiato in laboratorio**) e a definire un processo produttivo più elaborato che tenesse conto di una miscelazione in centrale di betonaggio, a temperatura ed umidità controllate.

Gli interventi per la realizzazione di una pavimentazione stabilizzata, formata da frantumato, posata con vibrofinitrice e finitura superficiale con spolverata di polvere di cava da eseguire con pavimentazione ancora umida per migliorarne l'aderenza, uniscono alla **effettiva compattezza del piano di calpestio**, adeguato alla ciclabilità, un **aspetto naturale** complessivo della realizzazione, ed una **buona resistenza all'usura** ed alla aggressività della vegetazione circostante, pur non risultando particolarmente permeabili all'acqua meteorica ma garantendo un **buon drenaggio** della superficie del sedime ciclabile.



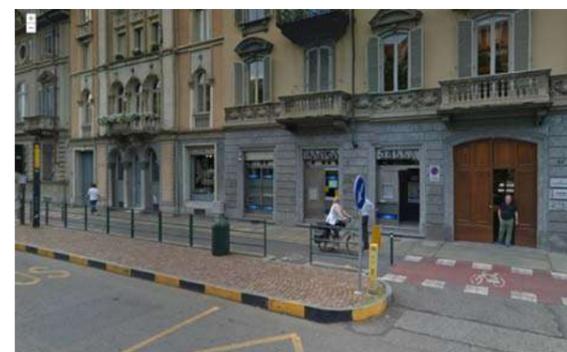
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

1.6. Valutazioni economiche

La valutazione e determinazione dei costi per la realizzazione dei percorsi ciclabili, considerate le variabili specifiche di ogni progetto e tipologia d'intervento, sono stati presi come riferimento i costi chilometrici riconosciuti dalla Regione Piemonte al fine di erogare i contributi ammissibili.

	tipologia itinerario ciclabile	costo al Km
1	Itinerari ciclabili mono o bi-direzionali, su carreggiata stradale o marciapiedi, ricavabili mediante opere di adeguamento della segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione ed idonea protezione.	Euro/Km 33.500,00
2	Itinerari ciclabili mono o bi-direzionali, in sede propria, ricavabili con interventi di ristrutturazione, compresa la segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione ed idonee opere di protezione.	Euro/Km 67.000,00
3	Itinerari ciclabili mono direzionali, in sede propria, ricavabili con nuovi interventi, compresa la segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione ed idonee opere di protezione.	Euro/Km 67.000,00
4	Itinerari ciclabili bi-direzionali, in sede propria, ricavabili con nuovi interventi, compresa la segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione ed idonee opere di protezione.	Euro/Km 134.000,00
5	Itinerari ciclo-pedonali bi-direzionali, in sede propria, ricavabili con nuovi interventi, compresa la segnaletica orizzontale e verticale, illuminazione ed idonee opere di protezione.	Euro/Km 168.000,00

Le eventuali soluzioni di incroci, sovrappassi, sottopassi, ponti e passerelle ciclabili, aree di sosta ed opere accessorie, previsti nei progetti, non rientrano tra i costi chilometrici di cui sopra, e pertanto per la Regione Piemonte devono essere computati separatamente per l'eventuale inserimento nel finanziamento.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

2. IL SISTEMA CICLABILE NEL BICIPLAN

Il Biciplan è uno degli strumenti di attuazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile ed in coerenza con lo stesso si occupa di definire le politiche e le priorità al fine di favorire l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto quotidiano. Considera quindi la mobilità ciclabile una modalità di spostamento da incentivare soprattutto per gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola.

Il Biciplan affronta quindi il tema della mobilità ciclabile sotto vari aspetti, non limitandosi esclusivamente alla previsione delle piste ciclabili sul territorio cittadino.

In ambito urbano la bicicletta è un mezzo competitivo e flessibile, per il pendolarismo di breve/medio raggio, per l'interscambio con altri mezzi di trasporto, per gli spostamenti all'interno delle aree residenziali, e nell'area centrale.

Per perseguire questo ambizioso obiettivo, occorre quindi realizzare una rete di percorsi a favore della ciclabilità, il più possibile sicuri, interconnessi con gli altri sistemi trasportistici, che siano corredati da servizi e strutture dedicate.

A partire dall'analisi della situazione esistente, si è individuata sul territorio quella che dovrà essere la rete ciclabile principale, costituita dalle **direttrici**, che dal centro cittadino si dipartono verso la periferia e i comuni limitrofi, e le **circolari** all'interno della città, sulle quali si impernia la più capillare **rete di adduzione/distribuzione**.

Il lavoro svolto ha consentito di evidenziare, attraverso l'analisi delle criticità e delle discontinuità, gli interventi necessari per "ricucire" la rete, che attualmente offre 175 km di piste/percorsi ciclabili lungo la viabilità e nei parchi urbani.

Per la realizzazione dei tratti mancanti, oltre all'utilizzo di tipologie di pista analoghe a quelle esistenti, si è valutata l'opportunità di attuare interventi "leggeri" quali "corsie ciclabili" o di moderazione del traffico (limiti 30km/h), che consentono tempi e costi più contenuti per la loro realizzazione, permettendo anche di sperimentare e di valutare un possibile consolidamento infrastrutturale in tempi successivi.

La scelta del tracciato ciclabile e della tipologia di pista sono strettamente correlate, e dipendono dalla disponibilità di spazio in rapporto alla gerarchia delle strade, alle loro funzioni e geometrie, all'organizzazione della piattaforma stradale (banchine, corsie, marciapiedi, presenza di sosta...), alle caratteristiche del traffico (composizione, flussi, velocità, ...), alla qualità del tessuto urbano (consolidato residenziale, di nuovo impianto, di trasformazione...).

Le previsioni indicate nel Biciplan tengono conto delle possibili modalità di realizzazione degli interventi.

Attraverso le aree di trasformazione di PRGC in corso e previste: si sono inserite fra le opere di urbanizzazione a scomputo tratti di piste o percorsi oltre a mettere in evidenza le nuove aree pedonali previste, che saranno ovviamente percorribili in bicicletta.

Il completamento del viale della spina centrale che ospiterà "la spina ciclabile cittadina" (Direttrice 1) che, dati i tempi non ancora certi di realizzazione, vedrà degli interventi provvisori di collegamento tra piazza Statuto a corso Grosseto. La direttrice permetterà il collegamento tra le principali stazioni del passante (Stura – Rebaudengo – Dora - Porta Susa - Zappata), in cui si prevedono adeguati spazi di sosta per le biciclette al fine di favorire l'interscambio.

Altro tema affrontato è stato quello della riconoscibilità dei percorsi sul territorio: si è quindi studiata una tipologia di segnaletica di orientamento/indirizzamento per identificare i singoli tracciati, e da essi la segnaletica di indicazione dei principali attrattori e poli di servizi in prossimità, in modo da renderli facilmente accessibili in bicicletta.

Inoltre, al fine di dare sempre più impulso all'arte diffusa sul territorio, i tracciati ciclabili potranno diventare anche percorsi artistici lungo i quali promuovere eventi culturali, e localizzare installazioni artistiche temporanee o permanenti. In particolare si potranno individuare itinerari ciclabili riconoscibili tra i luoghi dell'arte e dello spettacolo, corredati da apposita segnaletica che illustri l'offerta culturale della città e predisporre, in prossimità degli attrattori culturali, stazioni di "bike sharing" e adeguati parcheggi bici eventualmente utilizzando rastrelliere con connotazione artistica.

A servizio della mobilità ciclistica, oltre ad incrementare progressivamente l'offerta di archetti porta-bici negli spazi pubblici e in prossimità degli attrattori, si prevedono adeguati parcheggi per la sosta lunga in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, dei terminal bus e dei capolinea delle principali linee del trasporto pubblico (metro e linee di forza), se possibile protetti contro furti, vandalismo e agenti atmosferici, e illuminati.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

3. LE PRINCIPALI DIRETTRICI E CIRCOLARI CICLABILI

Analizzando la rete ciclabile esistente si sono individuate le direttrici principali che si dipartono/confluiscono nell'area centrale permettendo l'attraversamento cittadino dalle diverse provenienze.

Su tali tracciati si interseca la rete delle piste di distribuzione e/o di quartiere che favoriscono la ciclabilità all'interno della città.

Come già descritto nel capitolo relativo alle isole ambientali, ovvero nelle parti del tessuto urbano interne alla viabilità principale e attraversate dalle vie di quartiere e locali, possono essere attuati interventi di moderazione del traffico per favorire anche la mobilità ciclabile senza necessariamente prevedere piste vere e proprie, oppure corsie ciclabili all'interno della sede stradale.

Si sono definite **10 direttrici principali** che mettono in relazione i percorsi urbani con quelli extraurbani, in modo che le reti siano continue e favoriscano la mobilità ciclabile per gli spostamenti sistematici (casa-lavoro, casa-scuola), quale modalità di spostamento alternativa all'uso degli altri mezzi di trasporto.

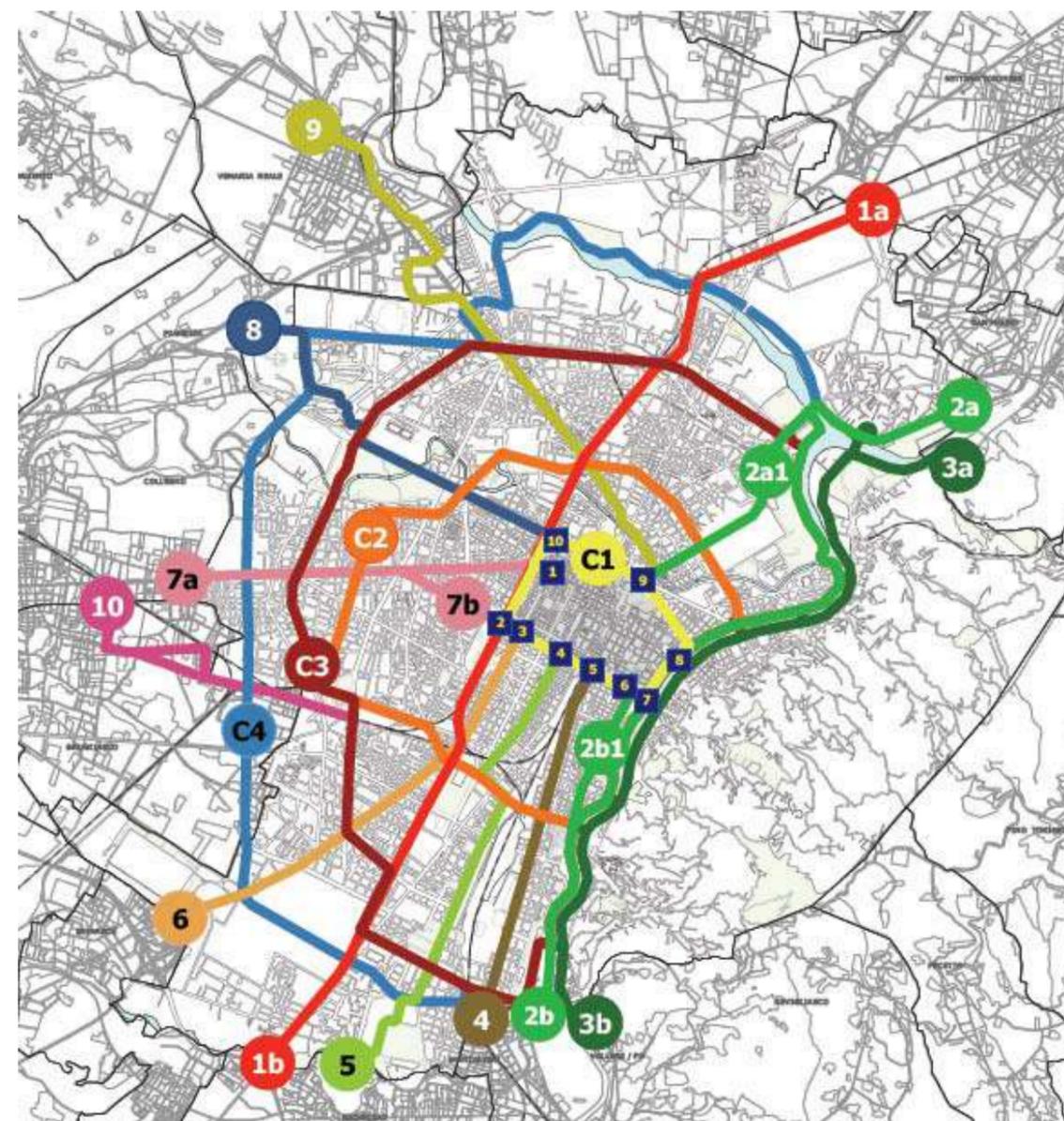
Inoltre, si sono individuate **4 circolari**, una perimetrale all'area centrale (**C1**), una coincidente in buona parte con la prima cinta daziaria (**C2**), una più periferica con funzione di collettore e distribuzione per diverse provenienze (**C3**), e infine la (**C4**), il cui tracciato rappresenta la corda di raccordo tra l'area nord e l'area sud metropolitana, in quanto buona parte del tracciato è rappresentato dal futuro asse di corso Marche dove, nel viale superficiale, è previsto un tracciato bi-direzionale ciclabile.

I tracciati ciclabili lungo le direttrici e le circolari non sono ad oggi continui e presentano alcune criticità e tratti mancanti che vengono descritte nelle schede di dettaglio.

Molti interventi sono inseriti nelle opere di urbanizzazione delle aree di trasformazione del PRG, altre sono previste in opere infrastrutturali complessive già previste dalla Città (viale della Spina, corso Grosseto...), altri saranno oggetto di programmi annuali d'intervento secondo priorità e opportunità condivise.

Le priorità d'intervento per risolvere le criticità e per realizzare tratti mancanti saranno quindi da definire attraverso un programma di attuazione, considerando le diverse fonti e strumenti di finanziamento.

Il "Programma interventi" è allegato al presente documento (Allegato 1)



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

direttrice	orientamento	tracciato	piste/percorsi/corsie ciclabili esistenti	piste/percorsi previsti	corsie ciclabili previste	Tratti 30km/h previsti	piste/percorsi, corsie ciclabili e tratti 30 km/h previsti	Lunghezza totale direttrice
			m.	m.	m.	m.	m.	m.
1a	centro- nord	Piazza Statuto (porta 1) - Settimo (confine)	1.075	7.220	0	0	7.220	7.800
1b	centro - sud	Piazza Statuto (porta 1) – Stupinigi	7.600	1000	0	0	1000	8.600
2a	centro- nord/est	Piazza Vittorio (porta 8) – Barca Bertolla (confine comune San Mauro Tor.se)	8.315	150	0	0	0	8.465
2a1	centro- nord/est	Giardini Reali (porta 9) – ponte Amedeo VIII (piazza Damiano Chiesa)	250	3.650	0	0	3.650	3.900
2b	centro – sud/est	Piazza Vittorio (porta 7-8) – parco Vallere (Moncalieri - sponda sx del Po)	5.330	670	0	0	670	6.000
2b1	centro - sud/est	Corso Vittorio Emanuele II (porta 6) – Molinette (corso Massimo D’Azeglio)	1.136	0	1074 (1074+1074= 2.148)		1074 (1074+1074= 2.148)	2.210
3a	centro- nord/est	Piazza Vittorio (porta 8) – San Mauro Torinese (sponda destra del Po)	7.752	0	0	0	0	7.752
3b	centro - sud/est	Piazza Vittorio (porta 8) – Moncalieri (sponda destra del Po)	6.805	0	0	0	0	6.805
4	centro - sud/est	Corso Vittorio Emanuele II (porta 5) – piazza Bengasi (Nichelino)	690	5.935	0	0	5.935	5.400
5	centro-sud/ovest	C.so Vittorio Emanuele II (porta 4) – parco Colonetti/Sangone	6.690	830	0	260 (260+260=520)	1.090	7.780
6	centro - sud/ovest	corso Vittorio Emanuele II (porta 3) – Beinasco (confine)	3.355	5.190	0	0	5.190	6.750
7a	centro – ovest	Piazza Statuto (porta 1) – Collegno (confine)	975 (975 + 975=1950)	4010 (4010+4010= 8020)	0	0	4010 (4010+4010= 8020)	4.985
7b	centro – ovest	Piazza Rivoli – viale della Spina (porta 2)	1.740	0	0	0	0	1.740
8	centro- nord/ovest	Corso Regina Margherita (porta 10) – Collegno	2.185	2.465	0	1.430	3.895	6.080
9	centro- nord/ovest	Giardini Reali (porta 9) –Reggia di Venaria)	4.770	1.230	0	0	1.230	9.935
10	centro-sud/ovest	C.rso Siracusa (Comune di Torino) – Università degli studi di Torino (Comune di Grugliasco)	120	680			680	4.200
Circolare 1 (C1)		p.za Vittorio - lungo Po Cadorna – c.so S. Maurizio – c.so Regina Margherita – c.so P. Oddone – c.so Inghilterra – c.so Vitt. Emanuele II – c.so Cairoli - lungo Po Diaz	1.730	840	4.350	875	6.065	7.795
Circolare 2 (C2)		piazza Vittorio –lungo Po corso Tortona corso Novara corso Vigevano corso Mortara – corso Svizzera – via Lessona - corso Monte Grappa - corso Monte Cucco - corso Rosselli - via Tirreno – via Camogli – corso Bramante - corso Galileo Galilei – parco del Valentino – corso Cairoli – lungo Po Diaz	12.275	7.016	1.218	510	8.744	18.505
Circolare 3 (C3)		piazza Vittorio –lungo Po – parco Colletta – corso Taranto - via Botticelli - corso Grosseto - via Badini Confalonieri – corso Grosseto - corso Cincinnati - parco Pellerina – E27 - corso Telesio - corso Brunelleschi –Parco Ruffini – corso Trapani – corso Siracusa – corso Cosenza - corso Agnelli – corso Traiano – corso Maroncelli – corso Unità d’Italia - corso Galileo Galilei – parco del Valentino – corso Cairoli – lungo Po Diaz	22.135	5.860	2005	0	7.865	30.000
Circolare 4 (C4)		Ponte Amedeo VIII – sponda sx Stura – strada dell’aeroporto – via Veronese – via Sansovino – via Badini Confalonieri - Piazza Manno – corso Grosseto – corso Ferrara – viale delle Primule - corso Marche – corso Settembrini – via Onorato Vigliani - corso Caio Plinio	6.455	15.352	2.453	0	17.835	24.290
			102.358	66.108	12.174	3.335	81.237	178.992

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

DIRETTRICI 1a – 1b

DIRETTRICE 1 (D1)

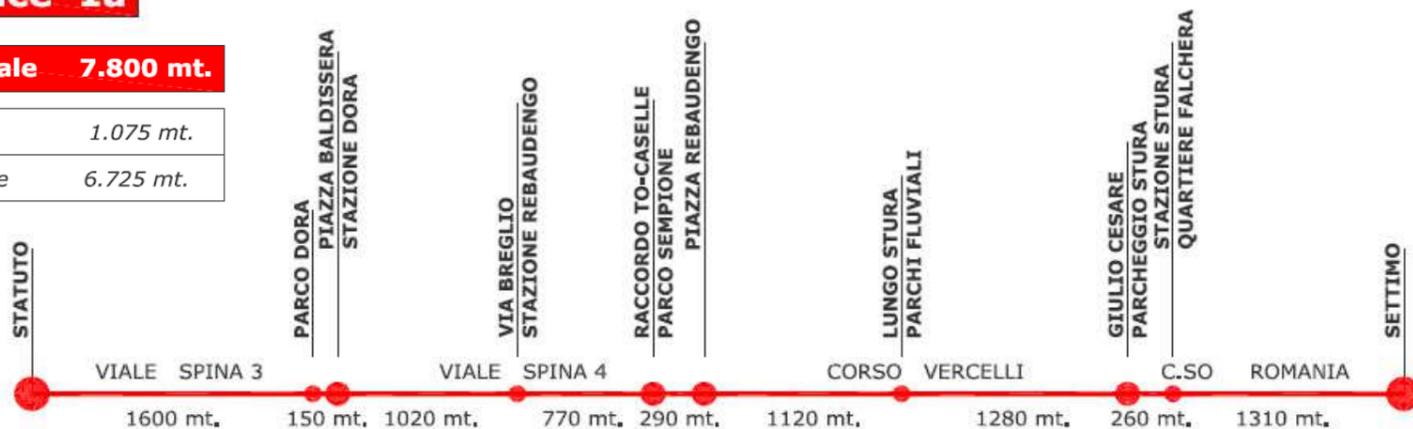
1a piazza Statuto (porta 1) - Settimo (confine)
 1b piazza Statuto (porta 1) – Stupinigi

L'itinerario attraversa la città da Nord a sud per una lunghezza complessiva di circa **16,350 km**, partendo/convergendo nell'area centrale in piazza Statuto. Lungo il percorso incontra le stazioni ferroviarie di Stura, Rebaudengo (futuro polo d'interscambio ferrovia, metro 2), Dora, Porta Susa, il Politecnico, l'area di piazza d'Armi con gli impianti olimpici, l'area di Mirafiori, attestandosi a sud sul viale di Stupinigi – palazzina di Caccia.

Direttrice 1a

Lunghezza Totale 7.800 mt.

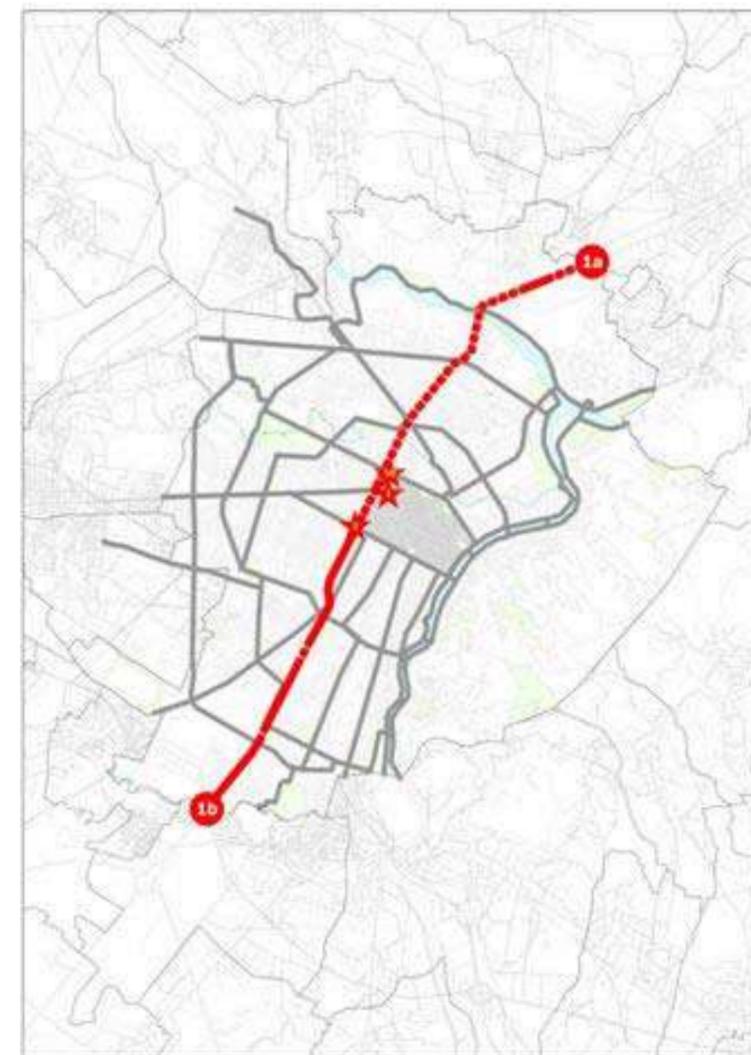
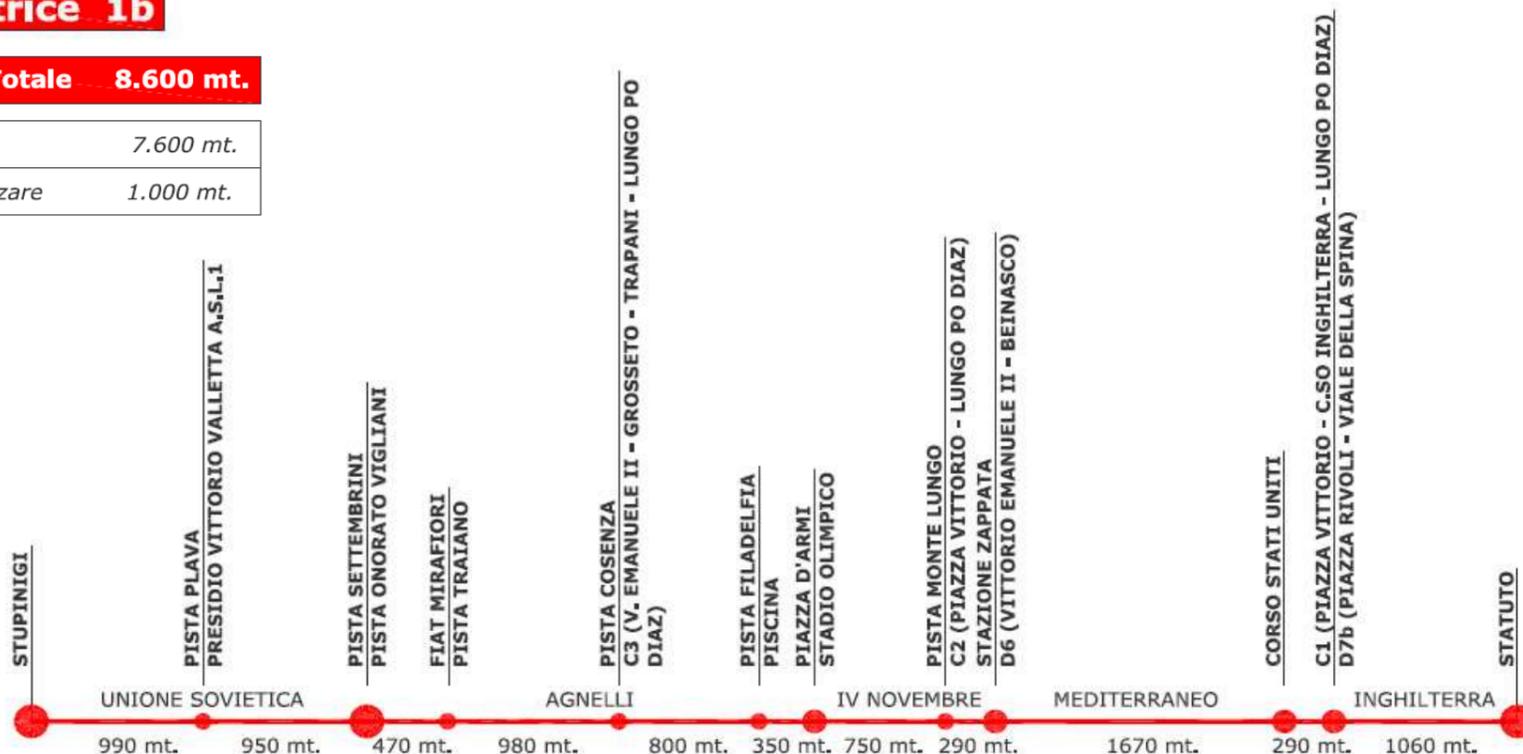
Tratti esistenti	1.075 mt.
Tratti da realizzare	6.725 mt.



Direttrice 1b

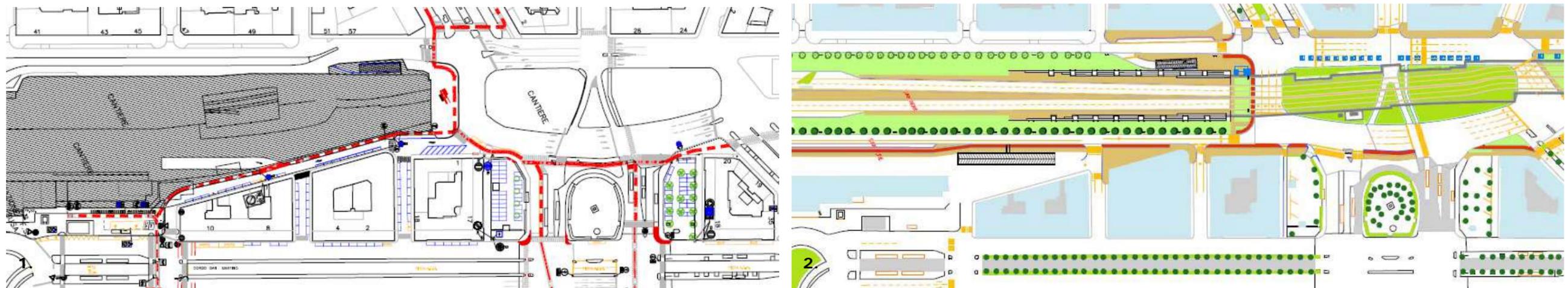
Lunghezza Totale 8.600 mt.

Tratti esistenti	7.600 mt.
Tratti da realizzare	1.000 mt.

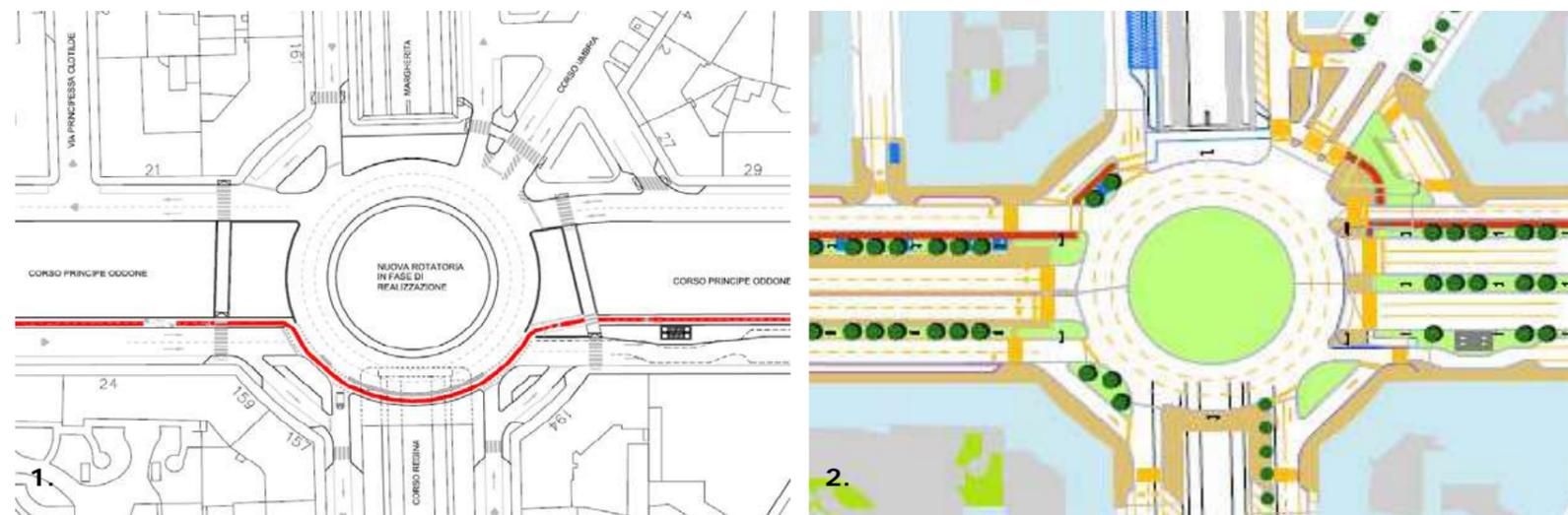


PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

DIRETTRICI 1a – 1b



Nodo Statuto con piazza XVIII dicembre, corso Francia, piazza XVIII dicembre (Porta Susa- 1.soluzione transitoria – 2. soluzione definitiva



Nodo Umbria,
 corsi Principe Oddone –Umbria
 – Regina Margherita
 1.soluzione transitoria
 2. soluzione definitiva

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 1a - piazza Statuto (porta 1) - Settimo (confine)

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	viale della Spina 3: corso Principe Oddone (tratto piazza Statuto / Piazza Baldissera)	tratto mancante per presenza cantiere del passante; con la restituzione delle aree alla Città da parte delle ferrovie, è possibile, nella soluzione transitoria della viabilità la realizzazione di una pista bi-direzionale lungo corso principe Oddone fino a piazza Baldissera con possibilità di raccordo con le piste esistenti di via Stradella del lungo Dora e lungo il protendimento previsto di strada del Fortino verso corso Rosai in modo da collegarsi con la pista di via Livorno in corrispondenza della rotonda esistente (parco della Dora).	il progetto definitivo del viale della Spina prevede la pista ciclabile fino a piazza Baldissera in parte sul lato ovest e con scambio di lato in corrispondenza di via Valprato	Pista di corso Francia Tratti previsti 30 Km/ora su corso Principe Eugenio Tratti previsti 30 Km/ora su corso Regina Margherita con la pista ciclabile via Stradella – Spina Reale – Reggia di Venaria con il nuovo parco della Dora (Envie park/Spina 3) con la pista lungo Dora Napoli-Firenze-Colletta con nuovo collegamento previsto in protendimento di strada del Fortino fino a corso Ottone Rosai / via Livorno
	viale della Spina 4: corso Venezia (tratto piazza Baldissera / Grosseto)	tratto mancante , per presenza cantiere passante; da valutare se possibile realizzare una corsia ciclabile lungo la viabilità di corso Venezia	il progetto definitivo del viale della Spina prevede la pista ciclabile fino a via Breglio; necessario prevedere il collegamento con la pista di corso Grosseto/parco Sempione(via Boccherini)	con la pista ciclabile prevista sul viale di copertura della nuova linea di metropolitana 2 che sarà realizzata nella trincea ferroviaria dell'ex scalo Vanchiglia, collegamento con corso Novara; - con la pista ciclabile prevista nell'ambito del progetto Urban 3 (verso Cigna-Vigevano-Novara-Aosta)
	corso Grosseto (parco Sempione – piazza Rebaudengo)	pista esistente sul marciapiede sud (non si evidenziano particolari criticità)		Pista prevista di corso Vercelli Pista prevista di corso Grosseto
	via Botticelli (piazza Rebaudengo– piazza Derna)	pista esistente sul marciapiede sud (non si evidenziano particolari criticità)		Pista prevista di corso Vercelli Pista ciclabile di corso Taranto – parco Colletta
	Due tracciati alternativi per raggiungere corso Romania			
	Corso Vercelli (piazza Rebaudengo– corso Giulio Cesare / rotonda Romania)	Pista ciclabile da prevedere sul marciapiede nord		Piste previste di collegamento tra le due sponde della Stura Pista sponda sinistra della Stura
	corso Giulio Cesare (piazza Derna - rotonda autostrada)	pista esistente sul marciapiede est (non si evidenziano particolari criticità)		- lungo il Torrente Stura: sponda sinistra – prevista lungo la Stura verso est e nel parco verso ovest... sponda destra lungo le due sponde fluviali nel parco dell'Arrivore - pista ciclabile di corso Taranto – parco Colletta
	corso Romania	percorso ciclo-pedonale esistente sul lato sud della strada fino a ingresso Michelin tratto mancante confine Settimo Tor.se / ingresso Michelin; problema realizzativi con l'attuale assetto stradale ad una corsia per senso di marcia, compreso il cavalferrovia; una realizzazione transitoria sarebbe problematica	Nell'ambito delle trasformazioni urbanistiche delle aree Michelin sui due lati del corso Romania, è previsto l'ampliamento dell'asse stradale con possibilità di realizzare la pista ciclabile in sede protetta per tutta la lunghezza del corso fino a raccordarsi con la pista già esistente a Settimo (Urbanizzazioni)	Pista prevista di corso Vercelli Pista di corso Giulio Cesare
	via Torino (Settimo)	pista esistente sul marciapiede est		Pista prevista di corso Romania

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 1b - piazza Statuto (porta 1) - Stupinigi (confine)

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Piazza Statuto	attraversamento in sicurezza di piazza Statuto per connettere le piste di corso Francia, via Garibaldi e corso Principe Oddone);	L'attraversamento di piazza Statuto e il collegamento con piazza XVIII Dicembre su via Santarosa e pista di via Bertola è stato realizzato nell'ambito del progetto di messa in sicurezza dei nodi segnalati dalle associazioni	Pista di corso Francia Tratti previsti 30 Km/ora su corso Principe Eugenio
	viale della Spina 2: corso Inghilterra corso Castelfidardo (tratto Piazza Statuto / Corso Peschiera)	tratti mancanti in Corso Inghilterra, : - tra via Grassi e piazza Statuto di difficile realizzazione per strettoia cantiere passante - tra via Cavalli e corso Vittorio per presenza cantiere San Paolo: raccordo ciclo-pedonale previsto sul lato est del corso in ampliamento al percorso pedonale esistente e sulla testata di corso Vittorio sulla banchina rialzata esistente; realizzazione di un tratto di fino all'intersezione con corso Bolzano di prossima realizzazione secondo progetto redatto per risolvere le problematiche segnalate dalle associazioni corso Castelfidardo: pista esistente sul marciapiede est (non si evidenziano particolari criticità)	nel quadro degli interventi dell'area centrale è previsto un raccordo su corso Matteotti con la pista di corso Vinzaglio, sulla banchina centrale già asfaltata in modo da servire la stazione di Porta Susa e collegarsi con la pista di corso Inghilterra, rendendo ciclabile il marciapiede di corso Bolzano lato ferrovia, nel tratto Matteotti/Vittorio Emanuele come soluzione transitoria, mentre come soluzione definitiva si prevede di realizzare una pista in sede propria nella banchina centrale alberata il progetto definitivo del viale della Spina prevede la pista ciclabile prevede la pista ciclabile da corso Vittorio fino a piazza Statuto sul lato est del viale, con mantenimento del tratto esistente sul lato ovest già realizzato tra corso Vittorio e via Grassi; saranno da prevedere gli attraversamenti ciclo-pedonali sull'asse di via Cavalli e la nuova viabilità in protendimento a corso Matteotti	- con le piste ciclabili di corso Francia e piazza Statuto-via Garibaldi - previsto il collegamento con piazza XVIII dicembre – via Bertola - con la pista prevista in corso Matteotti tratto Inghilterra- Vinzaglio che si raccorderà con quella esistente - con la pista ciclabile di corso Vittorio verso le piazze Adriano - Rivoli - con la pista ciclabile di corso Stati Uniti
	viale della Spina 1: corso Mediterraneo (tra corso Peschiera / Largo Orbassano)	pista esistente sul marciapiede est (non si evidenziano particolari criticità)		- con la pista ciclabile di corso Leone – piazza Marmolada – corso Rosselli
	largo Orbassano	pista esistente sul marciapiede est e sulla banchina verde sul lato ovest (non si evidenziano particolari criticità)		- con la pista ciclabile di corso Rosselli - con la pista prevista lungo via tirreno – corso De Nicola
	corso IV Novembre	pista esistente sul marciapiede sud (non si evidenziano particolari criticità)		- con l'anello ciclabile di piazza d'Armi Monte Lungo – G. Ferraris – Sebastopoli
	corso Agnelli	tratti mancanti: - da ripristinare un tratto ciclo-pedonale , lato stadio olimpico tratto Sebastopoli/Filadelfia, eliminato con i lavori di realizzazione del binario di servizio tranviario; - in piazzale Caio Mario, da corso Traiano a corso Settembrini, in continuità con il tratto esistente, si può istituire un tratto ciclo-pedonale con attraversamento in corrispondenza dell'attraversamento semaforizzato	Il tratto mancante può essere realizzato sulla banchina laterale est del corso suddividendo il transito ciclabile da quello pedonale È necessario per completare il tracciato ciclabile che mette in connessione la sede del Politecnico di corso Duca degli Abruzzi con quella di corso Settembrini	- con la pista ciclabile di via Filadelfia - con la pista ciclabile di corso Cosenza - Giambone - con la pista ciclabile di corso Tazzoli - con la pista ciclabile di corso Traiano - con le piste ciclabili di corso Settembrini – Onorato Vigliani
	corso Unione Sovietica (tratto Caio Mario / confine comunale)	è operativo il sottopassaggio ciclo-pedonale realizzato dalla Provincia in corrispondenza del nuovo nodo stradale, che permetterà la connessione tra le piste di corso URSS e di corso Stupinigi		- con la pista ciclabile di via Plava - con le piste del Parco del Sangone, esistenti sul lato est e prevista sul lato ovest
	viale Torino (comune di Nichelino)			- con il percorso-ciclopeditone del parco di Stupinigi sul sedime della ex strada provinciale, sostituita dalla variante della Provincia, per proseguire nel Pinerolese

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice 1 2 a – 2 a 1 – 2 b – 2 b 1

DIRETTRICE 2 (D2)

2a Piazza Vittorio – Barca Bertolla (San Mauro Torinese) sponda sinistra

2a1 Giardini Reali (porta 11) – ponte Stura (piazza Damiano Chiesa)

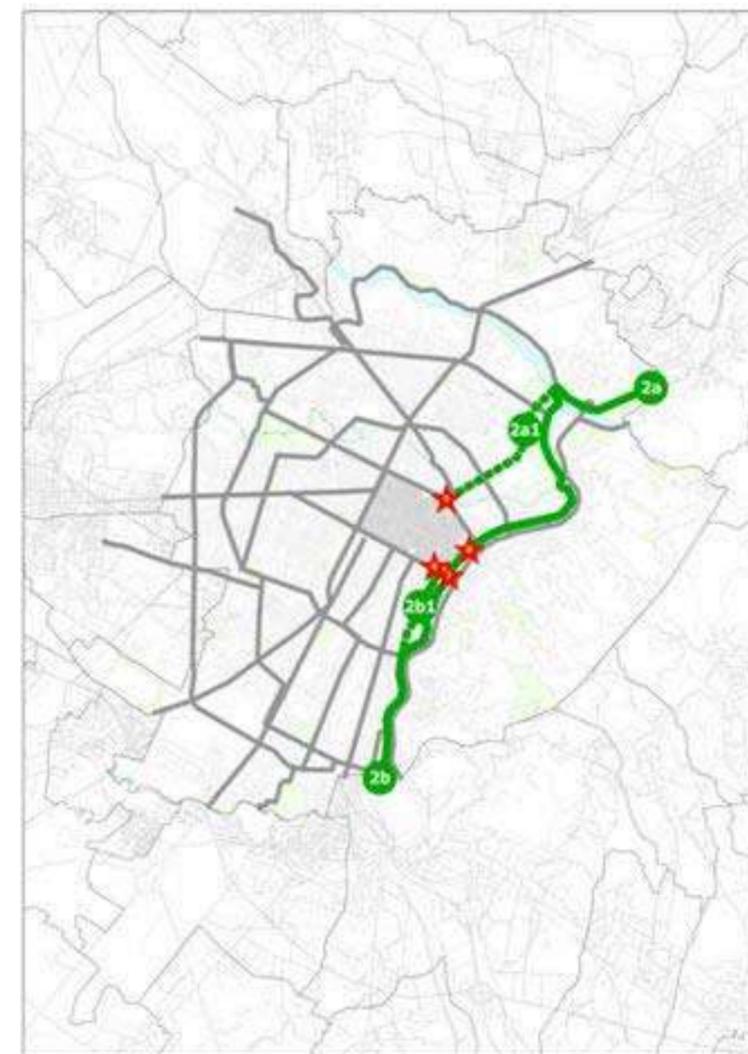
2b Piazza Vittorio – parco Vallere (Moncalieri) sponda sinistra

2b1 corso Vittorio Emanuele II – Molinette (corso Massimo D'Azeglio)

*L'itinerario attraversa la città da Nord a sud, principalmente lungo la sponda sinistra del Po, per una lunghezza complessiva di circa **21 km**, convergendo nell'area centrale in piazza Vittorio Veneto. Si unisce a nord con San Mauro Torinese e a sud con Moncalieri. Attraversa i parchi della Colletta, il Valentino e s'immette nel parco delle Vallere.*

In corrispondenza del ponte Amedeo VIII sulla Stura si prevede di realizzare un percorso più diretto (2a1) che dovrà attraversare l'area interessata dalla Variante 200, l'area Abba, Manifattura Tabacchi e Regio Parco per confluire ai Giardini Reali in area centrale. Questa indicazione dovrà essere sviluppata nel masterplan urbanistico.

Nel tratto tra corso Bramante e corso Raffaello si indica un percorso più diretto che prevede di regolamentare i controviali di corso Massimo d'Azeglio con corsia ciclabile o con l'istituzione del limite dei 30 km/h (da valutare)



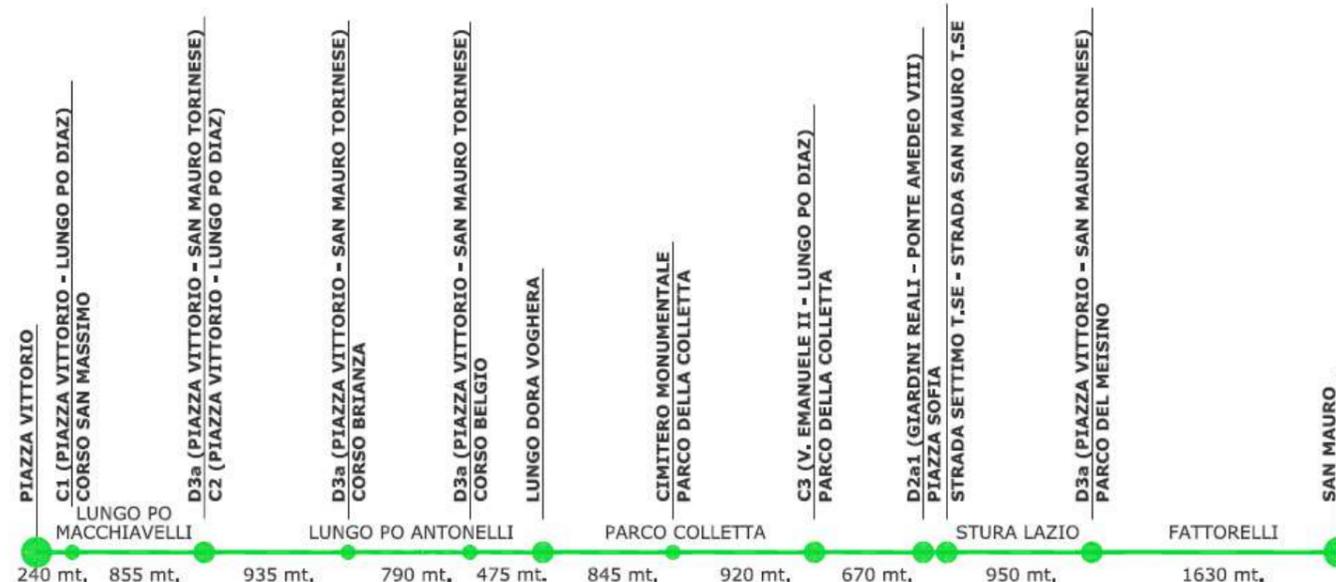
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-est: itinerario 2a piazza Vittorio (porta 8) – Barca Bertolla (confine comune San Mauro tor.se)

Direttrice 2a

Lunghezza Totale 8.465 mt.

Tratti esistenti	8.315 mt.
Tratti da realizzare	150 mt.



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Murazzi del Po</i> <i>Lungo Po Cadorna</i>	Pista esistente lungo la sponda del Po (murazzi) dalla discesa di piazza Vittorio al ponte di corso Regina. Percorso ciclo-pedonale esistente su marciapiede est fino a corso San Maurizio	Per facilitare la risalita verso corso san Maurizio, dove è presente una scala che collega il livello strada con i Murazzi può essere posizionata una canalina per far scorrere le ruote delle bici	Accesso alle piste lungo le sponde destre del Po
	<i>Attraversamento ponte Regina/Lungo Po Antonelli</i>	Pista di recente realizzazione in fase di ultimazione (segnaletica) realizzata in stabilizzato separata dal percorso pedonale lungo la sponda fluviale	L'attraversamento del ponte Regina sarà migliorato nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Attraverso il ponte Regina Margherita si accede alla pista lungo la sponda destra del Po Tratti previsti 30 Km/ora su corso Tortona e corso Regina Margherita
	<i>Lungo Dora Voghera</i> (tratto Via Vercellese/Passerella)	Percorso ciclo-pedonale esistente (asfalto) sulla sponda destra della Dora Passerella ciclopedonale all'altezza di corso Cadore di accesso al parco della Colletta		Attraverso il ponte Sassi si accede alla pista lungo la sponda destra del Po Pista corso Brianza
	<i>Lungo Po Colletta (parco Colletta)</i>	Percorso ciclo-pedonale esistente (stabilizzato)		Piste parco Colletta
	<i>Corso Francesco Guerrazzi</i>	Percorso ciclo-pedonale esistente (in stabilizzato)		Pista corso Taranto
	<i>Ponte Amedeo VIII</i>	Percorso ciclo-pedonale esistente su marciapiede est del ponte (asfalto)		Pista prevista lungo la sponda sinistra della Stura Pista lungo la sponda sinistra della Stura
	<i>Lungo Stura Lazio</i> (tratto ponte Amedeo VIII/via Fattorelli)	Percorso ciclo-pedonale esistente (stabilizzato) lungo la sponda sinistra della Stura		Ponte diga sul Po che permette di accedere alle piste del parco del Meisino
	<i>Via Fattorelli</i> (strada del Pascolo)	Percorso ciclo-pedonale esistente su marciapiede sud (asfalto)		
	<i>Sponda sinistra canale dell'Enel</i> (tratto Via Fatterolli- strada del Pascolo – borgata Bertolla - confine San Mauro)	Pista esistente lungo la sponda fino alla borgata Bertolla al confine con il comune di San Mauro ; il percorso in corrispondenza della Borgata storica di Bertolla per presenza di cabina Enel transita nelle vie residenziali per riconfluire nella pista lungo la sponda		Pista di Lungo Stura Lazio

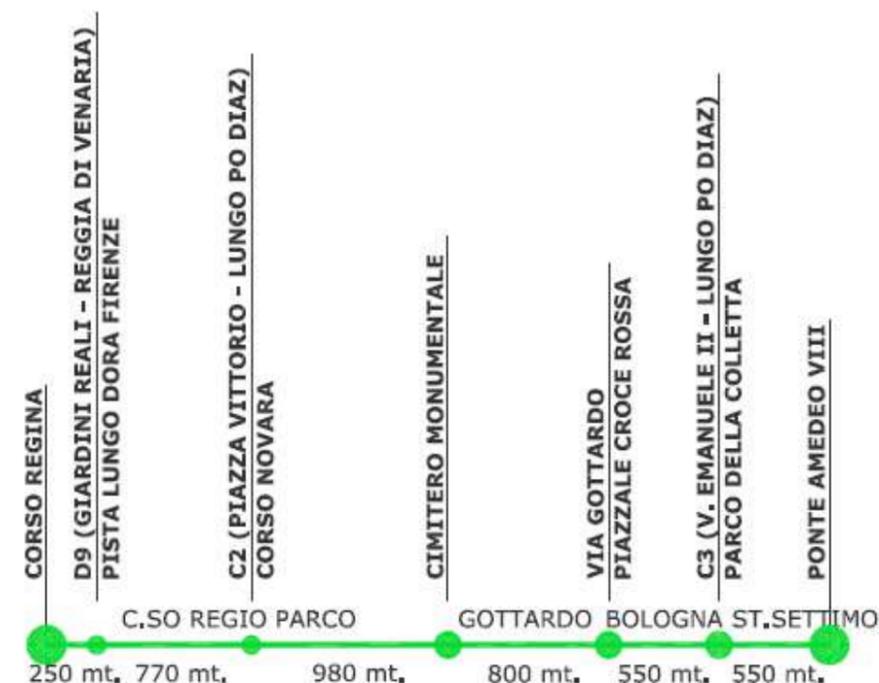
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-est: itinerario 2a1 Giardini reali (porta 9) – ponte Amedeo VIII (piazza Damiano Chiesa)

Direttrice 2a1

Lunghezza Totale 3.900 mt.

Tratti esistenti	250 mt.
Tratti da realizzare	3.650 mt.



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Corso Regio Parco (tratto Regina Margherita - lungo Dora Savona)	Pista esistente sul marciapiede ovest		Tratti previsti 30 Km/ora su corso Regina e corso San Maurizio
	Ponte sulla Dora	Pista esistente sul marciapiede ovest		Pista lungo Dora Firenze
	Corso Regio Parco (tratto lungo Dora Firenze – corso Verona)	Percorso ciclo-pedonale sulla banchina centrale alberata, da regolamentare		Pista prevista di corso Verona
	Corso Regio Parco (tratto corso Verona - corso Novara)	Percorso ciclo-pedonale sulla banchina centrale alberata, da realizzare in continuità con quello già realizzato		Pista prevista di corso Novara
	Corso Regio Parco (tratto corso Novara – Manifattura tabacchi – piazza Sofia – corso Taranto)	Pista ciclabile in previsione nell'ambito del masterplan Variante 200		Pista prevista di via Gottardo
	Tratto Regio Parco (piazza Sofia - ponte Amedeo VIII)	Percorso ciclo-pedonale , da regolamentare su uno dei due marciapiedi (da valutare)		Pista di corso Taranto
	ponte Amedeo VIII	Percorso ciclo-pedonale sui due marciapiedi, da regolamentare		Pista prevista lungo la sponda sinistra della Stura Pista lungo la sponda sinistra della Stura

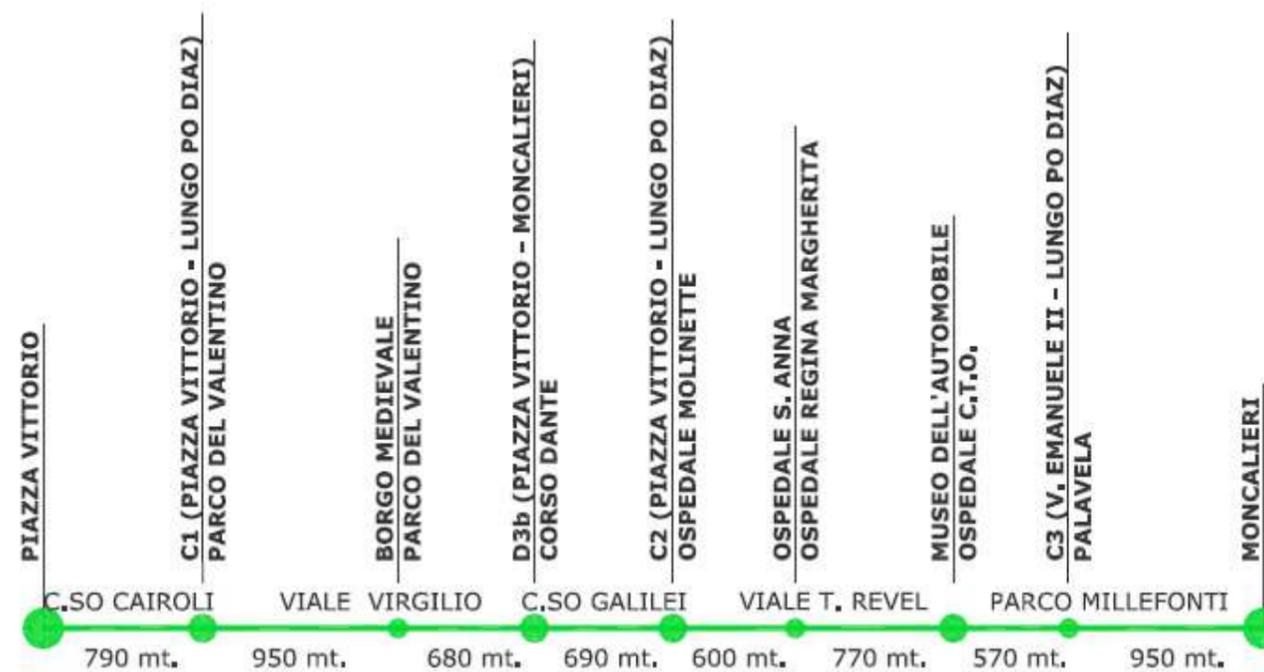
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 2b: Piazza Vittorio Veneto (porta 7 - 8) – parco Vallere (Moncalieri - sponda sinistra del Po)

Direttrice 2b

Lunghezza Totale 6.000 mt.

Tratti esistenti	5.330 mt.
Tratti da realizzare	670 mt.



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Lungo Po Armando Diaz</i>	Percorso ciclo-pedonale esistente su marciapiede est lato fiume Po (asfalto) fino al monumento di Garibaldi		All'altezza di piazza Vittorio interscambio con le piste in sponda destra del Po (lungo i corsi Moncalieri/Casale) attraverso ponte V. Emanuele I,
	<i>Corso Cairoli</i> <i>Murazzi del Po (tratto discesa piazza Vittorio/ponte Umberto 1)</i>	Pista ciclabile esistente sul lato est del corso da corso Vittorio Emanuele II al monumento di Garibaldi (protendimento ideale di via dei Mille)		all'altezza di corso Vittorio interscambio con le piste in sponda destra attraverso il ponte Umberto I sul Po Previsione 30 Km/ora su corso Vittorio Emanuele Pista di Lungo Po Diaz
	<i>Viale Virgilio</i>	Viale ciclo-pedonale esistente del parco del Valentino (sponda sinistra del Po)		all'altezza di corso Dante interscambio con le piste in sponda destra attraverso il ponte Isabella sul Po
	<i>Corso Galileo Galilei (circolari 2-3)</i>	Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede est del corso da ponte Isabella a ponte Balbis	Il collegamento mancante sarà realizzato nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Attraverso la pista sul ponte Isabella si accede alle piste lungo la sponda destra del Po
	<i>Viale Stefano Turr</i>	Viale ciclo-pedonale esistente del parco del Valentino , da ponte Isabella a ponte Balbis, lungo la sponda sinistra del Po		Attraverso la pista sul ponte Isabella si accede alle piste lungo la sponda destra del Po Pista viale Boiardo per accedere alla pista di corso Massimo D'Azeglio
	<i>Viale Paolo Thaon di Revel</i> (tratto viale Stefano Turr/comune di Moncalieri)	Il percorso ciclabile esistente continua lungo la sponda fluviale fino alla passerella sul Sangone per immettersi nel parco delle Vallere nel territorio di Moncalieri		all'altezza di corso Caduti sul Lavoro (SAA, Palavela) interscambio con la sponda destra attraverso la passerella ciclo-pedonale sul Po

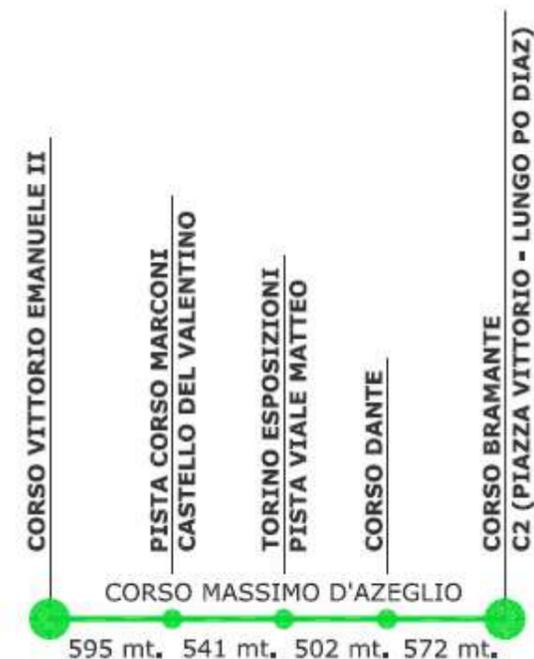
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 2b1: Corso Vittorio Emanuele II (porta 6) – Molinette (corso Massimo D'Azeglio)

Direttrice 2b1

Lunghezza Totale 2.210 mt.

Tratti esistenti	1.165 mt.
Tratti da realizzare	1.045 mt.



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Corso Massimo d'Azeglio (tratto corso Vittorio Emanuele/corso Raffaello)	Lungo il lato est del corso a lato del parco del Valentino è presente un ampio viale ciclo-pedonale esistente che collega corso Vittorio con Torino Esposizioni		all'altezza di corso Vittorio interscambio con le piste in sponda destra attraverso il ponte Umberto I sul Po
	Corso Massimo d'Azeglio (tratto corso Raffaello /corso Bramante)	istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei controviali (sez. controviale da 7 a 10 m.)		all'altezza di corso Dante interscambio con le piste in sponda destra attraverso il ponte Balbis sul Po

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

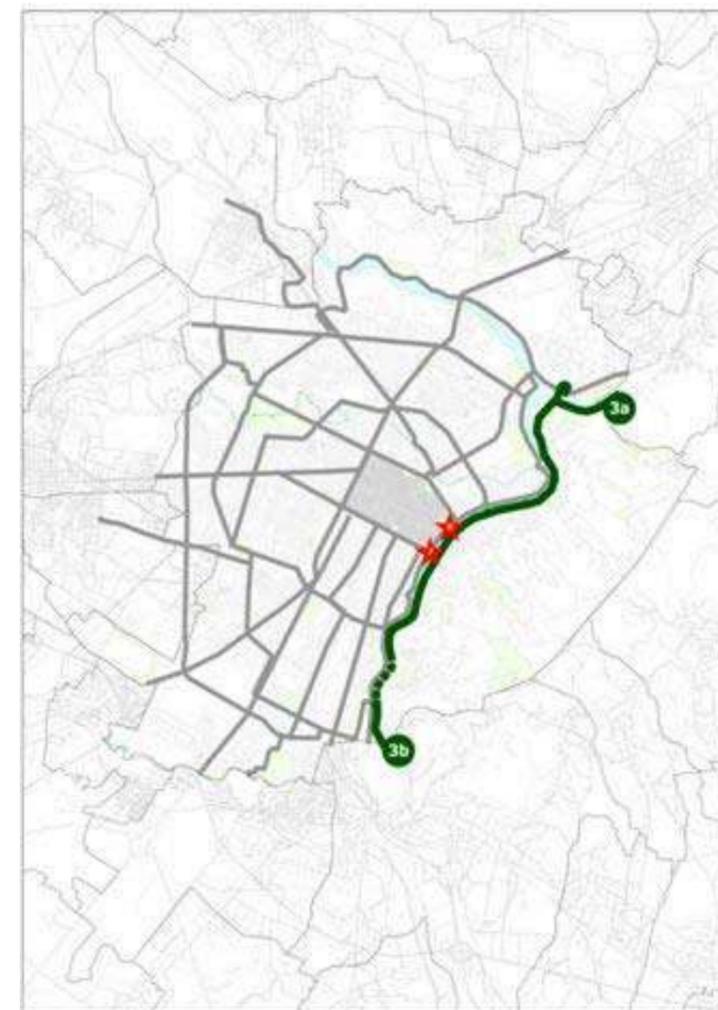
Direttrice nord-est: itinerario 3a: Piazza Vittorio Veneto (porta 8) – San Mauro – sponda destra del Po

DIRETTRICE 3 (D3)

3a Piazza Vittorio – San Mauro Torinese (sponda destra)

3b Piazza Vittorio – Moncalieri (sponda destra)

*L'itinerario, quasi completamente esistente, attraversa la città da Nord a sud, principalmente lungo la sponda destra del Po, per una lunghezza complessiva di circa **15 km**, convergendo nell'area centrale in piazza Vittorio Veneto. Si unisce a nord con San Mauro Torinese e a sud con Moncalieri. I due itinerari in sponda sinistra e in sponda destra sono interconnessi attraverso i ponti del Po. Nel tratto tra ponte Regina e ponte Sassi, il percorso si sviluppa sia lungo la sponda sia lungo i viali alberati dei corsi Casale e Moncalieri.*



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

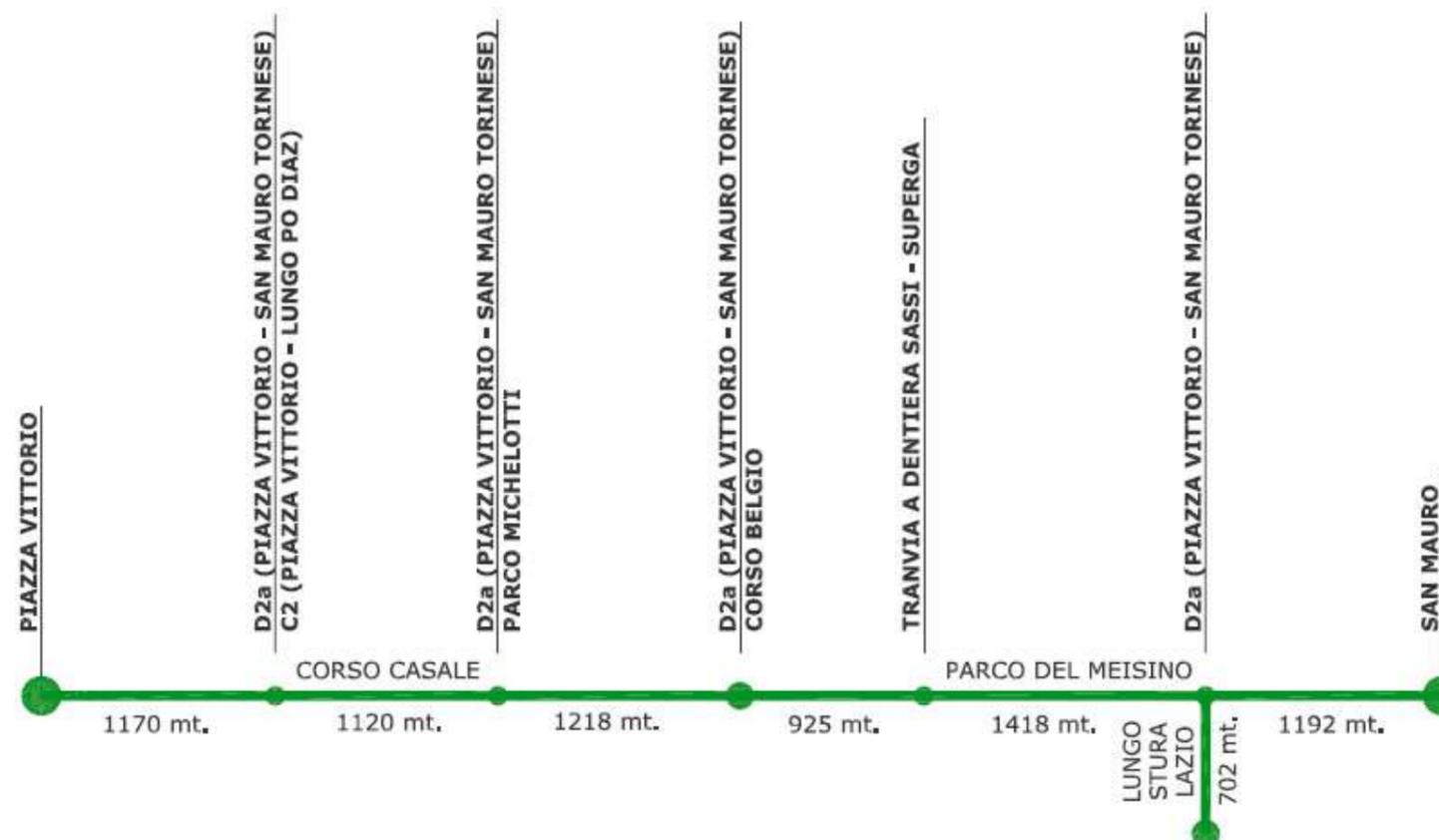
Direttrice nord-est: itinerario 3a: Piazza Vittorio Veneto (porta 8) – San Mauro – sponda destra del Po

Direttrice 3a

Lunghezza Totale 7.752 mt.

Tratti esistenti 7.752 mt.

Tratti da realizzare



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Ponte Vittorio Emanuele I	Da ponte Vittorio Emanuele I si accede a Piazza Vittorio (porta 9) e alla pista di via Principe Amedeo che costituisce il tracciato ciclabile d'ingresso al centro	Non si evidenziano particolari criticità	Attraverso il Ponte Vittorio Emanuele I si accede alle piste lungo le sponde del Po (Machiavelli e Diaz)
	Corso Casale (tratto ponte Vittorio Emanuele I/ponte Regina /ponte Sassi)	Due tracciati esistenti: viale ciclo-pedonale esistente lungo la sponda del Po e percorso ciclo-pedonale esistente lungo il lato ovest del corso nel viale alberato	Non si evidenziano particolari criticità	Piste di attraversamento sui tre ponti
	Ponte Regina	percorso ciclo-pedonale da istituire sui due marciapiedi	Il collegamento mancante sarà realizzato nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Attraverso il Ponte Regina Margherita si accede alle piste lungo il Po (Machiavelli e Antonelli)
	Corso Casale (tratto ponte Regina /ponte Sassi)	viale ciclo-pedonale esistente lungo la sponda del Po	Non si evidenziano particolari criticità	Attraverso la passerella davanti a piazza Chaves si accede alle piste della sponda sinistra del Po
	Ponte Sassi	percorso ciclo-pedonale da istituire sui due marciapiedi	Il collegamento mancante sarà realizzato nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Attraverso il Ponte Sassi si accede alla pista lungo il Po (Machiavelli)
	Viale Michelotti (tratto ponte Sassi/strada Cimitero Sassi)	viale ciclo-pedonale esistente lungo la sponda del Po	Non si evidenziano particolari criticità	Pista di attraversamento del Ponte Sassi
	Via Nietzsche (tratto strada cimitero Sassi-passaggio sotto il ponte Diga - comune di San Mauro)	viale ciclo-pedonale esistente lungo la sponda del Po all'interno del Parco del Meisino	Non si evidenziano particolari criticità	Pista Strada Cimitero Sassi Pista di Lungo Stura Lazio

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 3b: Piazza Vittorio Veneto (porta 8) – Moncalieri – sponda destra del Po

Direttrice 3b

Lunghezza Totale 6.805 mt.

Tratti esistenti	6.805 mt.
Tratti da realizzare	



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Ponte Vittorio Emanuele I</i>	Da ponte <i>Vittorio Emanuele I</i> si accede a Piazza Vittorio (<i>porta 9</i>) e alla pista di via Principe Amedeo costituiscono il tracciato ciclabile d'ingresso verso il centro	Non si evidenziano particolari criticità	Attraverso il Ponte Vittorio Emanuele I si accede alle piste lungo le sponde del Po (Machiavelli e Diaz)
	<i>Corso Moncalieri</i> (tratto ponte Vittorio Emanuele I/corso Sicilia)			Attraverso il Ponte Umberto I si accede alle piste lungo la sponda sinistra del Po (Diaz e Viale Virgilio) Attraverso il Ponte Isabella si accede alle piste lungo la sponda sinistra del Po Attraverso il Ponte Balbis si accede alle piste della sponda sinistra del Po
	<i>Viale Dogali</i>			Attraverso la pista di ponte Balbis si accede alle piste lungo la sponda sinistra del Po Pista di corso Sicilia
	<i>Piazza Muzio Scevola</i>			Attraverso il Ponte Balbis si accede alle piste della sponda sinistra del Po
	<i>Corso Sicilia</i> (tratto piazza Muzio Scevola/comune di Moncalieri)			Attraverso la passerella ciclopeditone di collegamento al parco Millefonti (Corso Unità d'Italia)

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

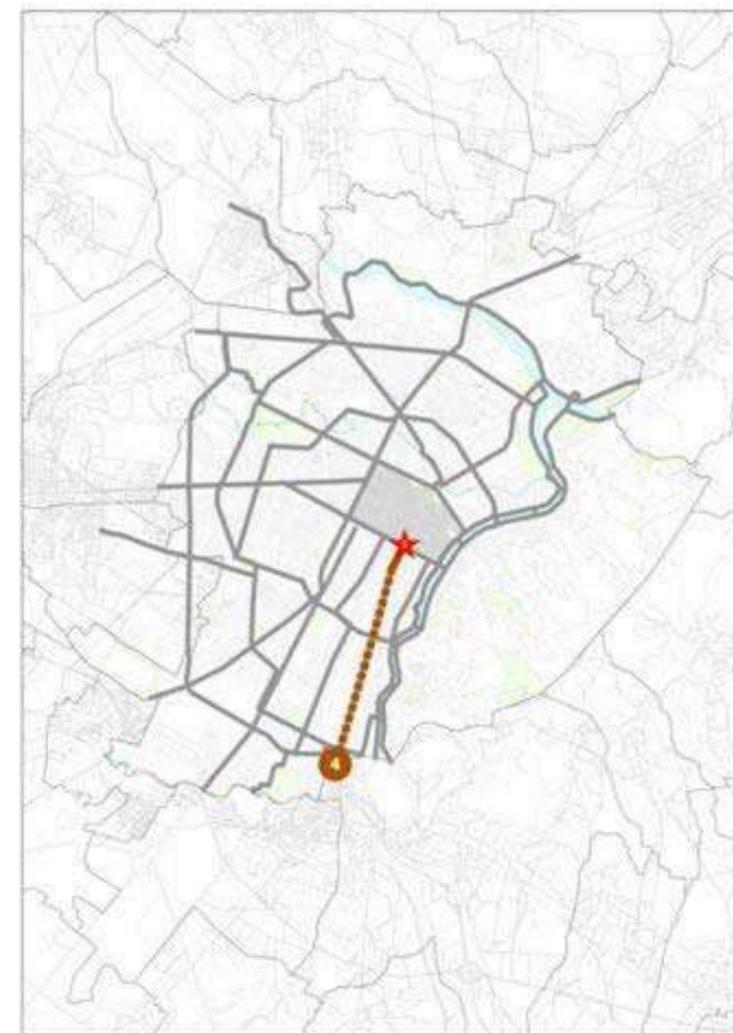
DIRETTRICE 4

DIRETTRICE 4 (D4)

4 Corso Vittorio Emanuele II – piazza Bengasi (Nichelino)

L'itinerario, quasi completamente da realizzare, collega corso Vittorio con piazza Bengasi, per una lunghezza complessiva di circa **5,5 km**, convergendo nell'area centrale in piazza Carlo Felice. Si sviluppa lungo tutto l'asse di via Nizza. L'unico tratto realizzato con sola segnaletica è ad oggi, da corso Vittorio a corso Marconi.

Nell'ambito del progetto di riqualificazione della via a seguito dei lavori della metropolitana, è stata prevista la pista sul lato ovest della via, tranne che nel tratto piazza Nizza/piazza Carducci. La scelta di prevederla in quel tratto comporta delle scelte legate alla riorganizzazione della sosta, scelta importante in una zona densa di residenze e attività commerciali. Il tracciato costituirebbe un asse ciclabile importante che metterebbe in collegamento la zona ospedali, le zone universitarie con il centro della città.



Direttrice 4

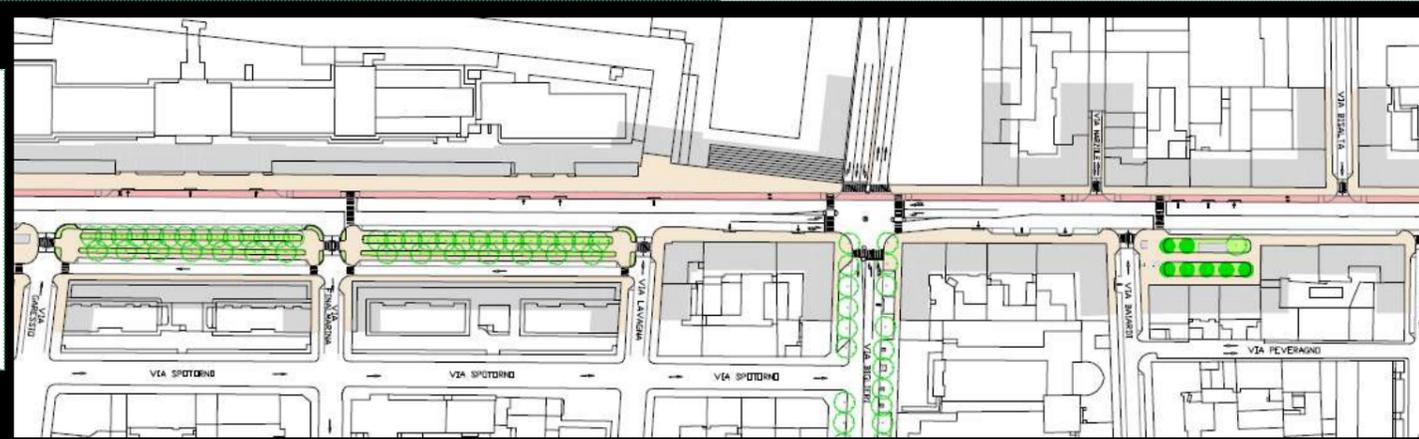
Lunghezza Totale 5.400 mt.

Tratti esistenti 690 mt.

Tratti da realizzare 4.710 mt.

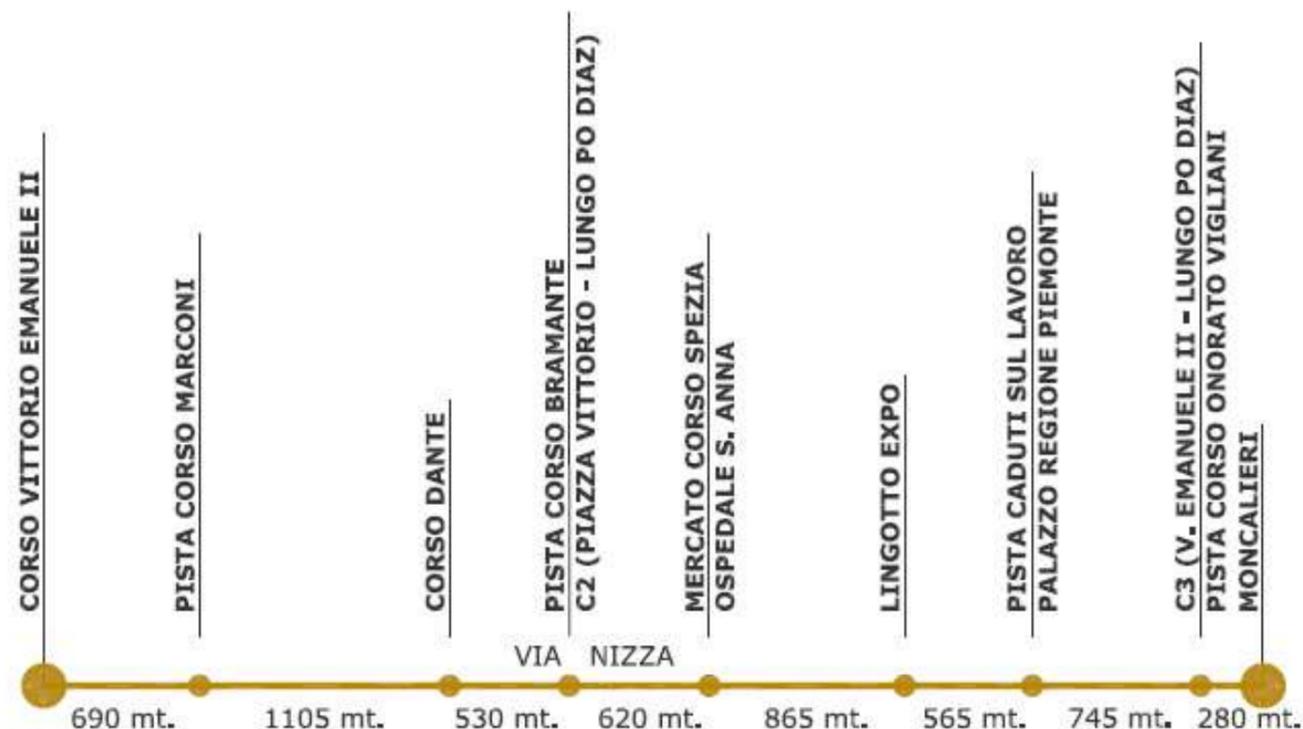


Estratto studio di fattibilità, progetto di riqualificazione di via Nizza



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 4: Corso Vittorio Emanuele (porta 5) – Piazza Bengasi



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Via Nizza (tratto corso Vittorio Emanuele/corso Marconi)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul lato ovest - tratto Vittorio Emanuele / San Pio V è realizzato su banchina - tratto San Pio V – largo Marconi è realizzato su strada con segnaletica	Completamento segnaletica e raccordo con via Lagrange attraversamento di via Nizza e corso Vittorio Emanuele II sarà realizzato nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Attraverso la pista di Corso Marconi si accede alla pista di Corso Massimo d'Azeglio
	Via Nizza (tratto largo Marconi/piazza Nizza)	pista ciclabile bi-direzionale da istituire con stessa tipologia tratto San Pio V – largo Marconi	Da programmare	Pista prevista di attraversamento su corso Sommelier per accedere alla pista di via Sacchi ed al tratto previsto 30 Km/ora di corso Turati
	Via Nizza (tratto piazza Nizza /piazza Carducci)	La via ha dimensioni inferiori al tratto Vittorio-Marconi, ha carattere commerciale e sono presenti i binari tranviari; la scelta di prevedere una pista ciclabile determina la revisione della sosta e della circolazione; sono allo studio delle soluzioni tipologiche differenti	Da programmare	Pista su corso Bramante di collegamento alla pista di via Zino Zini Pista prevista su corso Bramante di collegamento alla pista di corso Dogliotti e a quella prevista di corso Massimo D'Azeglio
	Via Nizza (tratto piazza Carducci/piazza Bengasi)	Il progetto di riqualificazione dell'asse di via Nizza tratto Carducci-Bengasi redatto dalla Città, prevede la realizzazione di una pista ciclabile bi-direzionale sul lato ovest della via	Da programmare	Pista prevista di collegamento su corso Unità d'Italia Pista prevista su corso Maroncelli

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 5: Corso Vittorio Emanuele (porta 4) – parco Colonetti / Sangone

DIRETTRICE 5 (D5)

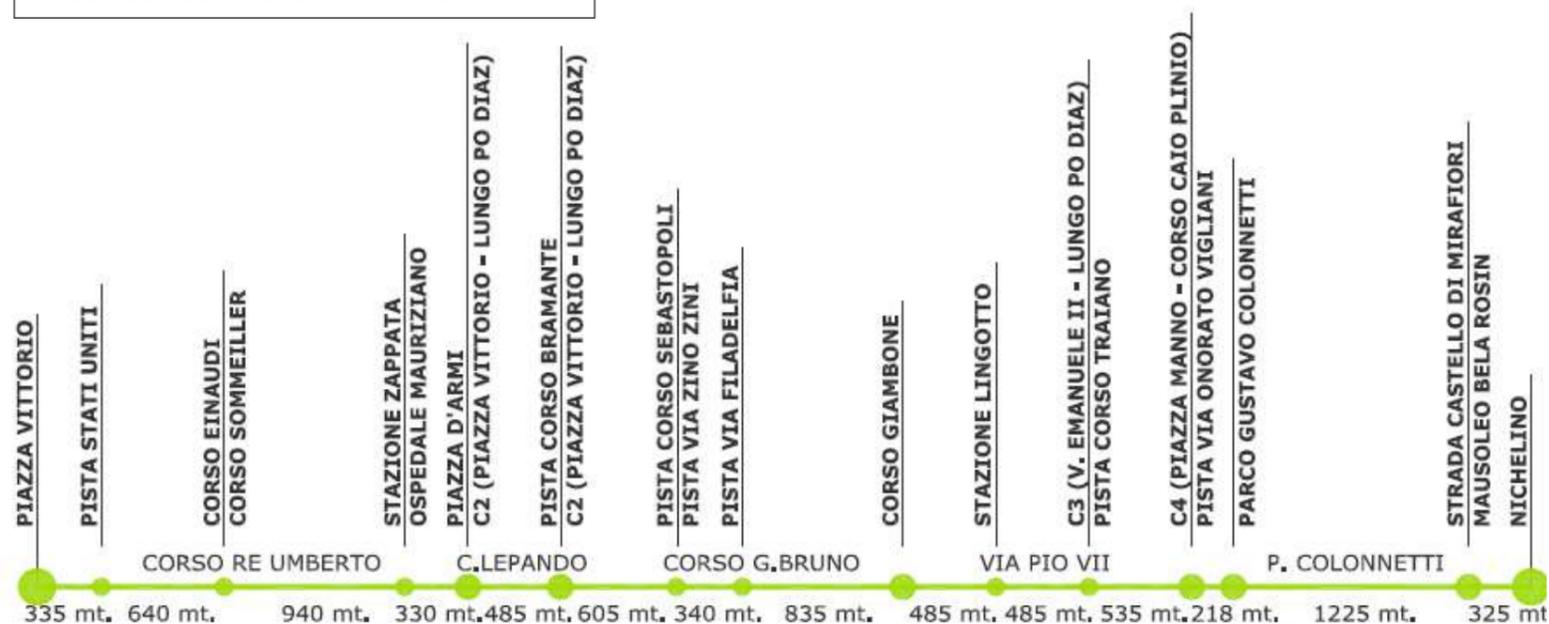
5 Corso Vittorio Emanuele II – parco Sangone (Nichelino)

L'itinerario, quasi completamente esistente, collega corso Vittorio con il parco del Sangone (Nichelino) per una lunghezza complessiva di circa **7,8 km**. Si sviluppa lungo corso re Umberto, via Giordano Bruno /Pio VII, attraversa il parco Colonetti per raggiungere il parco del Sangone. Manca il collegamento tra corso re Umberto e via Giordano Bruno.

Direttrice 5

Lunghezza Totale **7.780 mt.**

Tratti esistenti	6.975 mt.
Tratti da realizzare	805 mt.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 5: Corso Vittorio Emanuele (porta 4) – parco Colonetti / Sangone

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Corso Re Umberto</i> (tratto corso Vittorio Emanuele II/piazza Costantino il Grande)	Percorsi ciclo-pedonali esistenti sulle banchine alberate		Attraverso la pista di corso Stati Uniti si accede alla pista di corso Duca degli Abruzzi. Piste previste su corso De Nicola e via Tirreno Tratti previsti 30 Km/ora di corso De Nicola Attraverso la pista di corso Monte Lungo si accede alla pista di corso IV Novembre.
	<i>Piazzale Costantino il Grande</i>	Attraversamento ciclabile da realizzare a lato del pedonale per collegare il controviale di corso Lepanto		Tratti previsti 30 Km/ora su corso Galileo Ferraris Tratti previsti 30 Km/ora su corso Lepanto
	<i>Corso Lepanto</i>	Tratto Piazzale Costantino il Grande: percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da istituire sul marciapiede lato sud (a fianco della caserma)		Pista su corso Montelungo Tratti previsti 30 Km/ora su corso Bramante e corso Unione Sovietica
	<i>Corso Bramante</i> (Tratto corso Unione Sovietica – via Giordano Bruno)	limite 30km da istituire nei controviali		Pista prevista su via Giordano Bruno collegamento previsto con le sponde del Po da piazza Carducci a ponte Balbis
	<i>Via Giordano Bruno</i> (tratto corso Bramante/corso Sebastopoli)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente (recentemente regolamentata)		Attraverso la pista di corso Sebastopoli si accede alla pista di via Zino Zini
	<i>Via Giordano Bruno</i> (tratto corso Sebastopoli /corso Giambone)	Percorso ciclo - pedonale da regolamentare sul marciapiede est (già redatto progetto)		Pista di via Filadelfia Pista prevista di attraversamento per accedere alla pista di via Zino Zini Tratti previsti 30Km/ora su corso Giambone
	<i>Via Pio VII</i>	Piste ciclabili mono-direzionali esistenti sui marciapiedi laterali		Attraverso la pista di corso Traiano si accede alla pista di corso Giovanni Agnelli.
	<i>Via Onorato Vigliani</i> (tratto via Pio VII/ingresso giardino via Cauchy)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul lato sud		Proseguendo su via Onorato Vigliani si accede alla pista di corso Unione Sovietica. Pista di via Onorato Vigliani
	<i>Via Cauchy - parco Colonetti</i>	Percorsi ciclo-pedonali esistenti all'interno del Parco Colonetti		Pista via Onorato Vigliani Pista esistente e prevista di Strada Castello di Mirafiori
	<i>Strada Castello di Mirafiori</i> (Bela Rosin)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul lato nord		Pista prevista su Strada Castello di Mirafiori che con i 30 Km/ora si accede alla pista di corso Unione Sovietica
	<i>Parco Sangone – passerella - Nichelino</i>	Pista ciclabile bi-direzionale esistente con attraversamento passerella sul Sangone		Pista prevista di Strada Castello di Mirafiori Pista di corso Unione Sovietica Pista prevista nel parco

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

DIRETTRICE 6 (D6)

DIRETTRICE 6 (D6)

6 corso Vittorio Emanuele II – ambito Mirafiori (Beinasco)

L'itinerario collega corso Vittorio con il comune di Beinasco per una lunghezza complessiva di circa 6,6 km. Costituisce un asse ciclabile d'ingresso cittadino sulla direttrice sud/ovest e si sviluppa lungo i corsi Vinzaglio /Duca degli Abruzzi (tratto esistente) ed è prevista lungo tutto il corso Orbassano fino al confine. Per la sua realizzazione è necessario riqualificare le banchine alberate riorganizzando la sosta. Il tracciato mette in connessione la sede storica del Politecnico con la nuova sede di corso Settembrini, attraversando i quartieri di Santa Rita e Mirafiori nord.

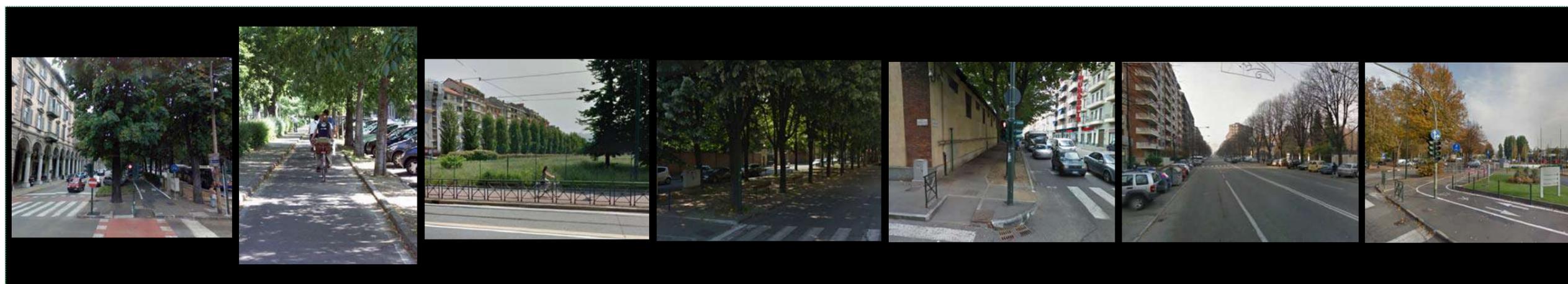
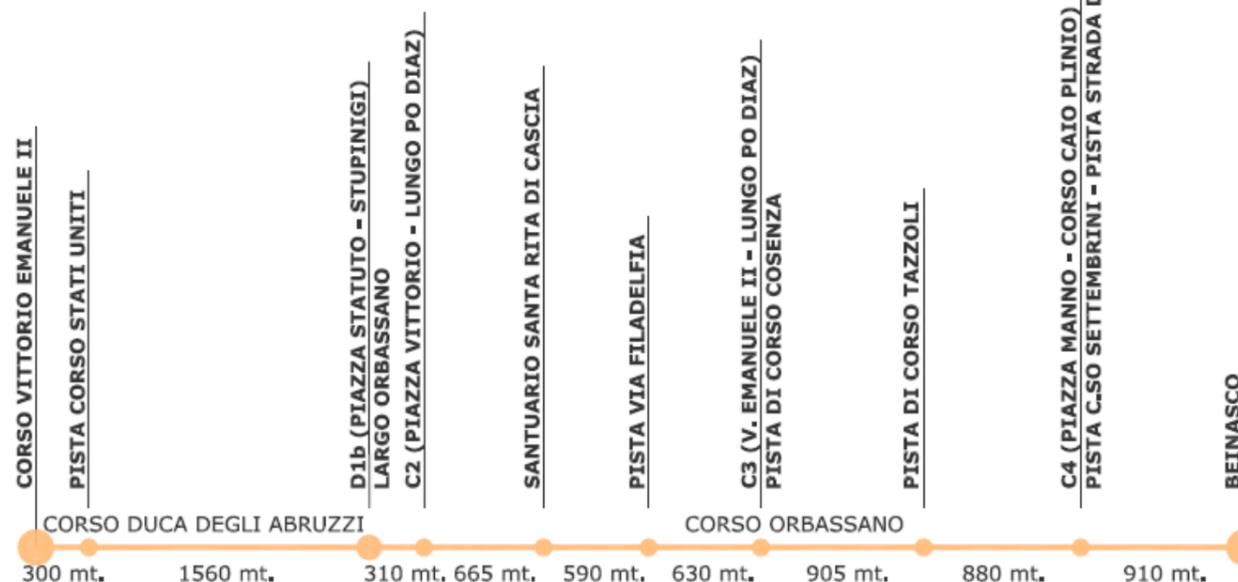


Direttrice 6

Lunghezza Totale 6.750 mt.

Tratti esistenti 3.380 mt.

Tratti da realizzare 3.370 mt.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 6: corso Vittorio Emanuele II (porta 3) – Beinasco (confine)

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
		1.850	0	
	<i>Corso Duca degli Abruzzi</i>	pista esistente sulla banchina alberata, lato ovest del corso (non si evidenziano particolari criticità)	da prevedere manutenzione del sedime per affioramento radici	Tratti previsti 30 Km/ora in corso Vittorio Emanuele Pista di corso Stati Uniti con la pista di corso Mediterraneo/IV novembre(itinerario 2) e la pista di corso Rosselli; - con la prevista pista di via Tirreno
	<i>largo Orbassano</i>	pista esistente sul marciapiede est e sulla banchina verde sul lato ovest (non si evidenziano particolari criticità)		con la pista ciclabile di corso Rosselli Pista di corso Mediterraneo con la pista prevista lungo via tirreno – corso De Nicola Pista di corso IV Novembre
	<i>Corso Orbassano</i> (tratto largo Orbassano / via Romolo Gessi)	percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da istituire sul marciapiede est		Pista prevista lungo via tirreno
Percorso alternativo				
	<i>corso IV novembre</i>	pista esistente sul marciapiede sud (non si evidenziano particolari criticità)		- con l'anello ciclabile di piazza d'Armi Monte Lungo – G.Ferraris – Sebastopoli
	<i>Via Romolo Gessi</i> (tratto corso Orbassano – corso IV novembre)	percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da istituire sulla banchina centrale alberata o sul marciapiede sud		Pista di corso Monte Lungo Pista di Largo Orbassano Pista prevista di corso Orbassano Pista prevista di via Tirreno
	<i>Corso Orbassano</i> (tratto via Romolo Gessi /Caprera)	pista ciclabile bi-direzionale da realizzare sul marciapiede est a lato dell'alberata (lato della caserma)		Pista prevista di via Romolo Gessi
	<i>Corso Orbassano</i> (tratto via Caprera / piazza Santa Rita)	pista ciclabile bi-direzionale da realizzare sul la banchina est a lato dell'alberata Criticità: si evidenzia che la banchina è attualmente utilizzata per la sosta a pettine la realizzazione della pista comporta la riduzione dell'offerta di posti auto		
	<i>Corso Orbassano</i> (tratto piazza Santa Rita /piazza Pitagora)	pista ciclabile mono-direzionale da realizzare sulle banchine laterali alberate con la riorganizzazione della sosta. Criticità: si evidenzia che le banchine laterali non hanno dimensioni costanti e che bisognerebbe riorganizzare la sosta a tratti anche con disposizione in linea al posto della spina di pesce con riduzione dell'offerta di posti auto		Attraverso la pista di via Gradisca si accede alla pista di corso Sebastopoli. Attraverso la pista di via Filadelfia si accede alla pista di corso Agnelli e proseguendo di via Giordano Bruno Pista prevista di corso Siracusa Pista di corso Cosenza
	<i>Corso Orbassano</i> (tratto piazza Pitagora /piazza Cattaneo)	pista ciclabile mono-direzionale da realizzare sulle banchine laterali alberate con la riorganizzazione della sosta		Pista di corso Cosenza Pista prevista di corso Siracusa Pista di via Gaidano Pista di corso Tazzoli

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 6: corso Vittorio Emanuele II (porta 3) – Beinasco (confine)

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Corso Orbassano (tratto piazza Cattaneo /corso Settembrini /	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul marciapiede est		Intersezione con la pista di via Gaidano. Attraverso la pista di corso Tazzoli si accede alla pista di corso Agnelli. Attraverso la pista di corso Settembrini si accede alla pista di corso Agnelli e corso Unione Sovietica. Pista prevista di corso Marche Pista prevista proseguimento su corso Orbassano direzione Beinasco
	Corso Orbassano (tratto corso Settembrini / confine comunale con Beinasco)	pista ciclabile bi-direzionale da realizzare sul marciapiede est		Pista prevista Parco Sangone

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

DIRETTRICE 7

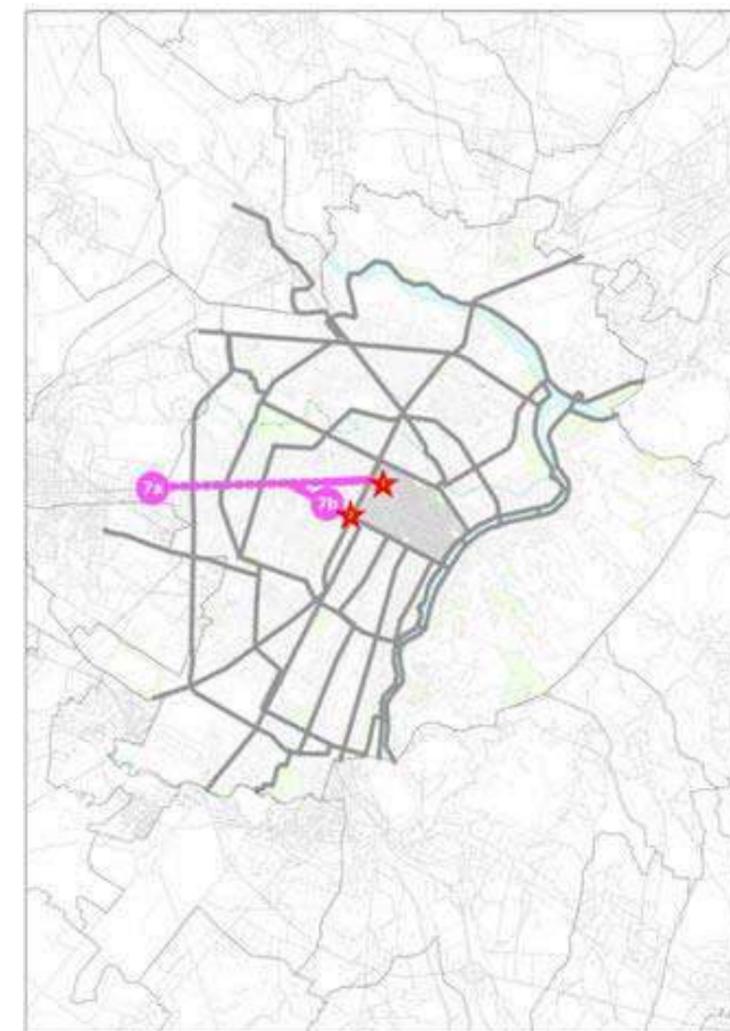
DIRETTRICE 7 (D7)

7a Piazza Statuto – Collegno

7b corso Inghilterra/Castelfidardo (viale della Spina) – piazza Rivoli

L'itinerario collega piazza Statuto con il comune di Collegno per una lunghezza complessiva di circa **6,7 km**. Costituisce la direttrice est-ovest più diretta. Ad oggi è stato realizzato il tratto tra piazza Statuto e piazza Bernini, tratto in cui è stato riqualificato il corso a seguito dei lavori della metro. Con tipologia analoga, riqualificando i controviali del corso, dovrebbe essere continuato il tracciato.

A tempi brevi si propone l'istituzione del limite di velocità 30Km/h per rendere a velocità più moderata rispettosa del transito delle bici..



Direttrice 7a

Lunghezza Totale 4.985 mt.

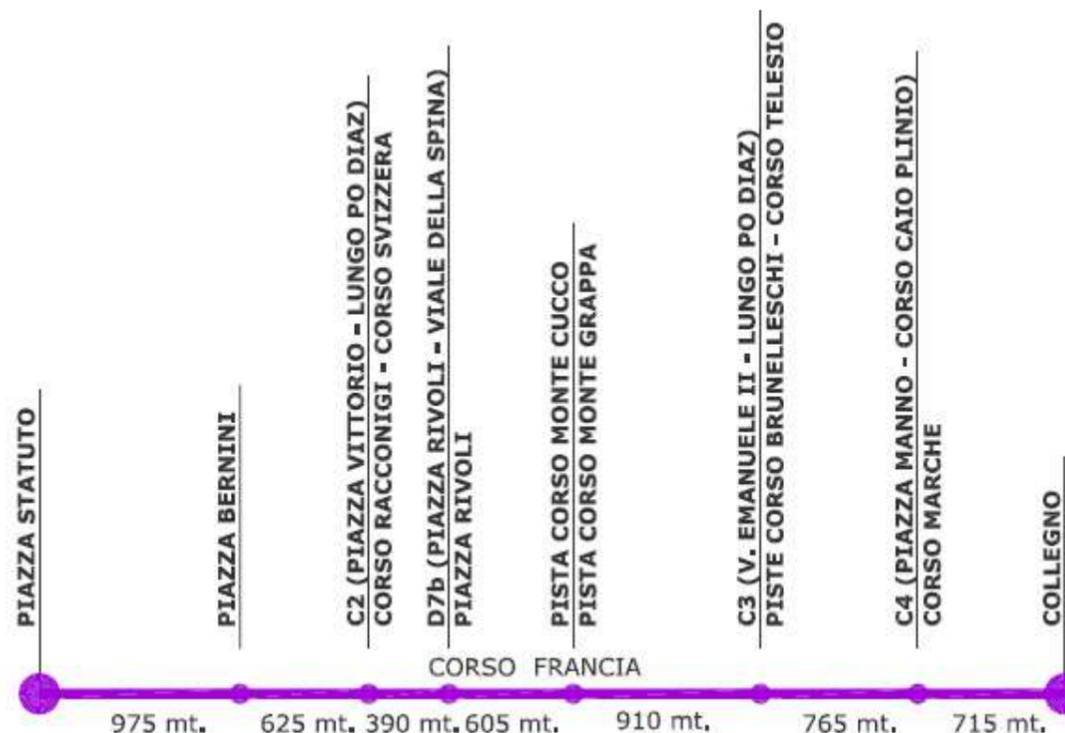
Tratti esistenti 975 mt.

Tratti da realizzare 4.010 mt.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 7a: Piazza Statuto (porta 1) – Collegno (confine)



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Corso Francia</i> (tratto piazza Statuto/piazza Bernini)	Piste ciclabili mono-direzionali esistenti sulle banchine laterali (in sede propria)		Pista prevista di corso Inghilterra e piazza Statuto Pista prevista di corso Tassoni Tratti previsti 30 Km/ora di corso Tassoni e corso Ferrucci
	<i>Corso Francia</i> (tratto piazza Bernini/comune di Collegno)	Istituzione del limite dei 30 km/h da istituire sui due controviali	L'ipotesi di riqualificazione di corso Francia da piazza Bernini al confine comunale prevederebbe una tipologia analoga a quella già realizzata nel tratto Statuto-Bernini. L'intervento non è stato programmato	Pista prevista di corso Racconigi Tratti previsti 30 Km/ora di corso Trapani e corso Lecce Pista di corso Monte Cucco Pista di corso Monte Grappa Pista prevista di corso Marche

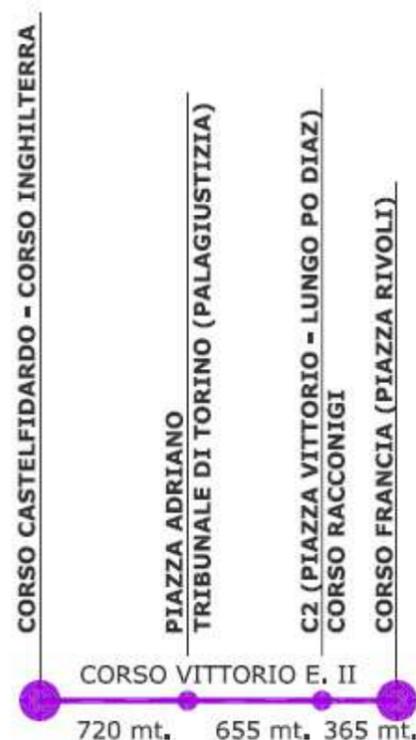
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-ovest: itinerario 7b: corso Vittorio Emanuele II (porta 2) – piazza Rivoli

Direttrice 7b

Lunghezza Totale 1.740 mt.

Tratti esistenti	1.740 mt.
Tratti da realizzare	



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Corso Vittorio Emanuele</i> (tratto corso Inghilterra/Castelfidardo /piazza Adriano)	Percorso ciclo-pedonale esistente sul lato sud		Pista di corso Castelfidardo Pista prevista di corso Inghilterra Tratti previsti 30 Km/ora di corso Ferrucci
	<i>Corso Vittorio Emanuele</i> (tratto piazza Adriano /piazza Rivoli)	Piste ciclabili mono-direzionali esistenti sulle banchine laterali alberate		Tratti previsti 30 Km/ora di corso Ferrucci Pista prevista di corso Racconigi Tratti previsti 30 Km/ora di corso Trapani e corso Lecce

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

DIRETTRICE 8

DIRETTRICE 8 (D8)

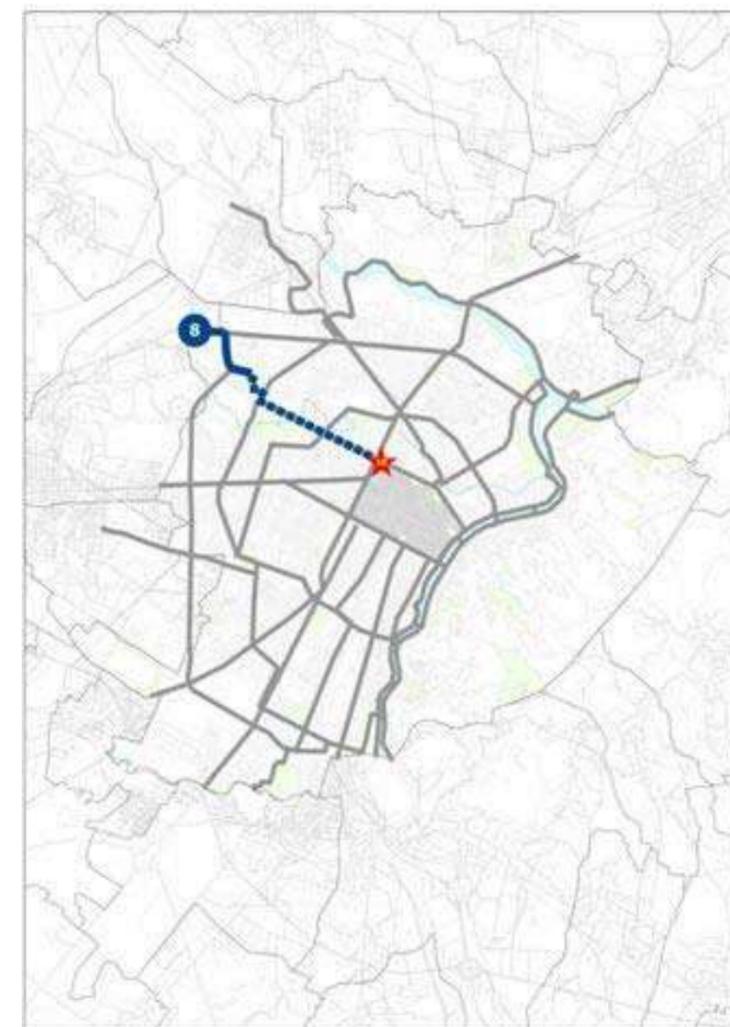
8 corso Regina Margherita– Villa Cristina (Collegno)

L'itinerario collega il viale della Spina/corso Umbria con Pianezza e si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 6 km. Percorre corso Regina Margherita, transita lungo la Pellerina, attraverso la passerella Bailey attraversa i parchi della E27-E29 per congiungersi con la pista esistente nel quartiere delle Vallette. Il tracciato in parte è in corso di realizzazione, in parte da prevedere. Nei controviali di corso Regina, tratto Viale della Spina - corso Tassoni può essere istituito il limite dei 30km/h per favorire la continuità del tracciato ciclabile.

Direttrice 8

Lunghezza Totale 6.080 mt.

Tratti esistenti	2.185 mt.
Tratti da realizzare	3.895 mt.



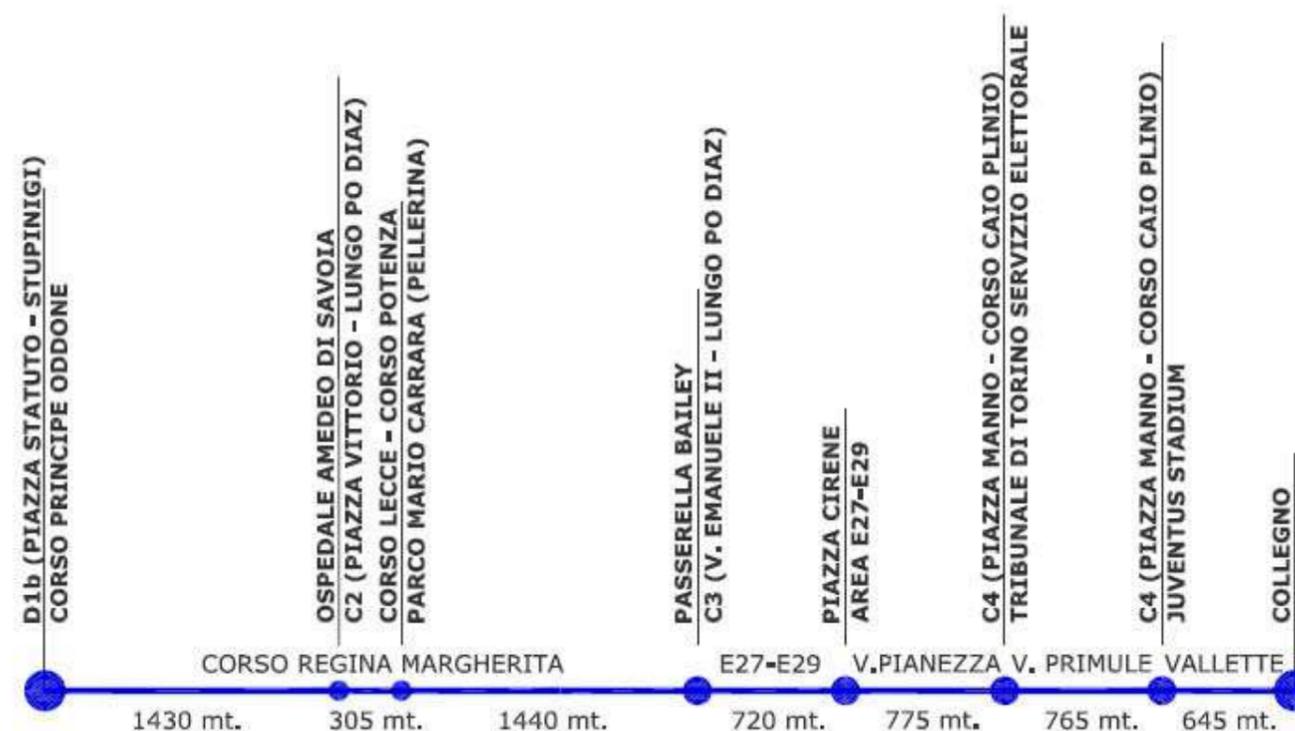
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-sud: itinerario 8: Corso Regina Margherita / Corso Principe Oddone (porta 10)– Collegno

Direttrice 8

Lunghezza Totale 6.080 mt.

Tratti esistenti	2.185 mt.
Tratti da realizzare	3.895 mt.



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Corso Regina Margherita (tratto corso Principe Oddone/corso Lecce/Potenza)	istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali	possibile corsia ciclabile monodirezionale nei controviali (sez. controviale da 7 a 10 m.)	Pista prevista di corso Umbria Pista prevista di corso Principe Oddone Pista prevista di corso Svizzera Tratti previsti 30 Km/ora in corso Lecce e corso Potenza
	Corso Regina Margherita (corso Lecce/Potenza/via Pietro Cossa)	Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede sud di corso Regina Margherita (lato nord del parco) Carrara; attraversamento corso regina margherita attraverso la passerella Bailey con sbocco parco e27		Tratti previsti 30 Km/ora in corso Lecce e corso Potenza Parco Pellerina e lungo le sponde della Dora
	Collegamento E27-E29 (tratto via Pietro Cossa/piazza Cirene)	Percorso ciclo-pedonale in corso nell'area E27-E29	In corso di realizzazione	Pista Parco delle Vallette Pista di corso Cincinnato Pista prevista di via Pietro Cossa Piste del Parco Pellerina
	Via Pianezza (tratto piazza Cirene/viale delle Primule)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul marciapiede lato nord	In corso di realizzazione	Anello di piste previste via Cossa
	Viale delle Primule (tratto via Pianezza/via villa Cristina /comune di Collegno)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul marciapiede		Pista prevista di corso Marche Tratti previsti 30 Km/ora su corso Ferrara

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

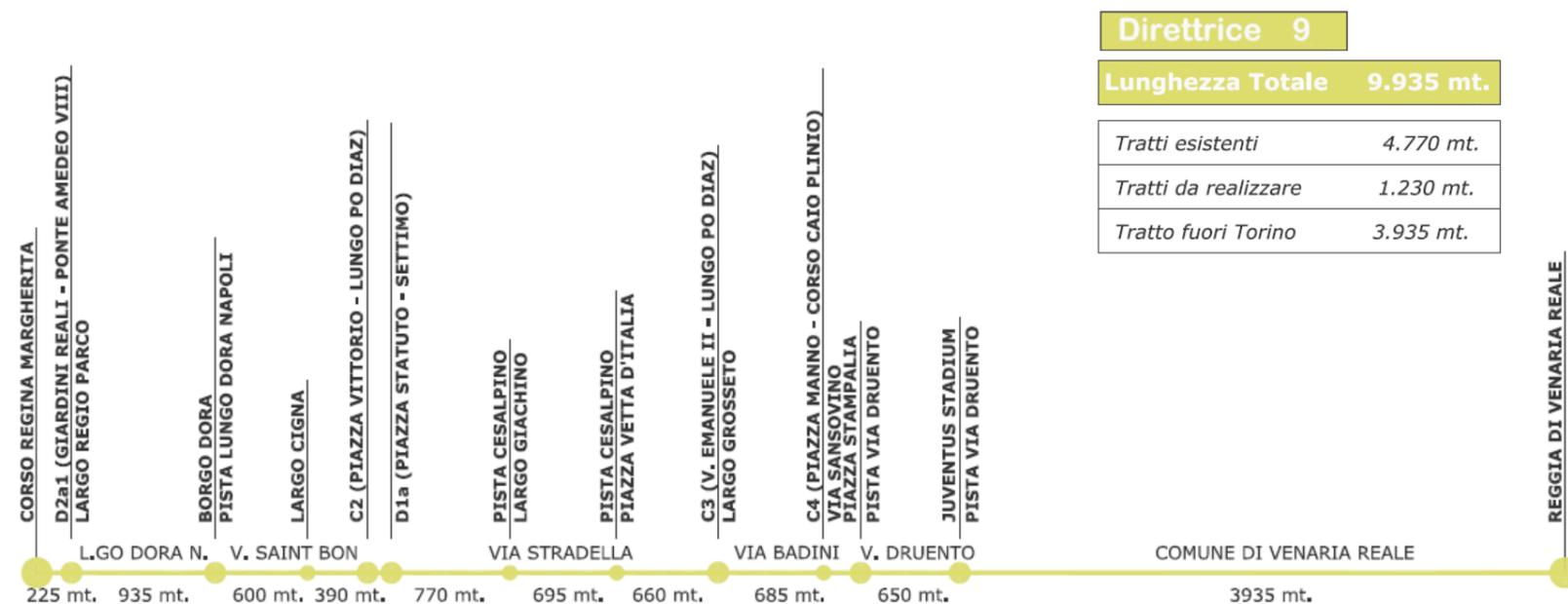
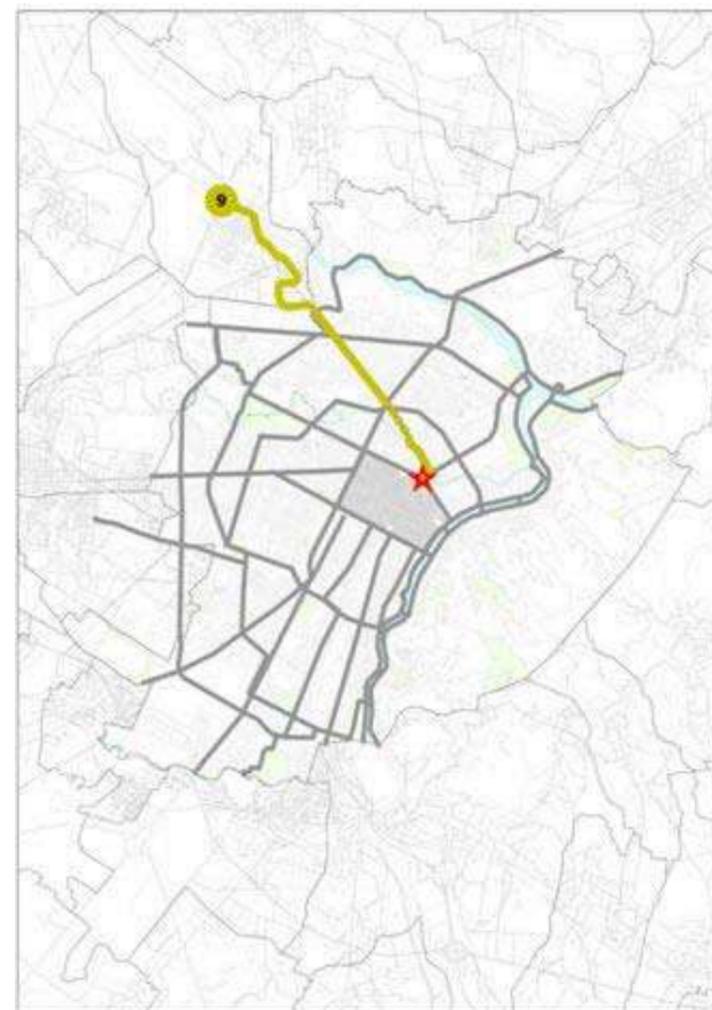
Direttrice nord-ovest: itinerario 9: Giardini Reali (porta 9) – confine Venaria (Reggia di Venaria)

DIRETTRICE 9 (D9)

9 Giardini reali – via Druento (Reggia di Venaria)

L'itinerario collega i giardini reali con Venaria e si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 10 km. Segue il tracciato della vecchia ferrovia Torino Ceres, passando sulla sua copertura in via Stradella e in via Badini Confalonieri.

I tratti mancanti sono: la parte iniziale, che si propone transiti nell'ex sedime ferroviario (via Saint Bon) da corso Giulio Cesare a piazza Baldissera, il raccordo con via Stradella e il tratto finale tra via Badini Confalonieri e via Druento, che dovrebbe essere di prossima risoluzione.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-ovest: itinerario 9: Giardini Reali (porta 9) – confine Venaria (Reggia di Venaria)

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Corso Regio Parco (tratto Giardini reali - rondò Rivella/ lungo dora Firenze)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul marciapiede nord-ovest		Pista lungo Dora Firenze
	Lungo Dora Firenze: (tratto Corso Regio Parco / Corso Giulio Cesare)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sulla banchina alberata sponda sx della Dora		Pista prevista di corso Regio Parco
	Lungo Dora Napoli: (tratto Corso Giulio Cesare / Corso Vercelli)	Percorso ciclo- pedonale bi-direzionale esistente sulla banchina alberata sponda sx della Dora		Attraverso il ponte Carpanini si accede alla pista dall'altra sponda della Dora Pista prevista via Cigna
	Corso Vercelli: (tratto Lungo Dora Napoli / via Saint Bon)	Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare		Pista di Lungo Dora Napoli Pista prevista di via Saint Bon
	Via Saint Bon (sedime ferroviario To-Ceres dismesso): (tratto Corso Vercelli / piazza Baldissera)	Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare riqualificando l'ex sedime ferroviario della Torino-Ceres		Pista prevista di corso Vercelli Tratti previsti 30 Km/ora sul controviale di corso Vigevano
	Piazza Baldissera - Via Stradella: (tratto Piazza Baldissera / largo Giachino)	Tratto mancante, nell'intersezione con piazza Baldissera per presenza Cantiere Passante; in progetto la realizzazione di una pista bi-direzionale Lungo Corso Principe Oddone- Corso Venezia e nel tratto iniziale di via Stradella È possibile, nella soluzione transitoria della viabilità la realizzazione di una pista bi-direzionale lungo corso principe Oddone fino a piazza Baldissera con possibilità di raccordo con le piste esistenti di via Strabella attraverso via Giachino		con la pista ciclabile prevista sul viale della Spina centrale
	Spina reale: (tratto largo Grosseto / via Badini Confalonieri)	Non si evidenziano particolari criticità - da regolamentare la segnaletica ciclabile anche nel tratto a quota stradale su via Cesalpino		con la pista ciclabile di via Orvieto
	Nodo Grosseto	L'attraversamento del nodo è previsto nel progetto di riqualificazione superficiale a seguito dei lavori del nuovo asse ferroviario della To-Ceres	È prevista la messa in sicurezza dell'attraversamento ciclabile con sola segnaletica. In previsione la riorganizzazione viabile del nodo a seguito della demolizione delle sopraelevate e l'interramento della linea ferroviaria Torino-Ceres con miglioramento dell'attraversamento ciclabile	con la pista ciclabile prevista lungo corso Grosseto a seguito del cantiere della Torino Ceres
	corso Grosseto (tra largo Grosseto / via Badini Confalonieri)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente a lato del marciapiede nord nel tratto largo Grosseto – via Badini Confalonieri		Pista di via Badini Confalonieri Piste previste di corso Grosseto
	Via Badini Confalonieri	Piste ciclabili mono-direzionali esistenti sui due lati della via (è stato predisposto un progetto di miglioramento della pista non ancora finanziato)		con la pista ciclabile di via Druento a collegamento dello stadio Juventus (comune di Venaria) con la pista prevista in via Arnò (C3)
	Area Veglio (tratto Sansovino / via Druento -confine comunale)	Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare in corso di valutazione la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale a completamento del collegamento alla reggia di Venaria		Pista di via Badini Confalonieri Pista di via Druento Pista prevista di via Sansovino
	Via Druento - Collegamento ciclabile con la Reggia (comune di Venaria)	Pista esistente sul marciapiede nord		Pista prevista di via Badini Confalonieri

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Direttrice nord-ovest: itinerario 10: Parco Ruffini – confine Grugliasco (Facoltà universitarie)

DIRETTRICE 10 (D10)

10 parco Ruffini – strada antica Grugliasco (Facoltà universitarie)

L'itinerario si diparte dalla circolare C3 all'altezza del parco Ruffini e collega la zona universitaria di Grugliasco. Si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 4,2 km, di cui 0,8 km in Torino e 3,2 km in Grugliasco..

I tratti mancanti sono la parte iniziale, da via Arbe al confine di Grugliasco, il tratto centrale che si con due tracciati alternativi, uno su strada Antica di Grugliasco in continuità con il tratto esistente, l'altro attraverso una zona residenziale per immettersi con la pista già esistente di corso Torino in Grugliasco. Sarà poi da definire il tracciato finale su via Leonardo Da Vinci per collegare le sedi universitarie.

Direttrice 10

SOLUZIONE 1

Lunghezza Totale 4.110 mt.

Tratti esistente	120 mt.
Tratti da realizzare	680 mt.
Tratto esistenti fuori To	1.515 mt.
Tratto da realizz.fuori To	1.795 mt.

SOLUZIONE 2

Lunghezza Totale 4.480 mt.

Tratti esistente	120 mt.
Tratti da realizzare	680 mt.
Tratto esistenti fuori To	2.540 mt.
Tratto da realizz.fuori To	1.140 mt.

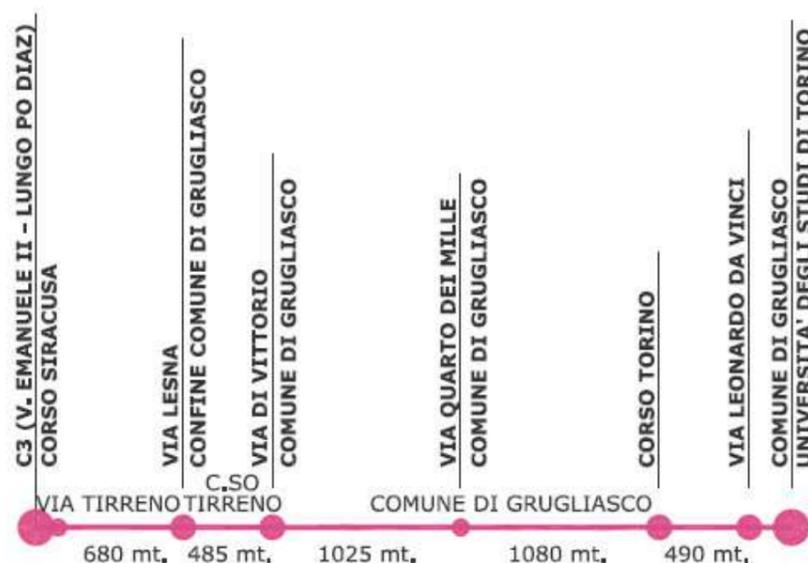


PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

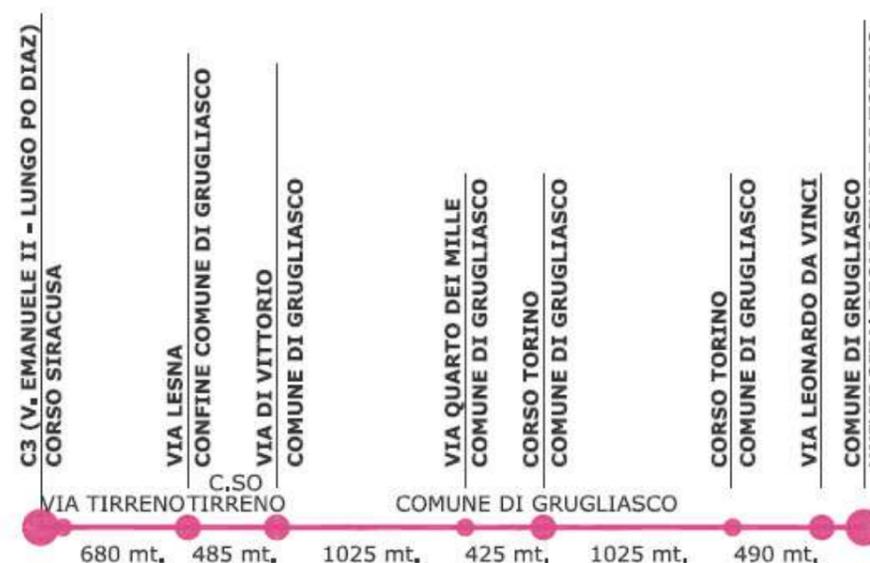
Direttrice nord-ovest: itinerario 10: Parco Ruffini – confine Grugliasco (Facoltà universitarie)

Direttrice 10

SOLUZIONE 1



SOLUZIONE 2



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Via Tirreno(tratto Siracusa-via Arbe)</i>	Percorso ciclo-pedonale esistente sul lato sud della via		
	<i>Via Tirreno(tratto Arbe-via Lesna-Grugliasco)</i>	Percorso ciclo- pedonale bi-direzionale da realizzare sul marciapiede sud della via o in alternativa con corsie ciclabile monodirezionale sui due lati della carreggiata (da valutare)	Da verificare se sia possibile ampliare i marciapiedi o preferire la corsia ciclabile	C4 prevista
	<i>Corso Tirreno(tratto confine Torino-via di Vittorio)</i>	Percorso ciclo- pedonale bi-direzionale da realizzare		
	<i>Strada antica di Grugliasco (tratto via di Vittorio- Quarto Dei Mille)</i>	Percorso ciclo-pedonale esistente sul lato sud della via		
	<i>Strada antica di Grugliasco (tratto via Quarto Dei Mille/corso Torino)-</i>	Percorso ciclo- pedonale bi-direzionale da realizzare sul marciapiede sud della via		
	<i>Via Quarto Dei Mille(zona residenziale)- fino a rotonda di corso Torino)</i> tratto alternativo per connettere con corso Torino	Percorso ciclabile da valutare con il comune di Grugliasco, attraverserebbe una zona residenziale in parte già normata come zona 30		
	<i>Corso Torino(tratto rotonda a ovest del cavalcaferrovia – via Leonardo da Vinci)</i>	Percorso ciclo-pedonale esistente sul lato nord della via		
	<i>Via Leonardo da Vinci (fino a Università)</i>	Percorso ciclo- pedonale bi-direzionale da realizzare sul marciapiede est della via (da concordare con comune di Grugliasco)		

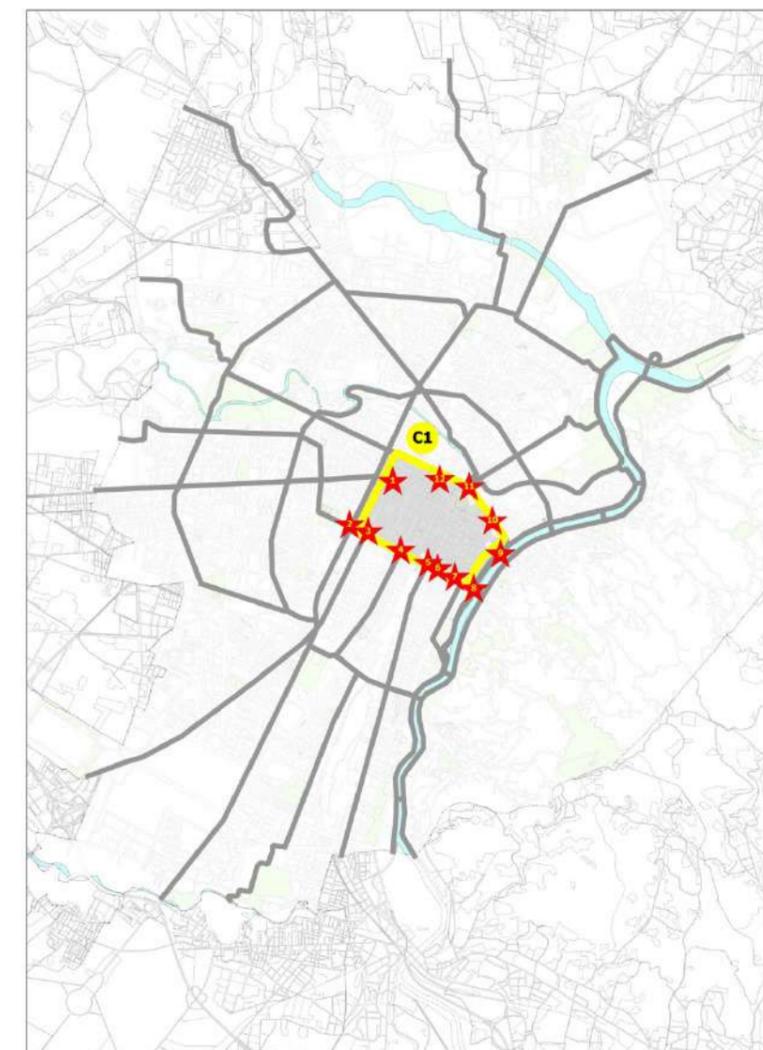
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 1

CIRCOLARE 1 (C1)

piazza Vittorio - lungo Po Cadorna - corso San Maurizio - corso Regina Margherita - corso Principe Oddone - Corso Inghilterra - corso Vittorio Emanuele II - corso Cairoli - lungo Po Diaz

La **circolare 1** corre lungo il perimetro del centro storico e coincide per la maggior parte con il perimetro della ZTL centrale (**7,8 km**). Sulla perimetrale si affacciano le 10 "porte ciclabili" d'ingresso al centro e nelle stesse confluiscono/dipartono le 9 direttrici che si distribuiscono nei 4 quadranti cittadini. Tranne l'asse di corso Inghilterra – Statuto – Principe Oddone, che sarà dotato di pista ciclabile in sede propria, nei i restanti corsi perimetrali, tutti dotati di controviali laterali, il provvedimento più soft e più veloce da sperimentare sarà l'istituzione del limite di velocità dei 30 km/h. In corso Vittorio Emanuele II, dove i controviali hanno un'adeguata dimensione, in alternativa è possibile prevedere la corsia ciclabile mono-direzionale.



Circolare C1

Lunghezza Totale 7.795 mt.

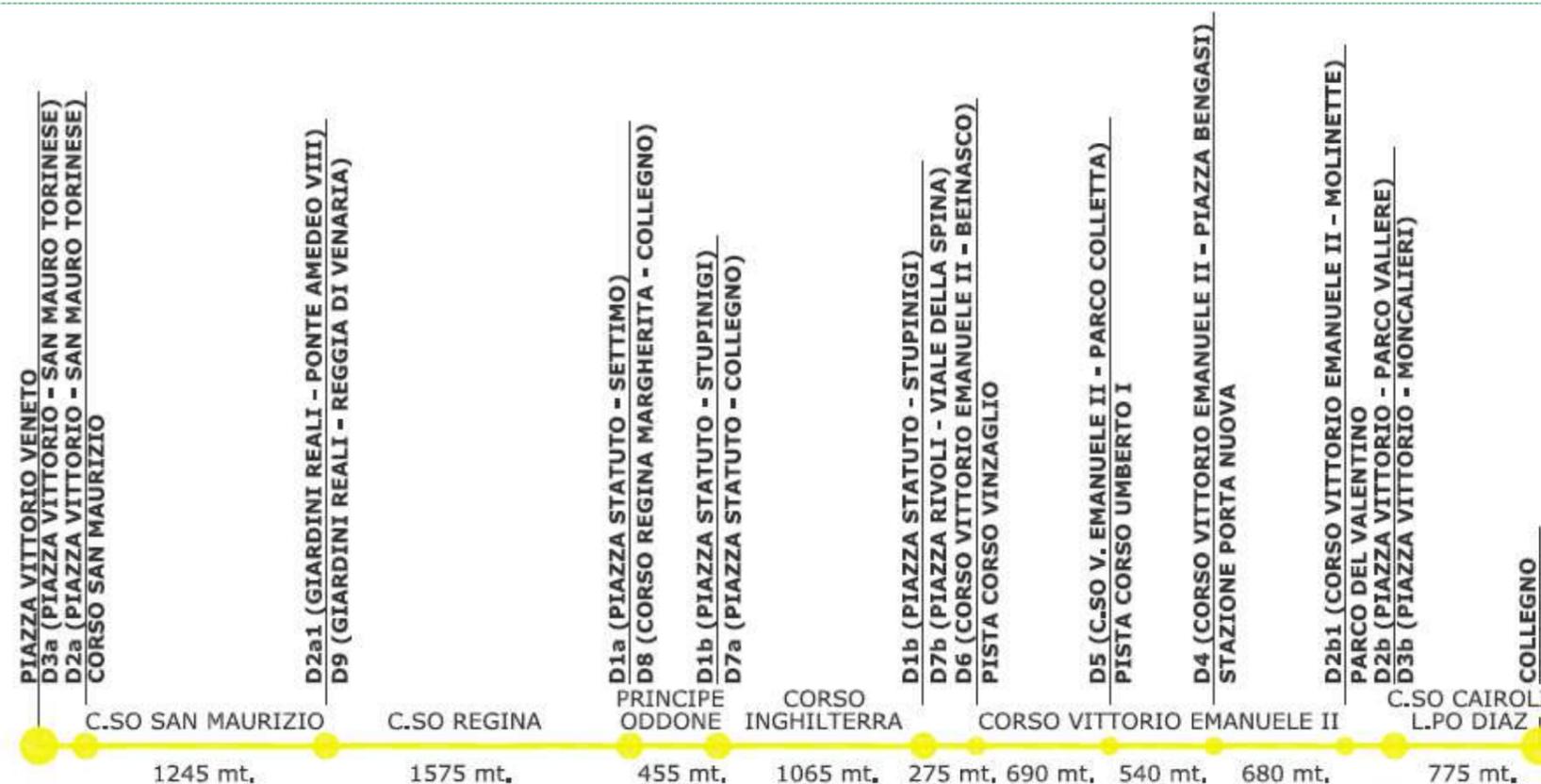
Tratti esistenti 1.730 mt.

Tratti da realizzare 6.065 mt.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 1



codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Murazzi del Po</i> <i>Lungo Po Cadorna</i>	Pista esistente lungo la sponda del Po (murazzi) dalla discesa di piazza Vittorio al ponte di corso Regina. Per facilitare la risalita verso corso san Maurizio, dove è presente una scala che collega il livello strada con i Murazzi può essere posizionata una canalina per far scorrere le ruote delle bici Percorso ciclo - pedonale esistente su marciapiede est da piazza Vittorio a corso San Maurizio		Accesso alle piste lungo le sponde destre del Po
	<i>Corso San Maurizio</i>	istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. controviale da 7 a 8 m.)	Pista di lungo Po Mchiavelli e lungo Po Antonelli Pista di via Verdi
	<i>Corso Regina Margherita</i> (tratto Giardini Reali/corso Principe Oddone)	istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali tratti Ariosto/Consolata – Principe Oddone	Pista dei Giardini Reali (viale Primo Maggio) Attraverso la pista su corso Regio Parco e sul ponte si accede alla pista di Lungo Dora Firenze Pista prevista in via XX Settembre Tratto di pista prevista su via Milano di collegamento con la pista di via San Francesco d'Assisi Collegamento tra corso Regina e piazza Statuto con un tratto a 30Km/ora previsto su corso Principe Eugenio.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 1

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnession
	viale della Spina 3: Corso Principe Oddone (tratto corso Regina Margherita/piazza Statuto)	tratto mancante per presenza cantiere del passante; con la restituzione delle aree alla Città da parte delle ferrovie, è possibile, nella soluzione transitoria della viabilità la realizzazione di una pista bi-direzionale lungo corso principe Oddone fino a piazza Baldissera con possibilità di raccordo con le piste esistenti di via Stradella del lungo Dora e lungo il protendimento previsto di strada del Fortino verso corso Rosai in modo da collegarsi con la pista di via Livorno in corrispondenza della rotonda esistente (parco della Dora).	il progetto definitivo del viale della Spina prevede la pista ciclabile fino a piazza Baldissera in parte sul lato ovest e con scambio di lato in corrispondenza di via Valprato	<ul style="list-style-type: none"> - con la pista ciclabile via Stradella – Spina Reale – Reggia di Venaria - con il nuovo parco della Dora (Envie park/Spina 3) - con la pista lungo Dora Napoli-Firenze-Colletta - con nuovo collegamento previsto in protendimento di strada del Fortino fino a corso Ottone Rosai / via Livorno
	Piazza Statuto	attraversamento in sicurezza di piazza Statuto per connettere le piste di corso Francia, via Garibaldi e corso Principe Oddone	L'attraversamento di piazza Statuto è in corso di realizzazione nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Pista di corso Francia
	viale della Spina 2: corso Inghilterra	<p>tratti mancanti in Corso Inghilterra,:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tra via Grassi e piazza Statuto di difficile realizzazione per strettoia cantiere passante - tra via Cavalli e corso Vittorio per presenza cantiere San Paolo: <p>raccordo ciclo-pedonale previsto sul lato est del corso in ampliamento al percorso pedonale esistente e sulla testata di corso Vittorio sulla banchina rialzata esistente; realizzazione di un tratto fino all'intersezione con corso Bolzano</p> <p>di prossima realizzazione secondo progetto redatto per risolvere le problematiche segnalate dalle associazioni</p>	nel quadro degli interventi dell'area centrale è previsto un raccordo su corso Matteotti con la pista di corso Vinzaglio, sulla banchina centrale già asfaltata in modo da servire la stazione di Porta Susa e collegarsi con la pista di corso Inghilterra, rendendo ciclabile il marciapiede di corso Bolzano lato ferrovia, nel tratto Matteotti/Vittorio Emanuele come soluzione transitoria, mentre come soluzione definitiva si prevede di realizzare una pista in sede propria nella banchina centrale alberata <u>in corso di realizzazione secondo progetto redatto per risolvere le problematiche segnalate dalle associazioni</u> il progetto definitivo del viale della Spina prevede la pista ciclabile da corso Vittorio fino a piazza Statuto sul lato est del viale, con mantenimento del tratto esistente sul lato ovest già realizzato tra corso Vittorio e via Grassi; saranno da prevedere gli attraversamenti ciclo-pedonali sull'asse di via Cavalli e la nuova viabilità in continuità a corso Matteotti	<ul style="list-style-type: none"> - con le piste ciclabili di corso Francia e piazza Statuto-via Garibaldi - previsto il collegamento con piazza XVIII Dicembre – via Bertola - con la pista prevista in corso Matteotti tratto Inghilterra- Vinzaglio che si raccorderà con quella esistente - con la pista ciclabile di corso Vittorio verso le piazze Adriano - Rivoli - con la pista ciclabile di corso Stati Uniti
	Corso Vittorio Emanuele II (tratto corso Mediterraneo/corso Cairoli)	istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. controviale da 7 a 9 m)	Accesso alla pista di Corso Castelfidardo
	Corso Vittorio Emanuele II (tratto corso Bolzano/corso Cairoli)	istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. controviale da 7 a 9 m)	Accesso alla pista di corso Duca degli Abruzzi e corso Vinzaglio Accesso alla pista di corso Re Umberto Accesso alla pista di via Sacchi attraverso un tratto previsto Accesso alla pista di via Nizza Accesso alla pista di corso Massimo D'Azeglio Accesso alla pista lungo la sponda del sinistra del Po (viale Virgilio) ed attraverso il ponte Umberto I alle piste lungo le sponde destre del Po
	Corso Cairoli (tratto corso Vittorio Emanuele II/via Giolitti)	<p>Pista ciclabile esistente sul lato est del corso da corso Vittorio Emanuele II al monumento di Garibaldi (protendimento ideale di via dei Mille)</p> <p>Da istituire sul controviale nord limite 30 km/h (C1)</p>		<p>Previsione 30 Km/ora su corso Vittorio Emanuele</p> <p>Pista di Lungo Po Diaz</p>
	Lungo Po Diaz (tratto via Giolitti/ponte Vittorio Emanuele I)	percorso ciclo-pedonale bi-direzionale esistente sul marciapiede est dal monumento di Garibaldi fino a piazza Vittorio		Attraverso il ponte Umberto I si accede alle piste lungo le sponde destre del Po

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 2

CIRCOLARE 2 (C2)

piazza Vittorio –lungo Po corso Tortona corso Novara corso Vigevano corso Mortara – corso Svizzera – via Lessona - corso Monte Grappa - corso Monte Cucco - corso Rosselli - via Tirreno – via Camogli – corso Bramante - corso Galileo Galilei – parco del Valentino – corso Cairoli – lungo Po Diaz

La **circolare 2** corre per buona parte lungo i corsi della prima cinta daziaria, a nord lungo i corsi Tortona, Novara, Vigevano, Mortara, Svizzera, a sud lungo i corsi Montelungo, Lepanto e Bramante e costituisce il tracciato perimetrale alla città che si è sviluppata fino agli inizi del novecento. Si sviluppa per una lunghezza di circa **18,5 km** e sul lato est va a coincidere con i tracciati fluviali della sponda sinistra del Po (**D2b** e **D2a**). Tutte le direttrici convergono sul suo tracciato.

Circolare C2

Lunghezza Totale **18.505 mt.**

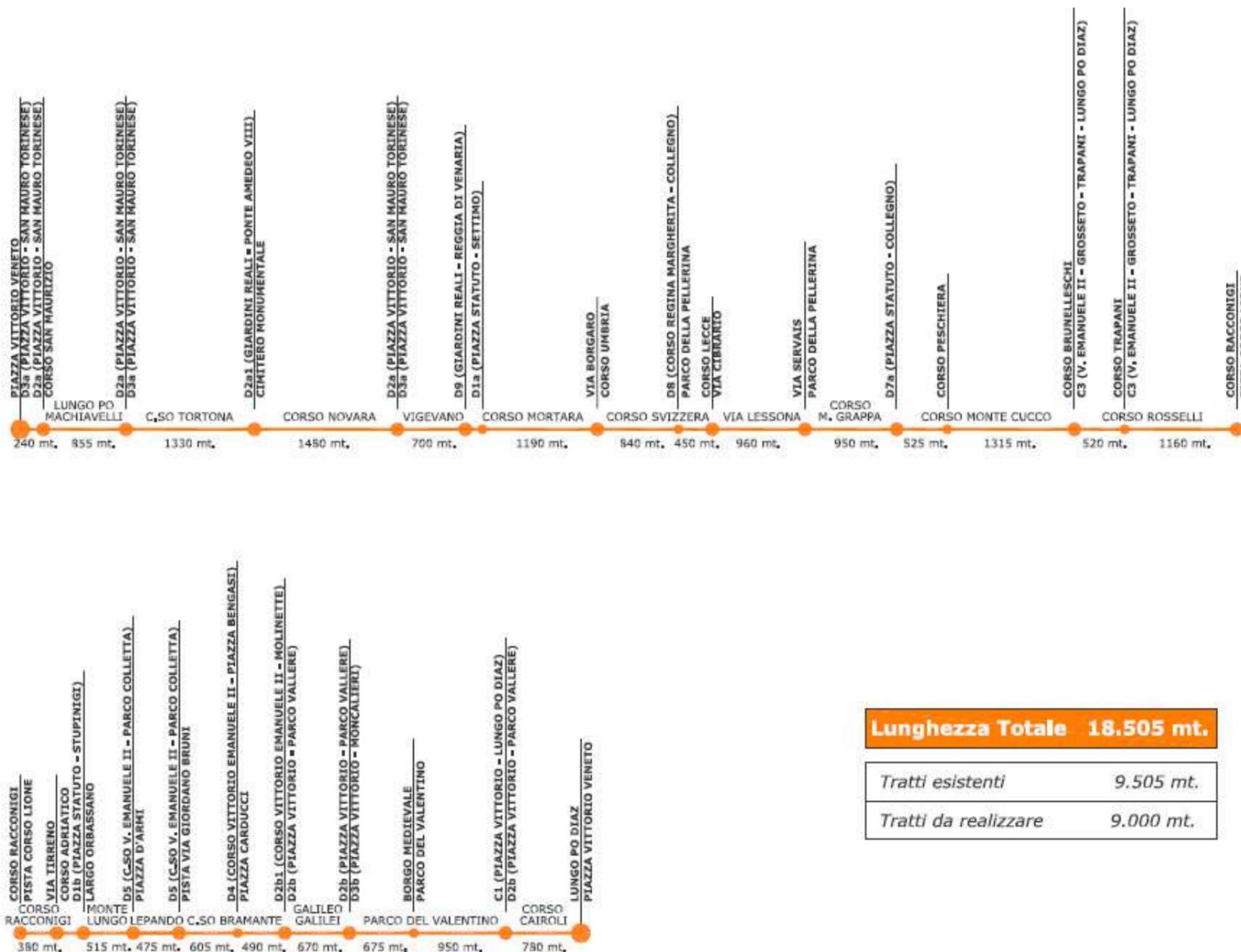
Tratti esistenti	9.505 mt.
Tratti da realizzare	9.000 mt.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 2

Circolare C2



Lunghezza Totale 18.505 mt.

Tratti esistenti	9.505 mt.
Tratti da realizzare	9.000 mt.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 2

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Murazzi del Po Lungo Po Cadorna	Pista esistente lungo la sponda del Po (murazzi) dalla discesa di piazza Vittorio al ponte di corso Regina. Per facilitare la risalita verso corso san Maurizio, dove è presente una scala che collega il livello strada con i Murazzi può essere posizionata una canalina per far scorrere le ruote delle bici Percorso ciclo-pedonale esistente su marciapiede est da piazza Vittorio a corso San Maurizio		Accesso alle piste lungo le sponde destre del Po
	Lungo Po Machiavelli	percorso ciclo pedonale esistente lungo i murazzi del Po		Attraverso tratto previsto di 30 Km/ora su corso San Maurizio si accede alla pista di Viale Primo Maggio e corso regio Parco Attraverso il ponte Regina Margherita si accede alle piste lungo le sponde destre del Po
	Corso Tortona	istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nel controviale sud (sez. controviale circa 9 m.)	Piste di Lungo Po Machiavelli e Lungo Po Antonelli Pista di Lungo Dora Firenze Pista prevista di corso Novara
	Corso Novara (tratto fronte Cimitero Monumentale)	percorso ciclo- pedonale previsto sul marciapiede sud Pista ciclabile prevista sulla banchina alberata sul lato nord		Pista lungo Dora Firenze e lungo Dora Colletta
	Corso Novara (tratto corso Regio Parco -via Aosta)	Pista ciclabile bidirezionale prevista nell'ambito del progetto URBAN3	Nel tratto Aosta-corso Regio Parco in seconda fase prosecuzione corsia ciclabile bi-direzionale lato banchina alberata nord (stessa tipologia tratto Cigna-Aosta)	Pista prevista in corso Regio Parco Pista prevista in via Aosta di collegamento alla pista di corso Taranto
	Corso Novara (tratto Aosta-piazza Crispi)	Pista ciclabile bidirezionale prevista nell'ambito del progetto URBAN3	Nel tratto Aosta-corso Regio Parco in seconda fase prosecuzione corsia ciclabile bi-direzionale lato banchina alberata nord (stessa tipologia tratto Cigna-Aosta)	Pista prevista su corso Vercelli di collegamento alla pista in lungo Dora Napoli
	Corso Vigevano (tratto piazza Crispi – via Cigna)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista nel tratto via Cigna – piazza Crispi nell'ambito del progetto URBAN3 Pista ciclabile bi-direzionale prevista nel tratto via Cigna - piazza Baldissera	Da valutare due ipotesi alternative relative all'avanzamento del cantiere del passante e della realizzazione del viale della Spina: transito nella carreggiata centrale del corso Vigevano in contemporanea all'uso del sedime a parcheggio e in seconda fase prosecuzione corsia ciclabile bi-direzionale lato banchina alberata nord (stessa tipologia tratto Cigna-Aosta)	Pista prevista sul primo tratto di via Cigna per poi collegarsi a corso Venezia anch'essa prevista Pista prevista su via Saint-Bon
	Corso Mortara (lungo sponda del fiume nel parco Dora) Piazza Piero della Francesca	Piste in corso di realizzazione nei parchi sulle due sponde della Dora in connessione con il ponte storico di via Livorno solo ciclo-pedonale	Sono importanti le connessioni con i percorsi di via Orvieto e Livorno, di via Stradella	Pista via Livorno e via Orvieto Piste previste in corso Umbria e via Borgaro
	Corso Svizzera (tratto corso Umbria – corso Regina Margherita)	percorso ciclo- pedonale previsto sul marciapiede est di corso Svizzera (percorso più diretto lungo la viabilità) Pista esistente sulla sponda sx della Dora	Il collegamento finale dalla banchina laterale ovest di corso Svizzera (in prossimità di strada delle Ghiacciaie) fino all'intersezione con le piste lungo la sponda della Dora potrebbe essere realizzato rendendo ciclo-pedonale il marciapiede ovest del ponte sulla Dora e con attraversamento ciclabile collegarsi con la pista sull'altro lato del ponte.	Pista lungo le sponde della Dora realizzate e in previsione

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 2

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Corso Svizzera (tratto corso Regina Margherita –via Lessona)	Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare sulla banchina centrale (Verde e Suolo)		Tratto previsto a 30 Km/ora su corso Regina Margherita Pista prevista su corso Appio Claudio direzione corso Lecce Pista prevista su via Lessona e via Cibrario
	Via Lessona ((tratto corso Svizzera –corso monte Grappa)	percorso ciclo-pedonale bidirezionale da realizzare sul marciapiede nord o in alternativa corsie ciclabili mono-direzionali sui due lati della via		Corsie ciclabili previste su corso Lecce
	Corso Monte Grappa	Pista ciclabile bidirezionale esistente sulla banchina centrale		Tratto di corso Francia previsto a 30 Km/ora
	Corso Monte Cucco	Pista ciclabile bidirezionale esistente sulla banchina centrale		Tratto di corso Francia previsto a 30 Km/ora Tratto di corso Peschiera previsto a 30 Km/ora
	Corso Rosselli (corso Trapani -piazza Marmolada)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sulla banchina verde centrale del corso	L'attraversamento ciclabile di piazza Marmolada è previsto nell'ambito del progetto di riqualificazione della piazza a cura del Settore Urbanizzazioni	Pista di corso Rosselli e di corso Lione
	Piazza Marmolada-	Piste ciclabili da realizzare lungo il perimetro della piazza	Il progetto rientra nell'ambito del Priu – Spina 1 – sistemazione superficiale di piazza Marmolada	Pista prevista su corso Racconigi Piste dei corsi Lione e Rosselli
	Corso Racconigi (piazza Marmolada – largo Tirreno)	Pista ciclabile s da realizzare ul marciapiede ovest	Il progetto rientra nell'ambito del Priu – Spina 1 – sistemazione superficiale di piazza Marmolada	Pista di corso Duca degli Abruzzi e corso IV Novembre Pista prevista su corso Orbassano
	Corso Adriatico (tratto largo Tirreno – largo Orbassano)	percorso ciclo-pedonale bidirezionale da realizzare sulla banchina alberata lato sud		Pista di corso Duca degli Abruzzi e corso IV Novembre
	Corso IV Novembre (tratto largo Orbassano/corso Monte Lungo)	percorsi ciclo-pedonali bi-direzionali esistenti sul marciapiede est fino a corso Montelungo		Pista prevista su via Tirreno di collegamento con la pista di corso Re Umberto
	Corso Monte Lungo	percorsi ciclo-pedonali bi-direzionali esistenti lato parco piazza d'armi		Pista di corso IV Novembre e corso Galileo Ferraris
	Piazzale Costantino il Grande	Attraversamento ciclabile da realizzare a lato del pedonale per collegare il controviale di corso Lepanto	Da programmare	Pista di corso Re Umberto
	Corso Lepanto	percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da istituire sul marciapiede lato sud (a lato della caserma)	Da programmare	Previsione 30 Km/ora sui controviali di corso Unione Sovietica e corso Turati
	Corso Bramante (Tratto corso Unione Sovietica – via Giordano Bruno)	limite 30km da istituire nei controviali	Da programmare	Previsione 30 Km/ora sui controviali di corso Unione Sovietica e corso Turati Pista di via Giordano Bruno
	Corso Bramante (Tratto via Camogli- piazza Carducci)	pista ciclabile esistente sul marciapiede nord del cavalcavia-ferrovia Attraversamento piazza Carducci da risolvere		Pista esistente e prevista di corso Bramante Pista prevista di via Nizza
	Corso Bramante (Tratto piazza Carducci- corso Massimo D'Azeglio/Dogliotti)	limite 30km da istituire nei controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nel controviale nord, tratto piazza Carducci / corso Massimo d'Azeglio	Pista prevista in via Nizza Pista prevista in corso Massimo D'Azeglio di collegamento a quella esistente Pista su corso Dogliotti

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 2

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Corso Galileo Galilei (direttrice 2b)</i>	Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede est del corso da ponte Isabella a ponte Balbis	Il collegamento mancante sarà realizzato nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Attraverso la pista sul ponte Isabella si accede alle piste lungo la sponda destra del Po
	<i>Viale Stefano Turr</i>	Viale ciclo-pedonale del parco del Valentino , da ponte Isabella a ponte Balbis, lungo la sponda sinistra del Po		Attraverso la pista sul ponte Isabella si accede alle piste lungo la sponda destra del Po Pista viale Boiardo per accedere alla pista di corso Massimo D'Azeglio
	<i>Viale Virgilio</i>	Viale ciclo-pedonale del parco del Valentino (sponda sinistra del Po)		all'altezza di corso Dante interscambio con le piste in sponda destra attraverso il ponte Isabella
	<i>Corso Cairoli</i> (tratto corso Vittorio Emanuele II/via Giolitti)	Pista ciclabile esistente sul lato est del corso da corso Vittorio Emanuele II al monumento di Garibaldi (protendimento ideale di via dei Mille) Da istituire sul controviale ovest il limite dei 30 km/h (C1)	Da programmare	Previsione 30 Km/ora su corso Vittorio Emanuele Pista di Lungo Po Diaz
	<i>Lungo Po Diaz</i> (tratto via Giolitti/ponte Vittorio Emanuele I)	percorso ciclo-pedonale bi-direzionale esistente sul marciapiede est dal monumento di Garibaldi fino a piazza Vittorio		Attraverso il ponte Umberto I si accede alle piste lungo le sponde destre del Po

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 3

CIRCOLARE 3 (C3)

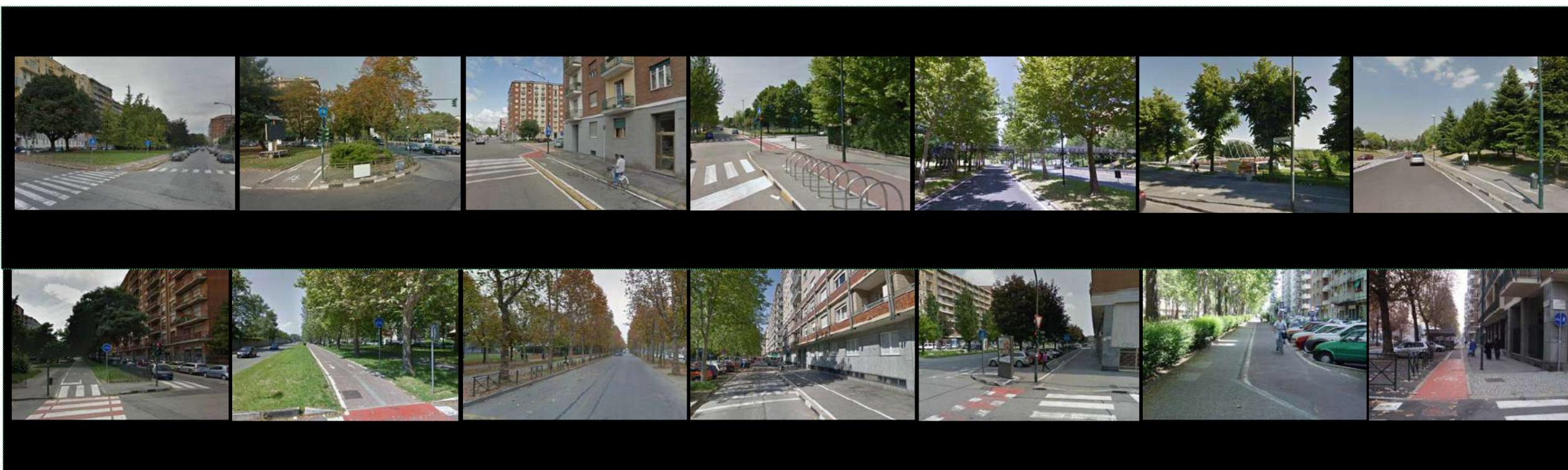
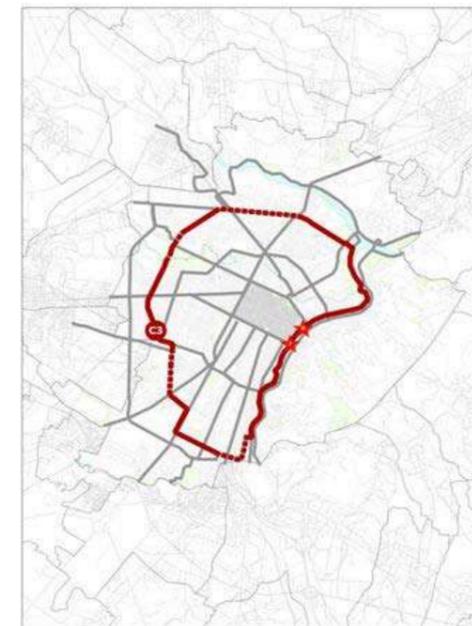
piazza Vittorio –lungo Po – parco Colletta – corso Taranto - via Botticelli - corso Grosseto - via Badini Confalonieri – corso Grosseto - corso Cincinnati - parco Pellerina – E27 - corso Telesio - corso Brunelleschi –Parco Ruffini – corso Trapani – corso Siracusa – corso Cosenza - corso Agnelli – corso Traiano – corso Maroncelli – corso Unità d'Italia - corso Galileo Galilei – parco del Valentino – corso Cairoli – lungo Po Diaz

La **circolare 3** si sviluppa per una lunghezza di circa **25 km** e il suo tracciato in buona parte è esistente. I tratti principali mancanti sono a nord su corso Grosseto (previsto a seguito dei lavori della Torino-Ceres), e a sud su corso Maroncelli. Su corso Siracusa la previsione è quella di corsia ciclabile mono-direzionale sui due controviali. Sul suo tracciato convergono tutte le direttrici

Circolare C3

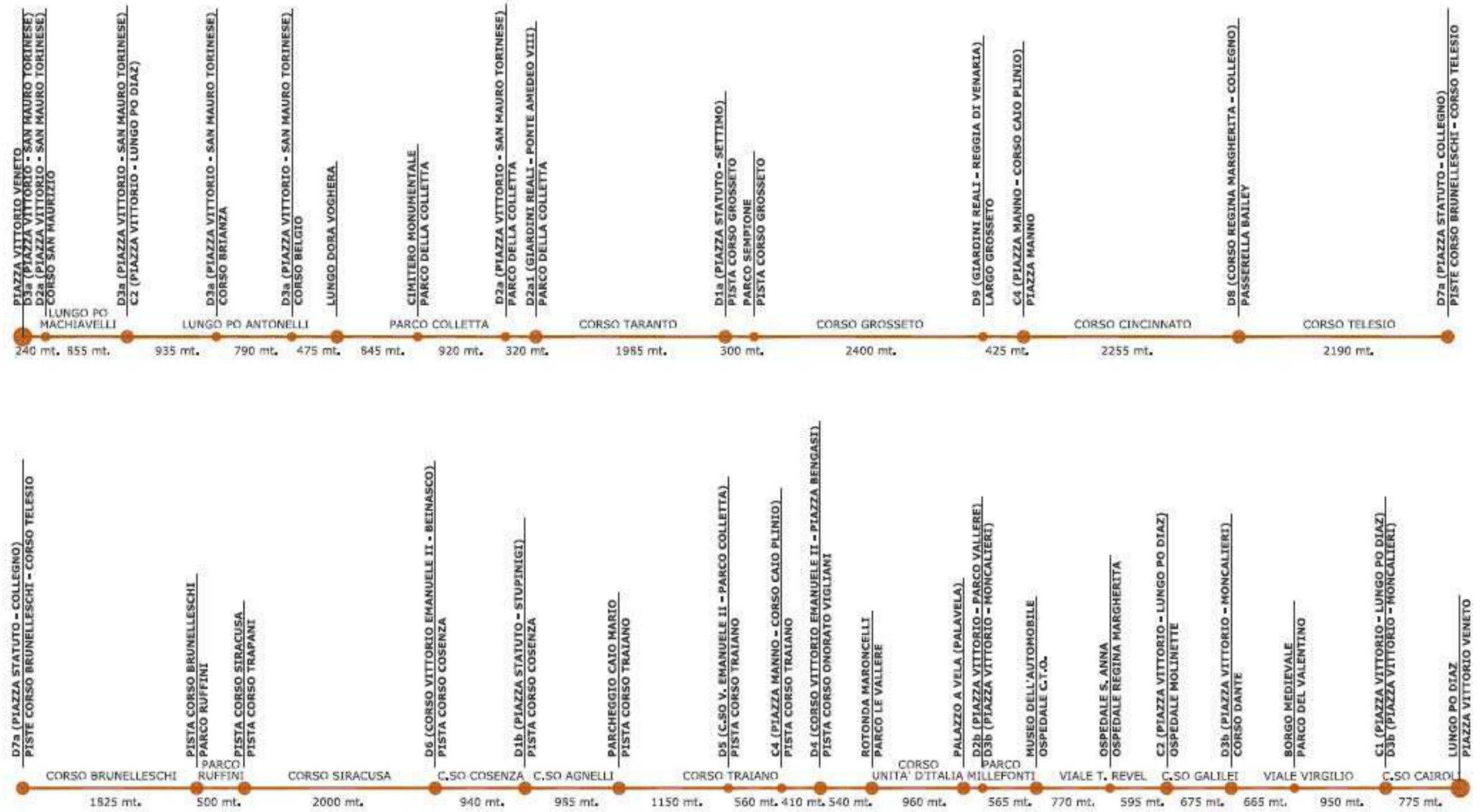
Lunghezza Totale **30.000 mt.**

Tratti esistenti	22.135 mt.
Tratti da realizzare	7.865 mt.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 3



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 3

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Murazzi del Po</i> <i>Lungo Po Cadorna</i>	Pista esistente lungo la sponda del Po (murazzi) dalla discesa di piazza Vittorio al ponte di corso Regina. Per facilitare la risalita verso corso san Maurizio, dove è presente una scala che collega il livello strada con i Murazzi può essere posizionata una canalina per far scorrere le ruote delle bici Percorso ciclo-pedonale esistente su marciapiede est da piazza Vittorio a corso San Maurizio		Accesso alle piste lungo le sponde destre del Po
	<i>Lungo Po Machiavelli</i>	percorso ciclo-pedonale esistente lungo i murazzi del Po		Attraverso tratto previsto di 30 Km/ora su corso San Maurizio si accede alla pista di Viale Primo Maggio e corso regio Parco Attraverso il ponte Regina Margherita si accede alle piste lungo le sponde destre del Po
	<i>Attraversamento ponte Regina - Lungo Po Antonelli</i>	Pista di recente realizzazione in fase di ultimazione (segnaletica) realizzata in stabilizzato separata dal percorso pedonale lungo la sponda fluviale	L'attraversamento del ponte Regina sarà migliorato nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Attraverso il ponte Regina Margherita si accede alle piste lungo le sponde destre del Po Pista di corso Brianza Attraverso passerella ciclo-pedonale si accede alla pista lungo la sponda destra del Po Attraverso il ponte Sassi si accede alla pista lungo la sponda destra del Po
	<i>Lungo Dora Voghera</i> (tratto Via Vercellese /Passerella)	Percorso ciclo-pedonale esistente (asfalto) sulla sponda destra della Dora Passerella ciclo-pedonale all'altezza di corso Cadore di accesso al parco della Colletta		Proseguimento sulla pista di lungo Dora Voghera
	<i>Lungo Po Colletta (parco Colletta)</i>	Percorso ciclo-pedonale esistente (stabilizzato)		Proseguimento sulla pista di lungo Po colletta Piste nel parco Colletta
	<i>Corso Francesco Guerrazzi</i>	Percorso ciclo-pedonale esistente (in stabilizzato)		
	<i>Corso Taranto</i> (tratto corso Guerrazzi/corso Giulio Cesare)	Percorsi ciclo-pedonali mono-direzionali esistenti sulla banchina verde centrale del corso		Piste previste su via Bologna e strada Settimo Pista prevista su via Mercadante Pista di corso Giulio Cesare
	<i>Piazza Derna - Via Botticelli</i> (tratto corso Giulio Cesare/corso Vercelli)	Attraversamento ciclabile esistente della piazza sul lato sud e percorso ciclo-pedonale bi-direzionale sul marciapiede sud del corso fino a piazza Rebaudengo		Pista di corso Giulio Cesare Pista prevista su corso Vercelli
	<i>Piazza Rebaudengo - Corso Grosseto</i> (tratto corso Vercelli/innesto parco Sempione)	Pista ciclabile esistente di attraversamento della piazza sul lato sud e sul marciapiede sud del corso fino all'innesto nel parco Sempione dove il tracciato diventa ciclo-pedonale	il progetto definitivo del viale della Spina prevede la pista ciclabile fino a via Breglio; necessario prevedere il collegamento con la pista di corso Grosseto/parco Sempione (via Boccherini)	Pista prevista viale della spina 3
	<i>Corso Grosseto</i> (tratto corso Vercelli/largo Grosseto)	Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare	Nell'ambito della risistemazione superficiale del corso Grosseto dopo i lavori di realizzazione del nuovo tracciato ferroviario della Torino - Ceres, è prevista la realizzazione di una pista ciclabile bi-direzionale sul controviale nord del corso fino a via Ala di Stura e sul controviale sud fino all'innesto nel parco Sempione. Il collegamento fra la pista e il viale della Spina dovrà essere studiato nell'ambito della progettazione del futuro viale.	Pista di via Badini Confalonieri Tratto previsto 30 Km/ora in corso Potenza

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 3

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Corso Grosseto (tratto largo Grosseto/piazza Manno)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente a lato del marciapiede nord nel tratto largo Grosseto – via Badini Confalonieri Da prevedere con la stessa tipologia nel tratto Badini Confalonieri-piazza Manno		Pista di corso Cincinnato Pista prevista su via Arnò di collegamento con quella esistente di via Badini Confalonieri
	Corso Cincinnato	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sulla banchina verde centrale del corso fino a corso Toscana (da riqualificare e completare segnaletica ciclabile); sul marciapiede nord-ovest da corso Toscana a via Valdellatorre; da via Valdellatorre a corso Molise-via Pianezza		Piste previste che creano un'anello di collegamento tra corso Cincinnato strada Pianezz e corso Regina Margherita
	Via Pietro Cossa (tratto giardino E27 fino a corso Regina Margherita)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente all'interno del parco della E27 fino alla passerella di corso Regina Margherita		Pista prevista di corso Regina Margherita Piste nel parco della Pellerina
	Parco Pellerina (tratto corso Regina Margherita/corso Appio Claudio)	Percorsi ciclo-pedonali all'interno del parco della Pellerina; utilizzando i percorsi del parco si possono raggiungere le piste di corso Telesio e Brunelleschi si possono prendere le piste ciclabili bi-direzionale esistenti di corso Montegrappa-Montecucco alternative per raggiungere parco Ruffini		Pista prevista di corso Regina Margherita Pista prevista di corso Appio Claudio
	Corso Telesio	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sulla banchina verde centrale del corso	Il collegamento tra la pista di corso Telesio e quella di corso Brunelleschi (attraversamento nodo Francia-Peschiera) è stato migliorato nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Pista prevista di via Servais Tratto previsto 30Km/ora di corso Francia
	Corso Brunelleschi	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sulla banchina verde centrale del corso		Tratto previsto 30Km/ora di corso Francia Tratto previsto 30Km/ora di corso Peschiera Pista prevista di via Ponzio di collegamento alla pista prevista di corso Marche
	Parco Ruffini	Viale Bistolfi all'interno del parco ruffini a collegamento tra corso Brunelleschi e corso Trapani		Pista di corso Monte Cucco Pista di corso Rosselli Tratto previsto 30 Km/ora di corso Trapani
	Corso Trapani	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul marciapiede ovest (lato parco Ruffini)		Pista di corso Rosselli
	Corso Siracusa (tratto via Tirreno-piazza Pitagora)	limite 30km da istituire nei controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei controviali	Pista di collegamento a via Castalgomberto attraverso la pista di via Tirreno e Arbe Pista di corso Sebastopoli Pista di via Filadelfia Pista prevista di corso Orbassano
	Corso Cosenza	Piste ciclabili mono – direzionali esistenti sulle banchine laterali alberate		Pista di corso Agnelli
	Corso Agnelli (tratto corso Cosenza – corso Tazzoli)	Piste ciclabili mono – direzionali esistenti sul controviale est del corso		Pista di corso Tazzoli
	Corso Agnelli (tratto Tazzoli-Traiano)	attraversamento ciclabile corso Tazzoli e percorso ciclo-pedonale da istituire		

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 3

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	Corso Traiano	Piste ciclabili mono-direzionali esistenti sulle banchine alberate laterali del corso		Tratto previsto 30 Km/ora in corso Unione Sovietica Pista di via Pio VII
	Corso Maroncelli (tratto Caio Plinio – Unità d'Italia)	Piste ciclabili mono-direzionali da realizzare sulle banchine alberate con la stessa tipologia di corso Traiano		Pista prevista in corso Caio Plinio di collegamento con la pista di via Onorato Vigliani Pista prevista di via Nizza Pista prevista di corso Unita d'Italia
	Corso Unità d'Italia	Percorso ciclo-pedonale da istituire (di fatto già utilizzato) sul marciapiede ovest a lato del Palazzo del Lavoro - laghetto di Italia 61 fino alla passerella Bailey; sul marciapiede est a lato del parco del Valentino fino al ponte Balbis (Molinetto)		Piste lungo le sponde destra e sinistra del Po
Percorso lungo la sponda sx del Po (vedi direttrice 2b)				
	Viale Paolo Thaon di Revel (tratto viale Stefano Turr/comune di Moncalieri)	Il percorso ciclabile continua lungo la sponda fluviale fino alla passerella sul Sangone per immettersi nel parco delle Vallere nel territorio di Moncalieri		all'altezza di corso Caduti sul Lavoro (SAA, Palavela) interscambio con la sponda destra attraverso la passerella ciclo-pedonale sul Po
	Corso Galileo Galilei (direttrice 2b)	Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede est del corso da ponte Isabella a ponte Balbis	Il collegamento mancante sarà realizzato nell'ambito del progetto dei 15 nodi di messa in sicurezza	Attraverso la pista sul ponte Isabella si accede alle piste lungo la sponda destra del Po
	Viale Stefano Turr	Viale ciclo-pedonale del parco del Valentino , da ponte Isabella a ponte Balbis, lungo la sponda sinistra del Po		Attraverso la pista sul ponte Isabella si accede alle piste lungo la sponda destra del Po Pista viale Boiardo per accedere alla pista di corso Massimo D'Azeglio
	Viale Virgilio	Viale ciclo-pedonale del parco del Valentino (sponda sinistra del Po)		
Percorso lungo corso Massimo d'Azeglio (vedi direttrice 2c)				
	Corso Massimo d'Azeglio (tratto corso Vittorio Emanuele/corso Raffaello)	Lungo il lato est del corso a lato del parco del Valentino è presente un ampio viale ciclo-pedonale che collega corso Vittorio con Torino Esposizioni		all'altezza di corso Vittorio interscambio con le piste in sponda destra attraverso il ponte Umberto I sul Po
	Corso Massimo d'Azeglio (tratto corso Raffaello /corso Bramante)	limite 30km da istituire nei controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei controviali	all'altezza di corso Dante interscambio con le piste in sponda destra attraverso il ponte Isabella sul Po
	Percorso comune			
	Corso Cairoli (tratto corso Vittorio Emanuele II/via Giolitti)	Pista ciclabile esistente sul lato est del corso da corso Vittorio Emanuele II al monumento a Garibaldi (protendimento ideale di via dei Mille) Da istituire sul controviale nord il limite dei 30 km/h (C1)	Da programmare	Previsione 30 Km/ora su corso Vittorio Emanuele Pista di Lungo Po Diaz
	Lungo Po Diaz (tratto via Giolitti/ponte Vittorio Emanuele I)	percorso ciclo-pedonale bi-direzionale esistente sul marciapiede est dal monumento a Garibaldi fino a piazza Vittorio		Attraverso il ponte Umberto I si accede alle piste lungo le sponde destre del Po

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 4

CIRCOLARE 4 (C4)

Ponte Amedeo VIII – sponda sx Stura – strada dell'aeroporto – via Veronese – via Sansovino – via Badini Gonnafalonieri - Piazza Manno – corso Grosseto – corso Ferrara – viale delle Primule - corso Marche – corso Settembrini – via Onorato Vigliani - corso Caio Plinio

La circolare 4 costituisce il tracciato più esterno previsto sul territorio cittadino (lunghezza circa 15 km) e rappresenterà alla sua realizzazione una cintura di collegamento tra l'area nord e l'area sud metropolitana, attraversando anche parte di territori dei comuni di Collegno, Grugliasco e Beinasco. A nord si innesta naturalmente sulla circolare C3 in continuità al tracciato dei corsi Ferrara e Grosseto, mentre a sud con il collegamento tra via Onorato Vigliani e corso Maroncelli converge sulla circolare C3. La parte principale del tracciato sarà costituito dalla pista ciclabile prevista sul viale superficiale di corso Marche. Pertanto la sua realizzazione è demandata alla realizzazione del complesso intervento dell'asse di corso Marche.

*Sul suo tracciato convergono le direttrici **D9** (Giardini reali - Reggia di Venaria), **D8** corso Regina Margherita – Villa Cristina (Pianezza), **D7a** (piazza Statuto – corso Francia), **D6** (corso Vittorio Emanuele II – ambito Mirafiori (Beinasco), **D1b** (Piazza Statuto – Stupinigi), **D5** (C.so Vittorio Emanuele II – parco Colonetti/Sangone).*



Circolare C4

Lunghezza Totale 15.258 mt.

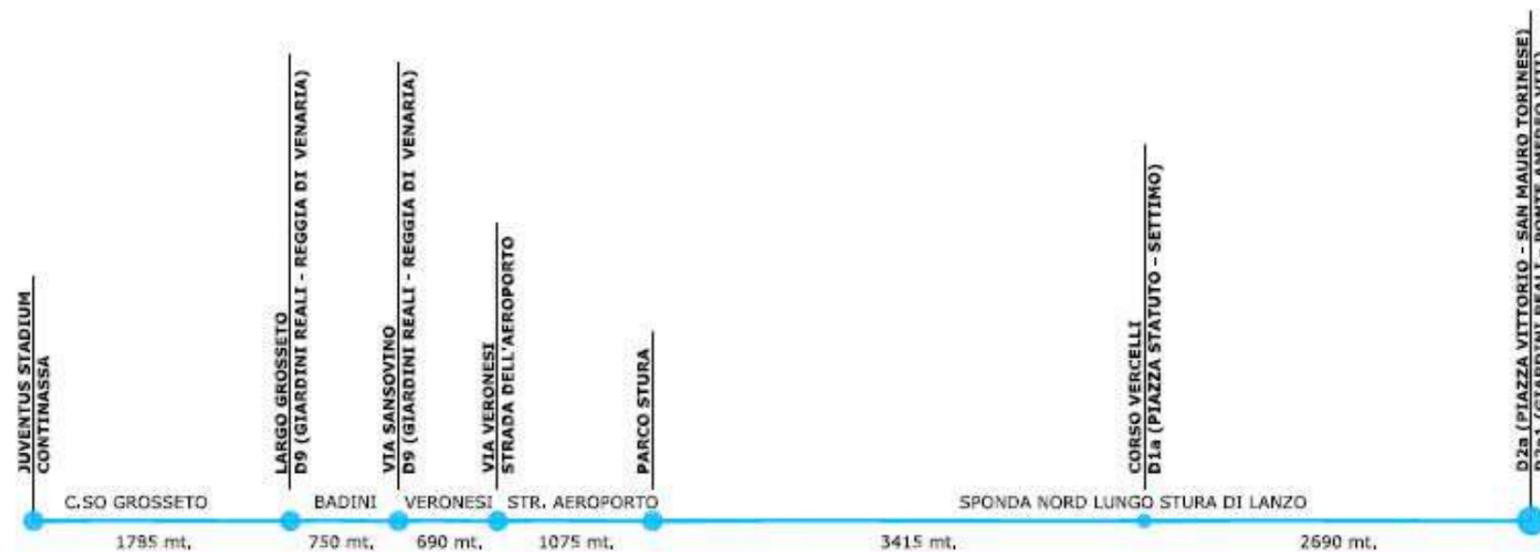
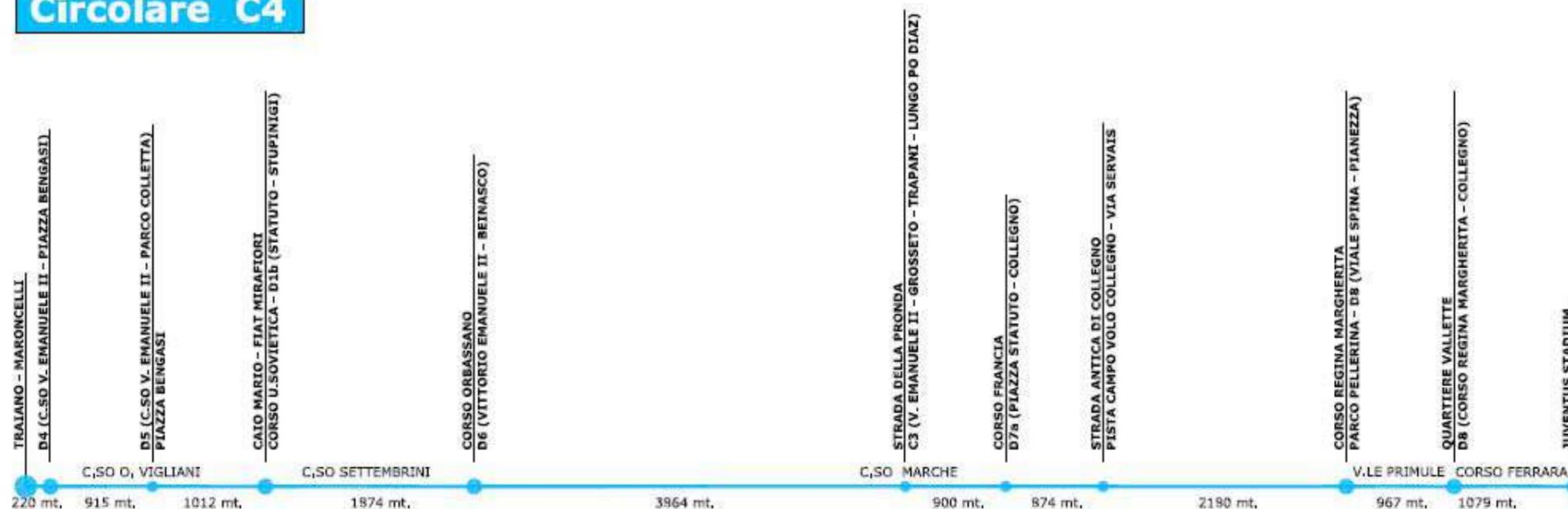
Tratti Esistenti	4.987 mt.
Tratti da Realizzare	10.271 mt.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 4

Circolare C4



Lunghezza Totale 24.290 mt.

Tratti esistenti	6.455 mt.
Tratti da realizzare	17.835 mt.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

CIRCOLARE 4

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	Note progetto	interconnessioni
	<i>Lungo Stura Lazio (Sponda sx Stura)</i>	Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde		Pista di corso Giulio Cesare Pista prevista verso la discarica di via Germagnano Pista prevista di corso Vercelli Pista sponda nord della Stura
	<i>Strada dell'Aeroporto</i>	Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde		
	<i>Via Veronese</i> (tratto via Sansovino/strada dell'aeroporto)	Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde		
	<i>Via Badini Confalonieri</i> (tratto via Sansovino/largo Grosseto)	Piste ciclabili mono-direzionali esistenti sui due lati della via (è stato predisposto un progetto di miglioramento della pista non ancora finanziato)		con la pista ciclabile di via Druento a collegamento dell'p stadio Juventus (comune di Venaria) con la pista prevista in via Arnò (C3)
	<i>Corso Grosseto</i> (tratto piazza Manno – corso Molise)	limite 30km da istituire nei controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei controviali	Pista di corso Cincinnato Pista prevista su via Arnò di collegamento con quella esistente di via Badini Confalonieri
	<i>Corso Ferrara</i> (tratto corso Molise – viale delle Primule)	limite 30km da istituire nei controviali	possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei controviali	Pista viale delle Primule Pista che collega il Comune di Pianezza
	<i>viale delle Primule</i>	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul lato est		Pista nel parco delle Vallette
	<i>Corso Marche</i>	Pista ciclabile bi-direzionale da prevedere lungo tutto il viale superficiale del futuro corso Marche	Il tratto esistente del viale delle Primule sarà inglobato nel progetto del nuovo corso Marche	Pista prevista di collegamento al parco della Pellerina Pista prevista di via Servais Tratto previsto 30 Km/ora su corso Francia Pista prevista di Strada della Pronda
	<i>Strada del Portone</i>	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul lato nord		Pista di corso Orbassano Pista prevista di corso Orbassano direzione tangenziale
	<i>Corso Settembrini</i> (tratto corso Orbassano – Caio Mario)	Piste ciclabili mono-direzionali esistenti sul ambo i lati; è allo studio, la trasformazione delle attuali piste ciclabili in percorso promiscuo con regolarizzazione della sosta lungo il muro di recinzione della fiat e l'istituzione del limite dei 30 km/h; l'attuazione dell'intervento sarà programmata in accordo con la Circoscrizione 10, prevedendo l'apertura di nuovi varchi, la posa di segnaletica ed il ripristino del manto bituminoso	Da ripassare segnaletica	Pista di corso Agnelli e corso Unione Sovietica
	<i>Via Onorato Vigliani</i> (tratto corso Unione Sovietica - Caio Plinio –)	Pista ciclabile bi-direzionale esistente sul lato nord (tratto Unione Sovietica – via Pio VII		Pista di via Formiggini e di via delle Cacce Piste nel parco Colonnetti Pista di via Pio VII
	<i>Corso Caio Plinio</i> (tratto Via Onorato Vigliani–Maroncelli)	Pista ciclabile bi-direzionale da prevedere		Pista di corso Traiano Pista prevista di corso Maroncelli

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

IL SISTEMA DI CORONA VERDE

4. CORONA VERDE

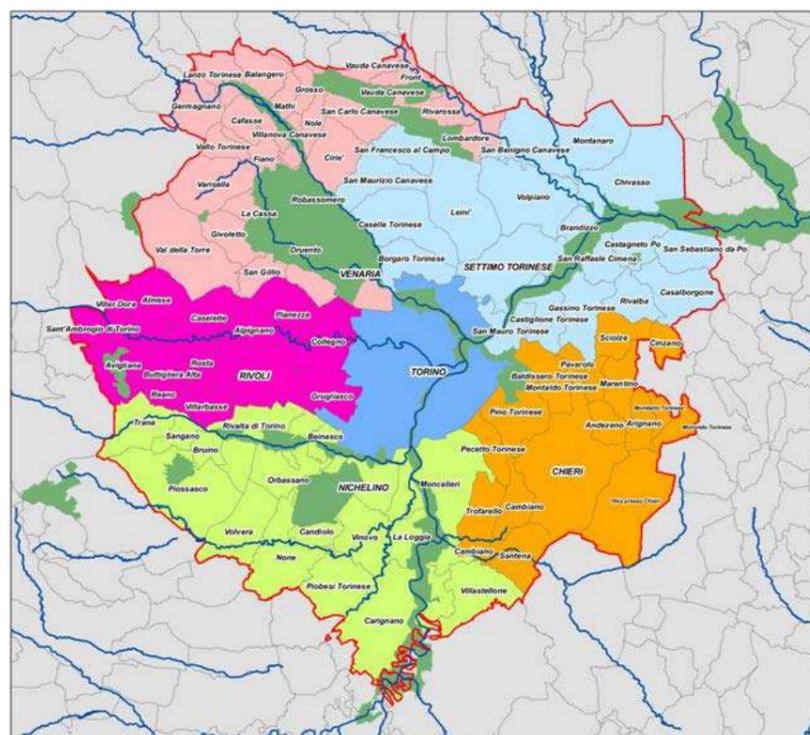
Corona Verde è un progetto strategico a regia regionale che interessa l'area metropolitana e la collina torinese coinvolgendo il territorio di ben 93 comuni.

Il disegno strategico del progetto trova spunto a partire dagli studi e dalle proposte già elaborati dalla Regione Piemonte e dal Politecnico di Torino nel 2001.

Nel 2003, a seguito dello stanziamento di 12,5 milioni di Euro (D.G.R. n. 20-8927 del 7 aprile 2003), inseriti nel DOCUP 2000-2006, è stata avviata la prima fase attuativa del progetto che ha consentito il finanziamento di 30 interventi in 24 enti pubblici (5 Enti parco e 19 Comuni).

Nel 2007 il Politecnico di Torino ha definito uno specifico Schema Direttore a partire dal quale la Regione Piemonte ha avviato la seconda fase del progetto con un finanziamento pari a 10 milioni di Euro del Programma Operativo Regionale FESR Asse III: Riqualificazione territoriale - Attività III.1.1 Tutela dei beni ambientali e culturali (D.G.R. n. 89-12010 del 4/8/2010).

Si è costituita una Cabina di Regia, supportata da una Segreteria Tecnica, in cui sono coinvolti la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, il Parco del Po e della Collina Torinese e le rappresentanze territoriali organizzate, ai fini della progettazione, in 6 Ambiti territoriali governati da altrettanti Comuni capofila (Chieri, Nichelino, Rivoli, Venaria Reale, Settimo Torinese e Torino),



Il percorso di governance ha messo a punto strumenti di coinvolgimento, di comunicazione e di collaborazione tra gli Enti e le comunità locali, inducendo utenti e operatori ad operare in stretta sinergia per il raggiungimento di obiettivi condivisi definiti in un Protocollo di Intesa.

Corona Verde intende realizzare un'infrastruttura verde che integri la Corona di Delitiae delle Residenze Reali con la cintura verde, rappresentata dal patrimonio naturale dei parchi metropolitani, dei fiumi e delle aree rurali ancora poco alterate, per riqualificare il territorio metropolitano torinese e migliorarne la qualità di vita.

Il progetto intende mettere in luce i valori, le opportunità e le potenzialità di quest'area, che ha conosciuto rapidi e intensi processi di sviluppo economico e produttivo, promuovendo interventi che, oltre alla riqualificazione, giungano a ricostruirne l'immagine e i valori identitari.

Le porzioni di territorio che ospitano le più importanti risorse o le situazioni critiche che necessitano di interventi fondamentali sono state evidenziate in un disegno di estrema sintesi, delineando un sistema generale della rete ambientale (ecologica e fruitiva).

Oltre a configurarsi come un grande sistema di spazi verdi capace di salvaguardare e connettere i grandi valori che ancora caratterizzano l'area torinese, il progetto si propone obiettivi quali:

- la tutela ambientale e la riqualificazione delle componenti ecosistemiche di pregio;
- il rafforzamento della funzione di corridoio ecologico dei corsi d'acqua e dei canali;
- il potenziamento della fruizione in un sistema integrato che sia in grado di connettere le risorse naturalistiche e i sistemi storico-culturali;
- il potenziamento ed il ridisegno dei bordi urbani per salvaguardare le aree aperte e contrastare il consumo di suolo;
- l'affidamento all'agricoltura periurbana di un ruolo centrale nella gestione e nel mantenimento del sistema degli spazi aperti e dei paesaggi rurali tradizionali.

4.1 I parchi

Parchi dell'Area metropolitana: natura e paesaggio a chilometri zero. Natura e Città: si può fare. È questo il messaggio dei parchi naturali di Torino e dintorni, la loro decennale presenza testimonia che è possibile far convivere i ritmi e il clamore della quotidianità urbana con i ritmi diversi di piante e animali selvatici.

Natura e paesaggio, storia e arte sulla porta di casa, un mondo da conoscere: la "rul verda", una quercia del Parco della Collina Torinese di Superga che non perde le foglie d'inverno. I boschi di Stupinigi, la Mandria e i suoi silenzi appena "di là del muro", e, appena più lontana, ai margini

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

IL SISTEMA DI CORONA VERDE

del Canavese, la Vauda, con i suoi impensabili orizzonti. E ancora i laghi di Avigliana, il Colle del Lys e il Monte San Giorgio, infine il Po, il suo tempo lento, il suo tranquillo andare.

Corona Verde promuove la conservazione di questi spazi naturali, irrinunciabili oasi verdi che si alternano al tessuto cittadino, ma soprattutto intende rafforzare i collegamenti e le relazioni tra tali aree di interesse naturalistico per la difesa dell'ecosistema e della biodiversità regionale, incentivando la formazione di corridoi verdi a basso disturbo antropico, con alberature e macchie arbustive alternate a radure a prato o la realizzazione di sovrappassi o sottopassi per il passaggio della fauna autoctona. Questi consentono di superare insediamenti o infrastrutture interferenti con la rete ambientale garantendo la protezione dell'avifauna dal rumore e dagli scarichi prodotti dal traffico, tutelando le specie endemiche protette e/o in pericolo di estinzione e controllando al contempo la diffusione di specie invasive (es. scoiattolo grigio).

Corona Verde, inoltre, intende favorire la fruizione di queste aree per avvicinare, far conoscere e "vivere" ai cittadini metropolitani gli spazi verdi e la natura di una parte così "salutare" del proprio territorio.

4.2 I fiumi

Il Piemonte è terra ricca di acqua e, in particolare, l'area metropolitana è zona di confluenza in Po di alcuni dei fiumi e dei torrenti più importanti della nostra regione (Sangone, Dora Riparia, Stura di Lanzo, Orco, Malone, Banna, Tepice, Chisola). Il "sistema delle acque" è arricchito anche dal diffuso reticolo di canali, opera dell'ingegno e della tecnica dell'uomo, che ancora oggi supporta l'agricoltura periurbana.

I fiumi, i torrenti, i canali e in generale tutte le aree umide rappresentano l'unico sistema naturale di reti e collegamenti in un territorio particolarmente frammentato (strade, ferrovie, aree urbane, etc.). Essi costituiscono uno dei principali serbatoi di biodiversità e possono garantire spazi residui di naturalità e servizi ecosistemici a supporto della qualità di vita di tutti i cittadini metropolitani. I paesaggi fluviali rappresentano, con le loro caratteristiche, un elemento fondamentale dell'identità territoriale del Piemonte. I sistemi di acqua costituiscono pertanto un patrimonio inestimabile che va tutelato, riqualificato e valorizzato.

Per migliorare le funzioni di corridoio ecologico dei nostri fiumi, Corona Verde promuove interventi lungo le fasce fluviali che ne possano garantire il consolidamento e nel contempo ne preservino la naturalità, con la ricostruzione della loro struttura ecologica e di habitat adatti alla conservazione della fauna e della vegetazione.

Corona Verde rivolge particolare attenzione anche alla valorizzazione delle zone umide, attraverso la ricostruzione di acquitrini, canneti e boschetti idrofilii.

La valorizzazione delle componenti caratterizzanti il "paesaggio del fiume", anche con la realizzazione di percorsi ciclabili o equestri migliora l'accessibilità e promuove un uso diversificato di questi territori (pesca, attrezzature per il gioco, lo sport e il tempo libero).

4.3 Le regge

La Corona di Delitiae, secondo la celebre definizione di Amedeo di Castellamonte, indica il complesso di palazzi, "vigne", ville e castelli destinato al soggiorno e allo svago della dinastia sabauda. Costruito con impianto radiocentrico a formare una corona attorno alla città di Torino, rimane una maestosa testimonianza del potere acquisito da Casa Savoia.

A partire dalle residenze frutto del progetto barocco della Corona, a cui tra Settecento e Ottocento si sono aggiunte quelle acquisite dai sovrani in nome di mutate esigenze di governo, nell'ambito del patrimonio storico-architettonico di Corona Verde, delle originali residenze ducali oggi rimangono: Palazzo Reale, Palazzo Madama, Palazzo Carignano, il Castello del Valentino, Villa della Regina, le residenze suburbane di Venaria Reale e di Rivoli, la Palazzina di Caccia di Stupinigi, Borgo Castello all'interno del Parco della Mandria e il Castello di Moncalieri. Queste concorrono a formare il sito seriale delle Residenze Sabaude, inserito dal 1997 nella lista dei beni UNESCO quale Patrimonio dell'Umanità.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

IL SISTEMA DI CORONA VERDE

Il sistema delle Residenze Reali, che annovera nel territorio torinese anche la Basilica di Superga, è considerato strategico per la definizione di un'integrata proposta turistico-culturale. Per questo motivo, Corona Verde promuove interventi tesi al completamento del sistema dei percorsi e della rete di greenways che connettono le Residenze e i principali nodi di interesse naturalistico (fasce fluviali, boscate o agricole), quali il recupero dei tracciati storici e la realizzazione di filari, inquadramenti panoramici e quinte alberate che ne fanno emergere i caratteri storico-ambientali, qualificando paesisticamente gli accessi alle mete di interesse culturale e i contesti aperti naturalistici o rurali.

Il potenziamento di servizi per la fruizione favoriscono, inoltre, la continuità con i nodi di interscambio, con le reti ciclabili e con le greenways già realizzate, la promozione di sistemi di fruizione plurimodale integrata (treno+bici, navette), assicurando al contempo una corretta sistemazione ambientale e paesistica dei servizi destinati alla ricettività.

4.4 Le aree rurali

L'agricoltura ha un ruolo centrale nella tutela e valorizzazione degli spazi aperti di Corona Verde soprattutto in relazione agli aspetti di gestione e manutenzione delle aree agricole.

Sostenere l'agricoltura periurbana significa promuovere il coinvolgimento del sistema produttivo rurale nei programmi di qualificazione ambientale e paesistica dell'hinterland metropolitano, riconoscendo alle attività agricole un ruolo chiave sia per la produttività agroalimentare sia per i servizi ambientali e le attrezzature del tempo libero.

Corona Verde vuole porre attenzione alle risorse primarie per l'agricoltura concorrendo alla loro tutela: il suolo, attraverso il contenimento del suo consumo nelle aree a maggiore capacità d'uso e le acque, attraverso la valorizzazione delle reti irrigue anche in relazione al loro ruolo di corridoi ecologici e naturalistici.

Riconosce, inoltre, la potenzialità del sistema delle aree agricole quali elementi in grado di riqualificare dal punto di vista paesaggistico il territorio: la realizzazione di siepi, filari intra e interpoderali possono favorire il nuovo disegno del paesaggio periurbano.

Altro tassello è la promozione della multifunzionalità delle aziende agricole, per favorire l'organizzazione e la partecipazione a programmi strategici di gestione delle aree verdi, di interazione con mercati qualificati (km. 0, bio, orti urbani, etc.) e di produzione anche innovativa di servizi agrituristici, con il riuso del patrimonio di cascine storiche e la partecipazione ai progetti locali per la fruizione turistica.

Fondamentale dovrà essere il coordinamento di questi progetti nel quadro dei programmi di gestione promossi da Enti Parco o da altri soggetti di coordinamento intercomunale (Contratti di

fiume, di paesaggio, di sviluppo locale) e con le azioni previste dal Programma di Sviluppo Rurale verso i cui obiettivi converge Corona Verde.

4.5 Atti ufficiali e documentazione - Il Protocollo d'Intesa

In data 1 febbraio 2011, alla presenza dell'Assessore all'Ambiente della Regione Piemonte Roberto Ravello e dell'Assessore all'Ambiente della Provincia di Torino Roberto Ronco, è stato firmato il protocollo d'Intesa della Corona Verde, cui hanno aderito 81 comuni e altri 17 soggetti tra pubblici e privati.

4.6 Il Disciplinare per la Corona Verde

Con D.D.R. n. 699 del 23 novembre 2010 è stato approvato il "Disciplinare per l'attuazione di interventi finalizzati al recupero, riqualificazione e valorizzazione del patrimonio culturale e naturale per la realizzazione del Progetto strategico Corona Verde", che contiene gli indirizzi e le prescrizioni a cui devono attenersi i soggetti a diverso titolo coinvolti nella progettazione e nell'attuazione degli interventi di valorizzazione del patrimonio naturale e culturale nell'ambito della Corona Verde. Il Disciplinare nel dare atto del processo di collaborazione istituzionale attivato per gestire in modo partecipato e condiviso le azioni sul territorio, prevede che sia la Cabina di Regia del Progetto ad indirizzare, anche nei contenuti progettuali, la presentazione delle richieste di accesso al finanziamento.

Scarica il Disciplinare e i suoi allegati (zip 2,325 Kb)

4.7 I Masterplan

Ciascun ambito ha elaborato, nel febbraio 2011, un Masterplan di Ambito, all'interno del quale trovano declinazione le strategie e gli obiettivi del progetto: essi illustrano le proposte progettuali di intervento e costituiscono il primo importante contributo alla costruzione del Masterplan di Corona Verde, che si sta elaborando con il supporto scientifico del Politecnico di Torino, verificato e validato in un percorso di consultazione con tutto il territorio.

Tale documento potrà diventare il riferimento per un governo ed un uso sostenibile dell'area metropolitana torinese.

Masterplan area nord-ovest – Comune capofila Venaria Reale

Masterplan area nord – Comune capofila Settimo Torinese

Masterplan area est – Comune capofila Chieri

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

IL SISTEMA DI CORONA VERDE

Masterplan area sud – Comune capofila Nichelino

Masterplan area ovest – Comune capofila Rivoli

Masterplan Torino

In totale sono state presentate 59 schede progettuali (per un importo complessivo di 46.810.000 Euro).

4.8 Cosa stiamo facendo

La Cabina di Regia attraverso un percorso politico e tecnico, partecipato e condiviso, ha selezionato 15 progetti di valenza sovraterritoriale, afferenti al territorio comunale di 32 municipalità, a cui assegnare il finanziamento, per un investimento complessivo superiore a 13 milioni di Euro.

Grazie al supporto di un apposito tavolo di progettazione costituito all'interno della Segreteria Tecnica, i proponenti e i progettisti sono stati accompagnati verso una progettazione il più possibile coerente con gli obiettivi generali, curando in particolare gli aspetti legati alla sostenibilità ambientale ed economica. È stata avviata la fase operativa dei progetti i cui lavori dovranno concludersi entro la fine del 2013.

Sei interventi sono dedicati a valorizzare gli aspetti fruitivi e tra questi vi sono quelli proposti dall'Ambito di Venaria Reale, tesi ad integrare e dare continuità ai percorsi ciclopedonali lungo il torrente Stura, il torrente Ceronda e la tangenziale; quelli dell'Ambito di Settimo Torinese, tra cui la realizzazione della Greenway del Po della Pianura; quelli dell'Ambito di Torino che, in sinergia con il Parco del Po e della Collina Torinese, tendono al miglioramento della fruizione della strada Panoramica dei Colli e quelli dell'Ambito di Nichelino, tra cui il progetto dedicato a favorire la fruizione delle mete e l'accessibilità pedemontana del Monte San Giorgio (Parco provinciale). Si è cercato di privilegiare, nel destinare i finanziamenti, quei progetti che meglio sono riusciti a coniugare obiettivi diversi e/o a creare sinergie e complementarietà con pianificazioni e programmazioni già avviate sul territorio: è il caso dell'Ambito di Nichelino che, sulla scia di quanto già intrapreso dal Contratto di Fiume del Sangone, ha concentrato l'attenzione sulla sistemazione naturalistica spondale e sulla fruizione ciclopedonale del torrente, avviando ben tre progetti ad esso collegati. L'Ambito di Rivoli sta lavorando per promuovere la multifunzionalità delle imprese agricole e ridefinire i bordi urbani, con la realizzazione di un nuovo bosco planiziale nel comune di Pianezza.

L'Ambito di Nichelino ha, inoltre, proposto un progetto per la valorizzazione del patrimonio storico-architettonico delle Residenze Reali tramite il ripristino e l'integrazione delle connessioni storiche tra il Sangone e il Chisola nel territorio del parco della Palazzina di Caccia di Stupinigi. Sono stati finanziati anche tre progetti dedicati alla biodiversità, come nel caso del progetto elaborato dall'Ambito di Settimo Torinese, con cui si intende ricostruire un ambiente boschivo di quasi 3,5 ettari nella zona denominata Parco Cascina Bordina. L'Ambito di Rivoli sta realizzando interventi di naturalizzazione e un'area umida sulle sponde della Dora Riparia nel comune di Collegno e interventi presso la cascina Maria Bricca, che coniugano le esigenze di fruizione con quelle di rinaturalizzazione delle aree interessate.

4.9 Le prospettive

Corona Verde non si esaurisce con la realizzazione dei 15 progetti sostenuti dal finanziamento del Programma Operativo Regionale FESR 2007/2013, ma ha obiettivi strategici di tutela, riqualificazione e valorizzazione degli elementi di valore del territorio metropolitano, che sono stati definiti e condivisi da tutti i soggetti sottoscrittori del Protocollo di Intesa. Obiettivi di medio e lungo periodo che si stanno affacciando alla soglia temporale della prossima programmazione comunitaria (2014/2020) e che sono la condizione necessaria per sperare non solo in una nuova tornata di progetti per realizzare e completare il disegno che si sta definendo con il Masterplan di Corona Verde, ma soprattutto nella diffusione di una nuova cultura di utilizzo e gestione del territorio che riconosca al sistema del verde e in generale ai sistemi ambientali un ruolo centrale per il recupero della qualità della vita di quest'area, tra le più urbanizzate e sfruttate dell'intero Piemonte.

In prospettiva, Corona Verde vorrebbe diventare, nelle intenzioni degli Enti coinvolti, uno dei processi di riferimento delle future politiche di tutela e sviluppo del territorio metropolitano: il verde, accanto alla mobilità e all'energia è, infatti, uno dei temi strategici su cui è auspicabile che tutte le istituzioni decidano di investire con un'azione comune e sinergica. In tale materia solo scelte meditate e condivise a scala di area vasta possono, infatti, dare prospettive attive e durevoli nel tempo: conservazione delle aree libere, tutela e sviluppo del verde, valorizzazione dei beni storico-culturali e delle attività agricole potranno essere i punti di forza di una nuova stagione di azioni sostenibili in grado di contribuire anche a rafforzare l'attrattività e la competitività di questo territorio.

Il modello di governance di Corona Verde e le sue proposte di azione sono la cassetta degli attrezzi già a disposizione dell'area metropolitana per sostenere e dare concretezza a questo disegno.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

IL SISTEMA DI CORONA VERDE

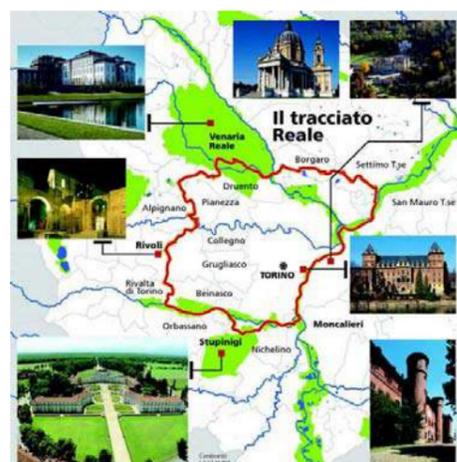
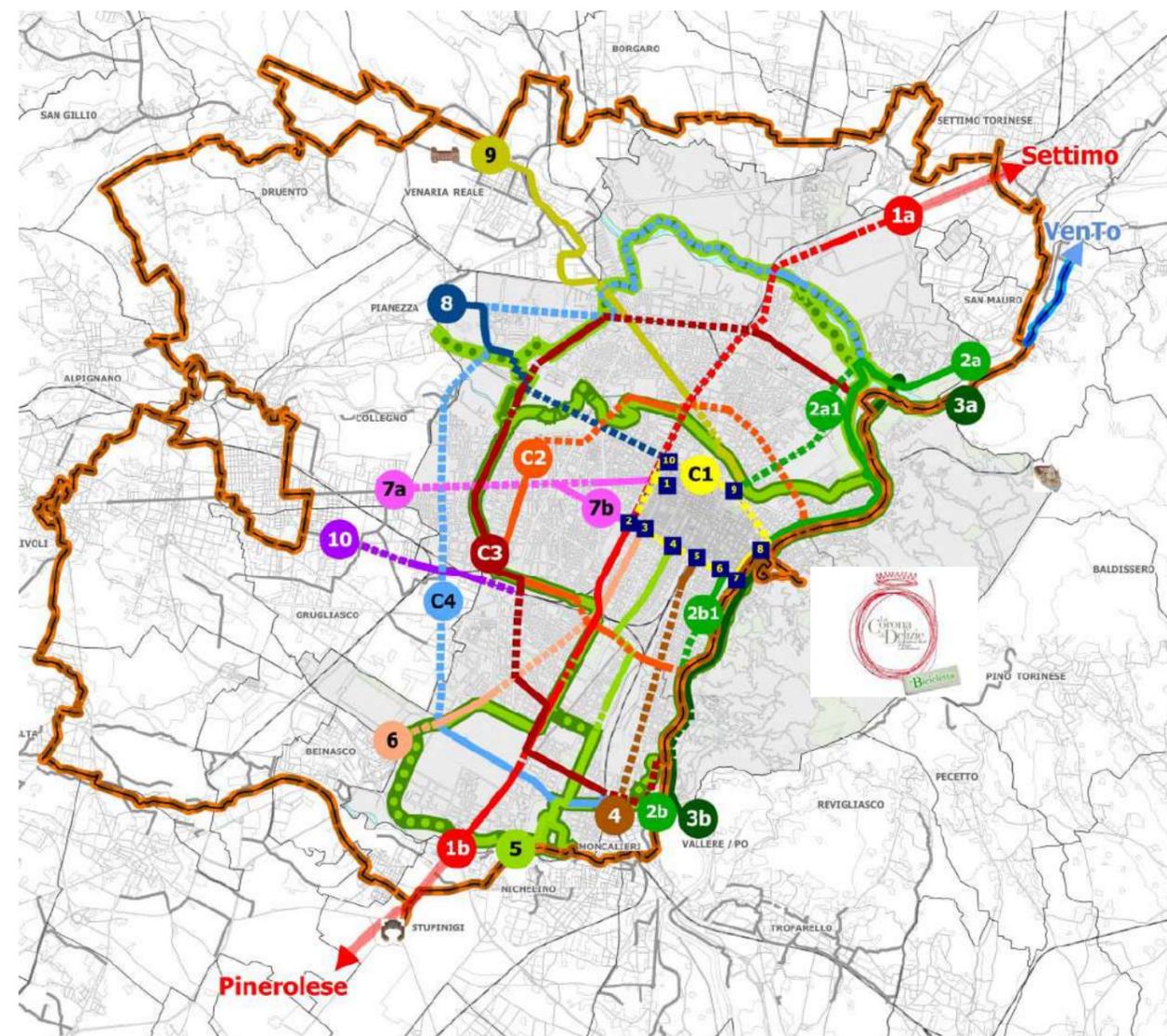
4.10 Corona di Delizie in Bicicletta

La Corona di Delizie in Bicicletta è un anello ciclabile di oltre 90 km che offre la possibilità di apprezzare insieme le bellezze naturalistiche dei Parchi metropolitani ed il notevole patrimonio storico-architettonico rappresentato dalle Residenze Reali, grazie alla bicicletta, un mezzo dolce che consente di recuperare un rapporto equilibrato e sereno con il nostro territorio.

Il progetto nasce con la collaborazione della Provincia di Torino, della Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte, di Turismo Torino e Provincia, del Parco del Po e della Collina Torinese, del Patto Territoriale Zona Ovest e dell'Associazione Bici & Dintorni (FIAB Torino), che ne aveva definito un primo tracciato già a partire dal 1999. Il circuito principale è costituito di ciclopiste, ciclostrade, greenways e strade rurali, al quale si aggiungono altri percorsi secondari, varianti storiche che raggiungono i castelli di Moncalieri, Rivoli, la Mandria, Stupinigi, Palazzo Reale nonché Castelvechio, Abbazia di Stura, Villa della Regina e la tranvia di Superga che porta alla Basilica.

Particolare attenzione è stata dedicata allo studio della segnaletica, al fine di rendere riconoscibile il percorso come un unico itinerario nel territorio di Corona Verde e come collegamento di tutte le Residenze Reali.

La valorizzazione del percorso Corona di Delizie in Bicicletta consente di dare immediata visibilità all'immagine di Corona Verde, intende costituire un volano a cui gli altri sistemi turistici territoriali di carattere più locale potranno fare riferimento e al contempo si prefigge di individuare un sistema di gestione innovativa che coinvolga i Comuni interessati, al fine di garantire nel tempo la promozione di un percorso realmente fruibile perché correttamente mantenuto.

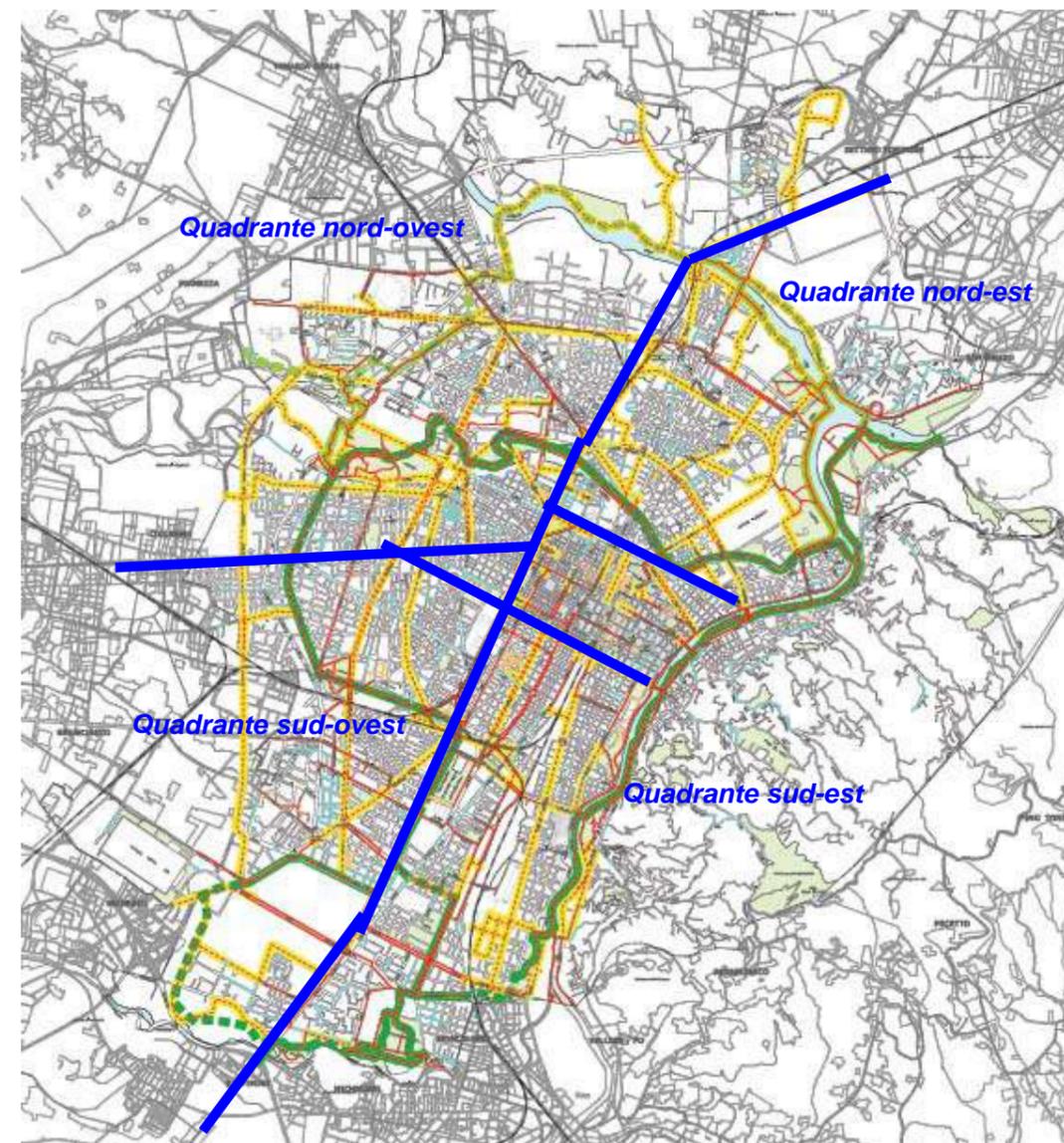


PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

5. GLI ITINERARI DI DISTRIBUZIONE

Fanno parte di questa sezione gli itinerari di distribuzione e collegamento alle direttrici e circolari principali della rete ciclabile.

L'analisi è stata condotta suddividendo il territorio cittadino in quattro quadranti aventi come asse nord sud l'asse della spina, ed ovest-est corso Francia e Regina Margherita - Vittorio Emanuele II rispettivamente a nord e a sud dell'area centrale.



quadrante	piste/percorsi/corsie ciclabili tratti 30 km/h esistenti	piste/percorsi ciclabili previsti	corsie ciclabili previste	tratti 30km/h previsti	piste/percorsi ciclabili, corsie ciclabili e tratti 30 km/h previsti	Tratti piste/percorsi/corsie ciclabili tratti 30 km/h esistenti + previsti
	m	m	m	m	m	m
Nord-Est	16.995	16.248	150 (150+150=300)	250 (250 + 250=500)	17.048	34.043
Nord-Ovest	11.245	10.400	4350 (4350 + 4350=8700)	4350 (4350 + 4350=8700)	19.100	30.345
Sud-Ovest	17.075	15.235	2430 (2430 + 2430=4860)	2430 (2430 + 2430=4860)	20.095	37.170
Sud-Est	12.865	12.346	2900 (2.900 + 2900=5800)	2900 (2.900 + 2900=5800)	18.146	31.011
Totali	58.180	54.229	19.660	19.860	74.389	132.569

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Area NORD –EST
 Tratti in previsione

il quadrante nord est cittadino è compreso tra le direttrici 1a, 2a e 3a ed è attraversato dalle circolari C 1, C 2 e C 3. sul territorio sono presenti diversi percorsi/piste ciclabili e molti ne sono previste con la funzione distributiva all'interno dell'area. Fra le più importanti si segnala il tracciato previsto nell'ambito di Urban 3.

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	interconnessioni	Lunghezze m
	Nuovo cavalcaferrovia Romania/Falchera (secondo accesso alla Falchera)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista nell'ambito del progetto di collegamento con il quartiere Falchera	Pista di corso Romania	706
	Percorso laghetti Falchera	Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde	Pista prevista cavalcaferrovia Romania/Falchera	2762
	Sponda dx della Stura (tratto corso Giulio Cesare/ponte Amedeo VIII)	Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde	Pista di corso Giulio Cesare Pista prevista su via Enna Pista nel parco dell'Arrivore Pista prevista su via Bologna	1285
	Via Enna (tratto Sud Stura/via Botticelli)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista nell'ambito delle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito del Prin Botticelli e dal Servizio Grandi Opere del Verde	Pista lungo la sponda sud della Stura Pista prevista lungo la sponda sud della Stura Pista corso Taranto	1100
	Asse via Gottardo/Sempione/Regio Parco	Il tracciato della pista ciclabile da stazione Rebaudengo a corso Novara dovrà essere inserito nel masterplan di variante 200	Piste previste in Spina 3, via Corelli, via Bologna, via Monteverdi, Piste del Parco Colletta Pista prevista di corso Novara Pista prevista di Corso Verona Pista su Lungo Dora Firenze	3890
	Corso Farini	Pista ciclabile da prevedere sulla banchina alberata centrale in continuità con la passerella di corso Verona	Tratti previsti 30 Km/ora di corso Regina Margherita Pista di lungo Dora Firenze Pista prevista di corso Verona	565
	Corso Verona	Piste mono-direzionali da prevedere sulle banchine alberate laterali riorganizzando la sosta veicolare	Pista prevista di corso Farini Pista di lungo Dora Firenze Pista prevista di corso Regio Parco	405
	Via Carcano – via Varano - via Zanella	Pista ciclabile bi-direzionale da prevedere sul marciapiede nord di via Carcano, su quello est di via Varano e su quello nord di via Zanella, con alcuni tratti ciclo-pedonali	Pista su Lungo Dora Colletta Piste Parco Colletta	695
	Percorso urban 3 (interno alla viabilità di quartiere)	Pista ciclabile bi-direzionale Cigna – Cervino - Aosta - Clementi - piazza Bottesini – Ponchielli – Petrella - Cimarosa -	Pista prevista su corso Vigevano Tratto previsto 30 Km/ora su corso Vigevano Pista prevista su via Aosta	2180
	Via Corelli	Pista bi - direzionale sul lato est: tratto Gottardo - Pergolesi con ampliamento marciapiede lato est; tratto Pergolesi – Taranto su area verde attrezzata tratto Taranto – Botticelli (parco Arrivore) con ampliamento marciapiede lato est	Pista prevista dell'asse di via Gottardo/Sempione Pista di corso Taranto	390
	Corso Giulio Cesare (tratto corso Emilia-piazza della Repubblica)	Corsia ciclabile tratto corso Emilia lungo Dora nei due controviali Istituzione 30 km/h lungo Dora – p.za Repubblica	Tratti previsti 30 Km/ora in piazza della Repubblica Piste lungo Dora Firenze e lungo Dora Napoli	150 + 150 250 + 250
	Via Cruto	Pista ciclabile bi-direzionale sul lato est con revisione della viabilità (istituzione senso unico e allargamento del marciapiede est)	Pista prevista dell'asse di via Gottardo/Sempione Pista prevista di via Corelli	870
	Corso Vercelli (tratto lungo Dora Firenze/Piazza Crispi)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista nelle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito di trasformazione "Grandi Motori"	Pista su Lungo Dora Napoli Pista prevista via Saint-Bon Piste previste di corso Vigevano e corso Novara	1005
	Corso Ciriè (tratto via Cigna/corso Principe Oddone)	Percorso ciclo-pedonale da istituire a seguito di riqualificazione banchina centrale alberata"	Tratti 30 Km/ora Pista prevista su Spina 3	395
			totale	17.048

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Area NORD –OVEST

Tratti in previsione

Il quadrante nord - ovest cittadino è compreso tra le direttrici 1a, 7a e la circolare C4 ed è attraversato dalle circolari C 2 e C 3. Sul territorio sono presenti diversi percorsi/piste ciclabili e molti ne sono previste con la funzione distributiva all'interno dell'area. Fra le più importanti si segnala i tracciati previsto su via Servais-Lessona e su via Verolengo oltre la corsia ciclabile sull'asse Lecce - Potenza.

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	interconnessioni	Lunghezze m
	<i>Sviluppo tracciati nel Parco Pellerina</i>	Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde	Pista prevista di corso Appio Claudio Tratti previsti 30 Km/ora di corso Lecce Collegamento previsto nel parco di collegamento a corso Sacco e Vanzetti	1950
	<i>Via Verolengo</i> (tratto via Orvieto/piazzale Romolo e Remo)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista nell'ambito delle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito di trasformazione 4.13/1 Spina 3 comprensorio vitali sub 1-2	Pista prevista di via Borgaro Pista di via Orvieto	615
	<i>Via Borgaro</i> (tratto via Verolengo/corso Svizzera)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista sul marciapiede lato est (fianco Parco Spina 3)	Pista prevista di via Verolengo Pista di corso Mortasa Pista prevista di corso Svizzera Pista prevista di corso Umbria	540
	<i>Via Arnò</i> (tratto Via Badini Confalonieri / piazza Manno)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista	Tratti previsti 30 Km/ora su corso Ferrara Pista prevista di corso Grosseto Pista di via Badini Confalonieri	375
	<i>Corso Umbria</i> (tratto Viale della Spina / sponda Dora)	Pista ciclabile bi-direzionale da progettare	Pista prevista Spina 3 Pista lungo la sponda della Dora Tratti previsti 30 Km/ora di corso Regina Margherita	1220
	<i>Corso Appio Claudio</i> (tratto sponda destra Dora/corso Svizzera)	Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede nord del corso (a lato del Parco Pellerina)	Pista di corso Telesio Piste del Parco Pellerina Pista di corso Monte Grappa Tratti previsti 30 Km/ora di corso Lecce Pista prevista di corso Svizzera	1365
	<i>Corso Tassoni</i>	istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 7 - 10 m.)	Tratti previsti 30 Km/ora su corso Regina Margherita Pista prevista di via Cibrario Pista di corso Francia Tratti previsti 30 Km/ora di corso Francia	1000 + 1000
	<i>Corso Lecce</i>	istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 7 - 10 m.)	Piste del Parco Pellerina Tratti previsti 30 Km/ora di corso Regina Margherita Pista prevista di corso Appio Claudio Pista prevista di via Lessona Tratti previsti 30 Km/ora di corso Francia Pista di corso Vittorio Emanuele II	1400 + 1400
	<i>Corso Potenza</i>	istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 7 - 10 m.)	Piste del Parco Pellerina Tratti previsti 30 Km/ora di corso Regina Margherita Pista prevista lungo la sponda della Dora Pista di via Badini Confalonieri e via Stradella Pista prevista di corso Grosseto	1950 + 1950

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Area NORD –OVEST
 Tratti in previsione

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	interconnessioni	Lunghezze m
	<i>Via Lessona – Servais</i> (tratto corso Montegrappa - via Bianco)	percorso ciclo-pedonale bidirezionale da realizzare sul marciapiede nord o in alternativa corsie ciclabili mono-direzionali sui due lati della via	Pista prevista su corso Svizzera Tratti previsti 30 Km/ora di corso Lecce Pista di corso Monte Grappa Pista di corso Telesio	2775
	<i>Corso Racconigi</i>	Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare sulla banchina centrale (criticità nelle ore di svolgimento del mercato nel tratto corso vittorio Emanuele II-via Monginevro)		
	<i>Corso Svizzera</i>	Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare sulla banchina centrale (criticità nelle ore di svolgimento del mercato nel tratto largo Perotti via Bianzè)		
	<i>via Bianco</i> (tratto via Servais/via Franzoj)	Pista ciclabile bi-direzionale da prevedere su uno dei lati della via (la via è a senso unico con scarsi problemi di sosta, possibile mantenerla su un unico lato); transito su vialetto pedonale da via Franzoj a corso Marche; ampliamento marciapiede lato est fino ad intersezione strada Antica di Collegno	Pista prevista su via Servais Pista prevista su strada antica di Collegno	320
	<i>strada Antica di Collegno</i> (tratto via Bianco/strada della Bellia con attraversamento corso Marche)	Percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da prevedere sul marciapiede nord (con eventuale ampliamento)	Pista prevista su via Bianco Piste previste di corso Marche e corso Sacco e Vanzetti	400
	<i>Sponda sinistra Dora</i> (tratto corso Svizzera/corso Potenza)	Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde	Pista prevista di corso Svizzera Pista prevista di corso Potenza	430
	<i>Corso Rosai</i> (tratto corso Principe Oddone – via Livorno)	Piste ciclabili mono-direzionali da prevedere a lato della banchina centrale con collegamento futura pista viale Spina centrale e strada del Fortino	Pista prevista su corso Principe Oddone Pista su via Livorno	410
			totale	19.100

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Area SUD –OVEST
 Tratti in previsione

Il quadrante sud ovest cittadino è compreso tra le direttrici 7a e 1b e la circolare C4, ed è attraversato dalla direttrice D6 e dalle circolari C 2 e C 3. sul territorio sono presenti diversi percorsi/piste ciclabili e molti ne sono previste con la funzione distributiva all'interno dell'area. Fra le più importanti si segnala il tracciato previsto in via Anselmetti nell'ambito di TNE e il completamento della pista su via Plava, oltre alla corsia ciclabile sull'asse Trapani-Siracusa.

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	interconnessioni	lunghezze
	<i>Corso Trapani</i>	istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 7 m.)	Tratti previsti 30 Km/ora su corso Francia Pista di corso Vittorio Emanuele II Tratti previsti 30 Km/ora su corso Peschiera Piste nel parco Ruffini Pista di corso Rosselli Pista prevista di corso Siracusa	2030 + 2030
	<i>Corso Ferrucci</i>	istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali - tratto Fratelli Bandiera- Nino Bixio(sez. controviale da 7 a 8 m.)	Pista di corso Francia Tratti previsti 30 Km/ora su corso Francia Pista di corso Vittorio Emanuele II Tratti previsti 30 Km/ora su corso Peschiera	400 + 400
	<i>Strada della Pronda – via Ponzio</i>	Pista ciclabile bi-direzionale prevista nell'ambito delle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito di trasformazione PRIN Pronda	Pista di corso Brunelleschi Pista prevista di corso Marche	1235
	<i>Corso Siracusa</i> tratto via Tirreno/corso Tazzoli	Pista ciclabile bi-direzionale prevista sulla banchina centrale alberata (tratto Pitagora-Nallino) e sul marciapiede ovest (tratto Nallino – Tazzoli)	Pista di via Tirreno Pista di corso Sebastopoli Pista di via Filadelfia Pista prevista di corso Orbassano Pista di corso Cosenza Pista di corso Tazzoli	4240
	<i>Corso Orbassano</i> (tratto comune di Beinasco/corso Settembrini)		Pista prevista di via Anselmetti Pista di corso Settembrini	1250
	<i>Corso Orbassano</i> (tratto piazza Omero/via Filadelfia)		Pista prevista di corso Siracusa Pista di corso Cosenza Pista di via Filadelfia	1065
	<i>Corso Orbassano</i> (tratto via Baltimora/largo Orbassano)		Pista via Baltimora Pista prevista di via Tirreno Pista di largo Orbassano	1350
	<i>Via Anselmetti</i>	Pista ciclabile bi-direzionale prevista sul marciapiede sud nelle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito TNE	Pista prevista di corso Orbassano Pista prevista di via Plava Pista prevista nel parco Sangone	1370
	<i>Via Biscaretti di Ruffia/via Faccioli</i>	Percorso ciclo-pedonale sul marciapiede sud di via Biscaretti ed est di via Faccioli; criticità da risolvere tratto finale fino a intersezione con via Plava.	Pista di corso Unione Sovietica Pista di via Plava Pista prevista di via Plava	1260
	<i>Via Plava</i> (tratto via Anselmetti/via Faccioli)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista nella banchina centrale alberata con la stessa tipologia del tratto esistente (unione Sovietica-Faccioli)	Pista prevista di via Anselmetti Pista prevista di via Faccioli	1060
	<i>Parco Sangone</i>	Pista ciclabile bi-direzionale prevista all'interno del Parco che metterà in connessione la pista di via Anselmetti con corso Unione Sovietica (pista parco di Stupinigi)	Pista prevista di via Anselmetti Pista di corso Unione Sovietica Pista prevista di Strada Castello di Mirafiori	2405
			totale	20.095

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Area SUD –EST
 Tratti in previsione

Il quadrante sud est cittadino è compreso tra le direttrici 1b e 3b e le circolari C1 e C4 ed è attraversato dalle Circolari C2 e C3. Sul territorio sono presenti diversi percorsi/piste ciclabili e molti ne sono previste con funzione distributiva all'interno dell'area. Fra le più importanti si segnalano i tracciati previsti nell'ambito della nuova sede della regione Piemonte e il completamento dell'asse di corso Maroncelli

codice	sviluppo tracciato	Descrizione / criticità	interconnessioni	lunghezze
	<i>Corso Sommelier</i> (tratto corso Turati/via Nizza)	Istituzione percorsi ciclo-pedonali sui marciapiedi del cavalcaferrovia	Pista di via Sacchi Tratti previsti 30 Km/ora su corso Turati Pista prevista di via Nizza	326
	<i>Corso Galileo Ferraris</i>	Tratto Costantino il Grande - Matteotti istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali	Pista prevista di corso Lepanto Pista di corso Re Umberto Pista prevista di corso De Nicola Pista di corso Stati Uniti Pista prevista di corso Vittorio Emanuele II Pista di corso Matteotti	2200 + 2200
	<i>Via Passo Buole</i> (tratto via Trofarello/via Canelli) e <i>vie interne all'ambito della nuova sede del palazzo della Regione</i>	Realizzazione di percorsi ciclo-pedonali	Pista prevista di via Nizza	2215
	<i>Corso Caduti del Lavoro</i>	Pista ciclabile bi - direzionale o mono - direzionale sulle due carreggiate con raccordo su via Nizza e verso la passerella Bailey di corso Unità d'Italia (parco del Po)	Pista prevista di via Nizza Pista prevista di corso Unità d'Italia	340
	<i>Via Tirreno (Quadrivio zappata)</i> (tratto largo Orbassano-corso Turati)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista	Pista di largo Orbassano – corso IV novembre	780
	<i>corso De Nicola</i> (tratto -corso Galileo Ferraris – corso Turati)	Pista ciclabile bi-direzionale prevista	Pista di corso Re Umberto	390
	<i>Via Camogli</i>	Percorso ciclo-pedonali bi-direzionali da istituire sul marciapiede est fino a corso Bramante	Piste di via Giordano Bruno, via Zino Zini cavalcavia di corso Bramante	400
	<i>Corso Bramante</i>	Corsia ciclabile mono – direzionale nel controviale nord e istituzione 30 km/h nel controviale sud	Pista prevista di via Nizza Pista prevista di corso Massimo D'Azeglio	700
	<i>Corso Maroncelli</i>	Pista bi-direzionale sulle banchine alberate con la stessa tipologia del tratto già realizzato sui corso Traiano	Pista prevista di via Onorato Vigliani Pista prevista di via Nizza Pista prevista di corso Unità d'Italia	1775
	<i>Corso Unità d'Italia</i>	percorsi ciclo-pedonali all'interno dell'area del Palazzo del Lavoro	Pista prevista di Corso Maroncelli Pista prevista di corso Caduti del Lavoro Piste lungo le sponde del Po	1500
	<i>Via Nizza</i>		Pista prevista corso Maroncelli Pista prevista di corso Caduti del Lavoro Pista prevista di corso Bramante Pista di corso Bramante Pista prevista di corso Sommelier Pista di corso Marconi Tratti previsti 30 Km/ora di corso Vittorio Emanuele II	4235
	<i>Strada Castello di Mirafiori</i> (tratto Strada delle Cacce/strada Comunale di Mirafiori)	Pista ciclabile bi - direzionale sul marciapiede sud	Pista di via delle Cacce Piste di parco Colonnetti Piste del parco Piemonte	775
	<i>Via Montevideo</i> (tratto via Zino Zini – via Giordano Bruno)	Pista ciclabile bi - direzionale sul marciapiede nord (progetto definitivo approvato)	Pista di via Giordano Bruno Pista di via Zino Zini	130
	<i>Corso Giambone</i>	istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 10 m.)	Pista di corso Cosenza Tratti previsti di corso Unione Sovietica Pista prevista di via G. Bruno- Pista di via Pio VII	700 + 700
	<i>Corso Moncalieri</i> (tratto via Villa Glori /via Macrino d'Alba)	percorso ciclo-pedonale bi-direzionale sul marciapiede ovest (progetto definitivo approvato)	Piste lungo le sponde del Po e le piste sui Ponti che incrocia di accesso alla sponda sinistra del Po	350
			totale	18.146

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

GLI ITINERARI CICLABILI ED IL SISTEMA DEL VERDE

6. GLI ITINERARI CICLABILI ED IL SISTEMA DEL VERDE

Le prime proposte: “L’Anello Verde” - “il Sistema Verde Azzurro”; “il Passante Verde”, il sistema dei viali alberati

In sovrapposizione allo schema derivante dalla impostazione della rete ciclabile del Biciplan in “direttrici”, “circolari”, e “itinerari di distribuzione” è possibile individuare una griglia di percorsi ciclopedonali calata sul reticolo delle aree verdi della Città che, per la sua diffusione sul territorio, rappresenta un supporto fondamentale per l’esistenza della rete ciclabile risultando nel contempo giustificato come sistema proprio dalla continuità dei collegamenti.

Il problema del Sistema del Verde si è posto già a partire dai primi anni 80 come esigenza di superare il limite della dispersione e parcellizzazione del verde nel tessuto urbano, concepito all’epoca come offerta fruitiva di singole opportunità seppure differenziate.

L’obiettivo proposto era quello di addivenire ad un “continuum naturale” che permettesse di introdurre concreti elementi di riequilibrio ecologico ed ambientale nella città e di realizzare una connessione organica con il verde di livello metropolitano ed i grandi parchi regionali attraverso una rete di percorsi ciclopedonali di collegamento.

La rete dei percorsi ciclopedonali ed il sistema del verde sono stati pertanto considerati già a partire dai primi anni 80 come 2 aspetti di una medesima strategia che presupponeva non tanto la soluzione di problemi tecnici di progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture e servizi, quanto piuttosto un cambio di mentalità e cultura rispetto alle modalità di approccio ai temi dello spazio pubblico e della sua fruizione da parte dei cittadini, sintetizzato con lo slogan programmatico “La Città all’Uomo”.

Le azioni intraprese dall’Amministrazione comunale nell’ottica sopra esposta producevano nel 1981 il documento “Il Sistema del Verde Urbano”, elaborato da un gruppo di lavoro interdisciplinare dell’Ufficio Tecnico e nel 1983 il “Rapporto sul Sistema del Verde elaborato per l’Assessorato all’Ambiente della Città di Torino dallo studio dell’arch. Lucco Borlera.

Nel merito dei percorsi ciclabili, hanno avuto origine nel periodo in questione alcune proposte assolutamente innovative per i tempi, la cui attuazione, seppure parziale, rappresenta ancora oggi lo schema portante dell’attuale rete ciclabile urbana e la matrice

originale di alcune fondamentali linee guida dello stesso Biciplan (il sistema a rete; la continuità dei percorsi; la mobilità sostenibile, il turismo sostenibile; ecc.)

Le proposte di cui trattasi sono le seguenti:

6.1 L’Anello Verde

Il programma denominato Anello Verde fa riferimento ad una realtà territoriale che si snoda tra il Po e la collina che si eleva in sponda destra del fiume, comprendendo parchi, giardini, boschi per una superficie totale di circa 1000 ettari.

L’Anello verde si presenta con caratteristiche di parco fluviale lineare sulle rive del Po dal confine sud (comune di Moncalieri) a quello nord (comune di San Mauro), in una passeggiata ciclo pedonale continua nel verde con pochi attraversamenti che interferiscono con la viabilità stradale.

La parte collinare dell’anello, che si avvale di due risalite alle sommità collinari di Superga e del Parco della Rimembranza, ha invece maggiormente le caratteristiche di un parco naturale e boschivo e si svolge in un paesaggio punteggiato da ville e cascinali attraverso strade forestali di quota, con la possibilità di superare il dislivello dai 200 metri del Po ai 700 metri della collina con l’utilizzo della tranvia a dentiera Sassi – Superga, provvista di carrello per il trasporto delle biciclette.

Il circuito delineato originariamente prevedeva uno sviluppo di circa 45 Km.

6.2- Il Sistema Verde - Azzurro

Il “Sistema Verde – Azzurro nasce con la connotazione di programma indirizzato al progressivo utilizzo delle sponde del Po e dei suoi tre affluenti di sinistra inseriti nella struttura urbana edificata e con l’obiettivo della creazione di un parco fluviale caratterizzato da una forte integrazione con la vita e l’immagine della città ed in grado di costituire il tessuto connettivo tra la frangia urbana ed il territorio collinare.

La realizzazione della percorribilità spondale ciclabile e pedonale estesa a tutto il complesso delle sponde dei fiumi Po, Sangone, Dora Riparia, e Stura di Lanzo consente uno sviluppo, a programma completato, di circa 80 Km. lineari continui di itinerari, distribuiti su una direttrice principale nord – sud lungo il Po, e su tre attraversamenti di penetrazione est – ovest lungo le sponde del Sangone a sud, della Dora Riparia nella zona centrale e della Stura nella zona settentrionale.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

GLI ITINERARI CICLABILI ED IL SISTEMA DEL VERDE

La progressiva evoluzione del “Sistema Verde – Azzurro” è confluita nei primi anni novanta nel “Progetto Torino Città d’Acque” che ne ha assunto, rinnovandole, le motivazioni e gli obiettivi e di cui si tratta in successivo paragrafo.

6.3 il Passante Verde

Recependo soluzioni adottate in altri paesi europei (ad esempio a Parigi in occasione dei lavori per la nuova linea TGV) , si è ipotizzata la realizzazione di un asse ciclabile nord – sud sul tracciato del passante ferroviario, le cui soluzioni progettuali di superficie avrebbero consentito la restituzione alla Città di una consistente porzione di territorio e la creazione di una nuova centralità urbana costituita da viali alberati ed estese aree verdi tra loro interconnesse in un sistema continuo.

L’attuazione del “Passante Verde” consentiva nella sua prefigurazione progettuale l’attraversamento longitudinale di Torino con un percorso di circa 20 Km., favorendo nelle intenzioni l’integrazione del sistema bici – treno, ampiamente collaudato in realtà straniere e da noi sperimentato solo a scopo turistico.

Il “Passante Verde” si è sviluppato a livello urbanistico nella odierna Spina Centrale del NPRG che ha trovato ampia attuazione nelle realizzazioni delle Spine 1 e 2 ed in parte nella Spina 3 in corso di realizzazione.

6.4 Il sistema dei viali alberati

La presa di coscienza del pregio storico e ambientale della maglia dei grandi viali alberati di Torino ha fornito lo stimolo per nuove considerazioni in merito al recupero ed alla valorizzazione di questi assi viari, che nella loro genesi ed evoluzione storica dovevano assolvere anche la funzione di spazi a disposizione per i cittadini per il passeggio, per socializzare, per muoversi e spostarsi nella città.

L’opportunità di sfruttare un patrimonio unico della Città di Torino ai fini per i quali era strutturalmente destinato, ha trovato riscontro nella proposta di individuare un sistema di percorsi ciclopeditoni lungo le banchine alberate, normalmente adibite al parcheggio delle auto, che consentisse gli spostamenti all’interno del tessuto urbano più densamente costruito, non più esclusivamente a scopo di svago, ma anche per i tragitti casa – lavoro / casa – scuola e comunque per le incombenze che quotidianamente impegnano i cittadini in ambito urbano in tutte le stagioni dell’anno.

Le banchine alberate torinesi rappresentano peraltro un organismo già in origine strutturato a maglia che favorisce naturalmente l’ottimale impostazione a rete del sistema ciclabile e la diffusione capillare dei percorsi.

Le iniziative descritte precedentemente, collocate temporalmente nei primi anni 80, possono a ragione definirsi anticipatorie del dibattito, successivamente sviluppato a livello nazionale, in merito alla mobilità alternativa, alla razionalizzazione del traffico, ai problemi del trasporto urbano ambientalmente sostenibile, ed hanno avuto una prima fase attuativa che ha portato alla realizzazione di alcuni percorsi ciclabili significativi, seppure parziali e tecnicamente ancora imperfetti, e tuttavia ancora ricompresi a pieno titolo nella rete prevista dal Sistema Ciclabile del BICIPLAN.

La tabella che segue indica l’originaria denominazione delle ciclo piste realizzate ed il loro attuale riferimento nello schema del BICIPLAN (parte III , punto 3):

Ciclopiste lungo i fiumi	Direttrici e circolari
sponda sx Po da parco Vallere a San Mauro	D2a (p.zza Vittorio – San Mauro) D2b (p.zza Vittorio – Vallere)
sponda dx Po da ponte R. Margherita a ponte Sassi	D3a (ponte Regina–c.so Casale - ponte Sassi)
Ciclopiste su banchine alberate	
Pista c.so Vittorio – Stupinigi lungo i corsi Duca degli Abruzzi, IV Novembre, Agnelli, Unione Sovietica	D1b (Duca degli Abruzzi IV Novembre-Agnelli-Unione Sovietica)
pista c.so Vittorio – piazza d’Armi lungo corso Re Umberto;	D5 (tratta Re Umberto)
pista Colletta – Sempione lungo corso Taranto;	C3 (tratta corso Taranto)
pista Pellerina - Ruffini lungo i corsi Monte Cucco e Monte Grappa;	C3 (tratte Brunelleschi-Telesio)
- pista Giambone – Nichelino lungo via Pio VII e parco Colonnetti	D5 (tratta via Pio VII-Colonnetti)
pista Monastir – Colonnetti lungo via O. Vigliani	C4 (tratta via O. Vigliani)

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

GLI ITINERARI CICLABILI ED IL SISTEMA DEL VERDE

6.5 I programmi organici

Il passaggio dalla fase anticipatoria degli anni 80 alla fase più consapevole ed organica del decennio successivo è segnato da alcuni atti fondamentali dell'Amministrazione che vedono confermato l'aspetto preminente del sistema del verde urbano nella definizione di una rete ciclabile sul territorio cittadino con consolidate caratteristiche di modello alternativo di mobilità sostenibile.

Con deliberazione del 21/03/1990 viene approvato il **"Sistema dei Percorsi Ciclopedonali"** come strumento di programmazione di una rete di piste ciclabili di 158 Km. in un quadro di riferimento generale e sistematico.

Il programma era articolato in due filoni principali di interventi :

- miglioramento dei percorsi ciclopedonali esistenti (precedentemente elencati);
- realizzazione di nuovi percorsi delle seguenti tipologie:

percorsi lungo i corsi d'acqua;
 percorsi lungo i viali alberati;
 passante verde e sue diramazioni.

E' chiaramente leggibile nella formulazione del programma **"Sistema dei Percorsi Ciclopedonali"** la diretta derivazione dalle proposte degli anni precedenti, tese ad integrare la rete ciclabile nella trama del verde urbano intesa quale potenziale giacitura del futuro schema ciclabile.

Con deliberazione del 18/11/1991 è stato approvato il "Sistema urbano degli Itinerari Ciclo – Pedonali" in occasione della emanazione della L.R. 33/90 "Interventi per la promozione della bicicletta come mezzo di trasporto attraverso la realizzazione di una rete di piste ciclabili e di percorsi che agevolino il traffico ciclistico" e della L. 208/91 "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane".

Il "Sistema urbano degli Itinerari Ciclo – Pedonali" è risultato essere la revisione e l'integrazione del precedente Sistema del 1990, di cui ha riproposto gli indirizzi, ampliando le previsioni di nuovi itinerari per una lunghezza totale prevista di 211 Km.

Con deliberazione del 04/03/1994 è stato approvato il **"Progetto Torino Città d'Acque"** quale versione aggiornata del "Sistema Verde - Azzurro" precedentemente citato, con l'obiettivo già dichiarato nel programma originale di definire interventi concreti per la riqualificazione ambientale e territoriale delle sponde fluviali cittadine, attraverso la creazione di un unico sistema verde collegato da una rete coordinata di percorsi ciclabili, pedonali, didattico – naturalistici e turistici.

Il "Progetto Torino Città d'Acque" è stato articolato in 8 ambiti di intervento con specifiche problematiche, a copertura dello sviluppo complessivo delle aste fluviali del Po, della Dora Riparia, della Stura di Lanzo e del Sangone nei loro tratti cittadini.

Il progetto si inseriva peraltro nel nascente progetto regionale di valorizzazione delle Residenze Sabaude potendo comprendere nel suo sviluppo urbano siti storici ancora esistenti (Valentino, Ville e Vigne della Collina) o già consegnati alla memoria (Regio Parco, Castello di Mirafiori, parco del Viboccone).

In attuazione dei nuovi programmi ciclabili ed in sovrapposizione al completamento di nuovi tasselli del sistema del verde, è proseguita fino ad oggi la realizzazione di interventi per la ristrutturazione degli itinerari esistenti e l'esecuzione di nuovi percorsi situati nella realtà del verde urbano, in parte riportati nella parte III , punto 3 del BICIPLAN, di cui si richiama di seguito l'elenco:

percorsi spondali	
sponda dx Po	D3a (corso Casale da ponte Vittorio Emanuele I a ponte Regina – viale Michelotti da ponte Sassi a str. Cimitero di Sassi – via Nietzsche da str. Cimitero di Sassi a San Mauro) D3b (escluso solo corso Moncalieri tra via Villa Glori e passerella Fioccardo)
sponda dx Stura	itinerario di distribuzione (tratti Confluenza – Arrivore – palazzo della Moda)
sponda sx Stura	C4 (tratto parco Stura Nord)
sponda dx Dora Riparia	Itinerario di distribuzione (tratti da lungo Po Antonelli a ponte Washington – da ponte Mosca a ponte Duca degli Abruzzi – da parco Spina 3/Valdocco a corso Umbria – da corso Svizzera a corso Potenza – da via Calabria a corso Regina / parco della Pellerina)
sponda sx Dora Riparia	itinerario di distribuzione /D9 (tratti da Po/parco Colletta a corso Principe Oddone – da via Orvieto a via Borgaro – da piazza Piero della Francesca a ponte Candido Ramello – tratto verso via Andrea Pozzo – tratti nel parco della Pellerina)
sponda sx Sangone	itinerario di distribuzione (tratto da via Artom a via delle Cacce con passerella verso Nichelino – tratto nel parco Piemonte)

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

GLI ITINERARI CICLABILI ED IL SISTEMA DEL VERDE

<i>-percorsi lungo i viali</i>	
C3 (parte)	corsi Botticelli /Grosseto da p.zza Derna a ferrovia
D9 (parte)	Spina Reale da l.go Giachino a via Lucento
C3 (parte)	corso Cincinnato da p.zza Manno a via Pianezza
itinerario di distribuzione	corso Brianza da p.zza Chiaves a l. Dora Voghera
D1b (parte)	corso Vinzaglio da corso Vittorio E. II a via Cernaia
itinerario di distribuzione	corso Stati Uniti da via Castelfidardo a c.so Re Umberto
D7b (parte)	corso Vittorio E. II da p.zza Rivoli a c.so Inghilterra
D2b1 (parte)	corso Massimo d'Azeglio tratto parco del Valentino
C2	corso Rosselli da parco Ruffini a l.go Orbassano
C2 (parte)	corso Monte Lungo da c.so IV Novembre a c.so G. Ferraris
itinerario di distribuzione	corso G. Ferraris da c.so Monte Lungo a c.so Sebastopoli
itinerario di distribuzione	corso Sebastopoli da c.so Orbassano a confine Grugliasco
itinerario di distribuzione	corso Tazzoli da p.zza Cattaneo a c.so Agnelli

6.6 I Greenbelt ed i nuovi percorsi in progetto

Sulla base del quadro d'insieme del sistema ciclabile complessivo confermato nel BICIPLAN, la strategia dei prossimi interventi da realizzare nell'ambito dell'impianto urbano delle aree verdi, si propone di realizzare dei percorsi circolari che mettano in relazione continua le aree suddette, siano esse sponde fluviali, viali alberati, parchi o giardini.

Tale strategia rappresenta la somma di tutte le precedenti proposte che hanno portato fino ad oggi alla realizzazione diffusa di percorsi ciclabili nelle aree verdi, per i quali il completamento è ormai diventato un'esigenza prioritaria.

La lettura del quadro d'insieme del sistema ciclabile consente di ipotizzare l'esistenza di 2 circuiti concentrici, seppure parzialmente sovrapposti lungo l'asta fluviale del Po, che danno forma a due significativi anelli verdi continui e tra loro collegabili, composti da tratte che già allo stato attuale risultano in buona parte realizzate e per il completamento delle quali sono già individuate nel BICIPLAN i possibili sviluppi.

E' possibile inoltre per entrambi gli anelli definire delle varianti di percorso la cui ragion d'essere risiede nel livello di priorità da assegnare ai tratti mancanti ed ai loro diversi gradi di fattibilità tecnica ed economica.

Per il primo anello – **greenbelt 1** - è stato individuato il seguente percorso:

greenbelt 1 -	
sponde destra e sinistra del Po da ponte Balbis alla confluenza della Dora Riparia	
sponda sinistra (e tratti in destra) della Dora Riparia dalla confluenza nel Po al parco della Pellerina	
corso Monte Grappa – corso Monte Cucco - parco Ruffini	
parco Ruffini – corso Rosselli fino a largo Orbassano	
corso IV Novembre da largo Orbassano a corso Monte Lungo	
corso Monte Lungo – corso Lepanto – corso Bramante fino al Po	

Lungo questo anello sono collegabili le seguenti aree verdi: parco del Valentino; parco Caduti dei Lager Nazisti; giardino Ginzburg; Monte dei Cappuccini; parco Michelotti; parco Brigata Alpina Taurinense; parco Colletta; piazza E. Toti; parco Crescenzo; Giardini Reali; piazza Borgo Dora; Parco Dora Spina 3 parco di Via Calabria; area verde Castello di Lucento; parco della Pellerina; aree verdi E27; banchine alberate di corso Monte Grappa, corso Monte Cucco; parco della Tesoriera; parco Ruffini; corso Rosselli; piazza d'Armi, corso Monte Lungo.

Per dare continuità al **greenbelt 1** sono da prevedere i seguenti interventi:

- realizzazione di collegamento in sponda sinistra (o in destra) della Dora Riparia nel tratto tra corso Potenza e parco della Pellerina;
- realizzazione di collegamento tra piazza d'Armi ed il Po, lungo corso Lepanto e corso Bramante;
- risoluzione dei nodi e degli attraversamenti problematici (punti neri) lungo tutto il percorso.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

GLI ITINERARI CICLABILI ED IL SISTEMA DEL VERDE

Per il secondo anello – **greenbelt 2** - è stato individuato il seguente percorso:

greenbelt 2 -
sponde destra e sinistra del Po da ponte Balbis alla confluenza della Dora Riparia (sovrapposto al greenbelt 1);
sponde destra e sinistra del Po da confluenza della Dora Riparia alla confluenza della Stura
sponda sinistra della Stura dalla confluenza nel Po a strada dell'Aeroporto
sponda destra della Stura dalla confluenza nel Po a corso Vercelli
strada dell'Aeroporto da ponte sulla Stura a via Paolo Veronese
via Paolo Veronese – via Sansovino da strada dell'Aeroporto a via Badini Confalonieri
via Badini Gonfalonieri - via Arnò da via Sansovino a piazza Manno
corso Cincinnato da piazza Manno a via Pianezza
area verde E 27 – parco della Pellerina
corso B. Telesio – corso Brunelleschi da corso Appio Claudio al parco Ruffini
corso Siracusa – corso Cosenza da parco Ruffini a corso G. Agnelli
corso G. Agnelli da corso Cosenza a piazzale Caio Mario
via O. Vigliani da piazzale Caio Mario a corso Caio Plinio
corso Caio Plinio – corso Maroncelli da via O. Vigliani a corso Unità d'Italia
corso Unità d'Italia da corso Maroncelli a piazza Ceirano
sponda destra del Po da piazza Ceirano a ponte Balbis

Lungo questo anello sono collegabili, oltre alle aree già segnalate per i tratti in sponda destra e sinistra del Po da ponte Balbis alla confluenza della Dora Riparia (in sovrapposizione al greenbelt 1), le seguenti aree verdi: parco Colletta; parco del Meisino (e isolone Bertolla); parco della Confluenza; parco dell'Arrivore; parco Stura sponda destra (palazzo della Moda, aree ENEL, parco sud); parco Stura Nord, piazza Stampalia; piazza Manno; giardino Cavallotti, aree verdi E27/E29; parco delle Vallette; parco della Pellerina, banchine alberate di corso Telesio – Brunelleschi, giardino corso Correnti; parco Tesoriera; giardino Natale Re; banchina alberata di corso Agnelli; giardino Farina; parco Colonnetti; area verde corso Caio Plinio; parco Italia 61; parco Millefonti.

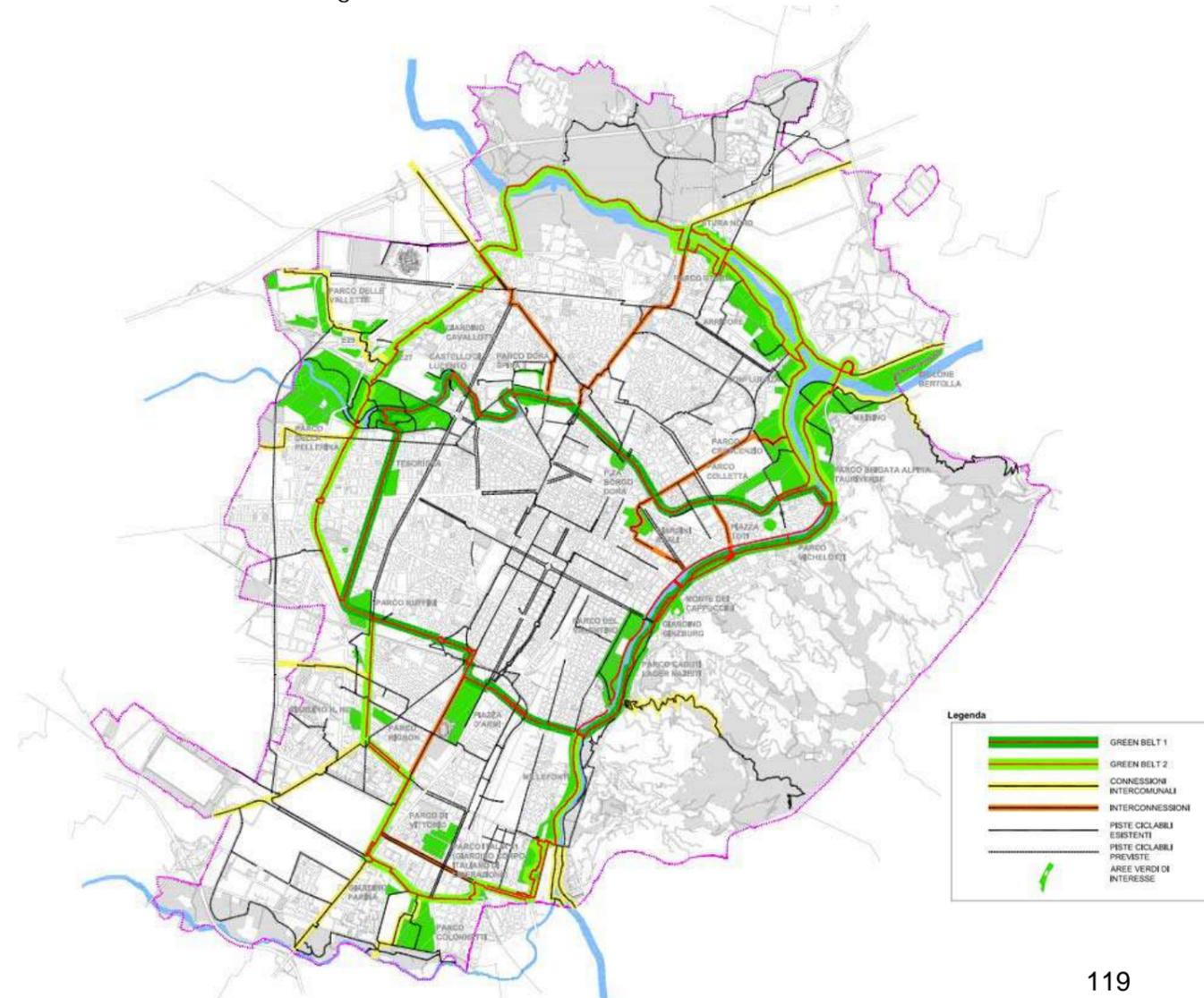
Per dare continuità al **greenbelt 2** sono da prevedere i seguenti interventi:

- collegamento in sponda sinistra Stura tra corso Vercelli e strada Aeroporto;

- collegamento lungo strada Aeroporto, via Paolo Veronese e via Arnò tra sponda sinistra Stura e via Badini Gonfalonieri;
- collegamento tra parco Ruffini e piazza Pitagora lungo corso Siracusa;
- collegamento tra i corsi Caio Plinio e Unità d'Italia lungo corso Maroncelli.
- risoluzione dei nodi problematici (punti neri) lungo tutto il percorso.

I percorsi individuati sotto la denominazione **greenbelt 1** e **greenbelt 2** sono riportati nella specifica tavola allegata al BICIPLAN, nella quale sono peraltro segnalate eventuali varianti da tenere in considerazione per le ragioni precedentemente esposte.

Sono inoltre individuati nella tavola citata alcune tratte ciclabili che realizzano collegamenti significativi tra i due anelli ciclabili, vuoi perché già esistenti e funzionali, vuoi per il favorevole posizionamento nella rete distributiva rispetto a direttrici principali che realizzano collegamenti anche verso altri comuni della cintura.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

GLI ITINERARI CICLABILI ED IL SISTEMA DEL VERDE

6.7 Nuovi percorsi ciclabili in esecuzione ed in progetto

Nel corso del biennio 2013 – 2014 sono in previsione i seguenti percorsi ciclabili seppure a livelli di attuazione molto diverse tra loro (dal progetto al completamento dei lavori):

- collegamento ciclabile Fioccardo – in completamento entro il secondo semestre 2013
 Il percorso bidirezionale in sede promiscua è inserito nel sistema ciclabile del BICIPLAN sulla direttrice D3b di cui rappresenta ulteriore tassello di completamento, oltre a collegarsi ai percorsi in sponda sinistra tramite la passerella Maratona. Il percorso è pure inserito nei tracciati dei greenbelt 1 e 2.



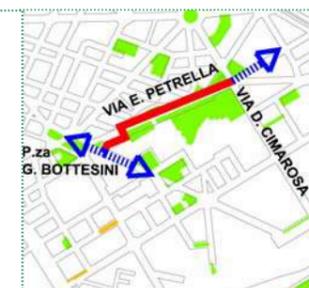
- collegamento ciclabile via Anselmetti – progetto esecutivo approvato da appaltare; realizzazione entro il secondo semestre 2014.
 Il percorso bidirezionale in sede propria (o mista) è parzialmente inserito nel sistema ciclabile del BICIPLAN sulla direttrice D6 e su itinerari di distribuzione e collega il sistema dei parchi lungo il torrente Sangone con il futuro parco agricolo del Gerbido di Orbassano.



- collegamento ciclabile zone E27/E29 – in completamento nel secondo semestre 2013.
 Il percorso bidirezionale in sede propria è inserito nel sistema ciclabile del BICIPLAN nello snodo tra la direttrice D8 e la circolare C3 e collega la ciclopista di corso Cincinnato con il parco delle Vallette ed il parco della Pellerina.



- collegamento ciclabile Urban 3 - progetto in appalto entro il secondo semestre 2013 ; inizio lavori e completamento entro la fine del 2014.
 Il percorso bidirezionale in sede propria è inserito nel sistema ciclabile del BICIPLAN su itinerario di distribuzione e prefigura il futuro collegamento tra la circolare C2 ed il percorso esistente di corso Taranto.



- collegamento ciclabile torrente Stura sponda destra – in esecuzione nel 2013 e completamento entro primo semestre 2014.
 Il percorso bidirezionale in sede promiscua è inserito nel sistema ciclabile del BICIPLAN tra gli itinerari di distribuzione e nel tracciato del greenbelt 2 , e completa la risalita in sponda destra della Stura dai parchi della Confluenza e dell'Arrivore fino a corso Vercelli



- collegamento ciclabile lungo Stura Lazio – itinerario in progettazione esecutiva entro il secondo semestre 2014, inizio lavori entro 2015.
 Percorso ciclabile bidirezionale in sede propria in sponda sinistre del torrente Stura, inserito nel sistema ciclabile del BICIPLAN su circolare C4. Il percorso si collega con le ciclopiste già esistenti nel parco Stura Nord e nel parco della Confluenza/ Meisino con direzione verso il comune di San Mauro.



- collegamento ciclabile Villaretto – inizio lavori e termine 2° semestre 2013.
 Il percorso bidirezionale in sede propria è inserito nel BICIPLAN tra gli itinerari di distribuzione e si propone di collegare la borgata di Villaretto con il comune di Borgaro Torinese e la rete ciclabile del progetto PRUSST Tangenziale Verde.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

L'AREA CENTRALE

7. L'AREA CENTRALE

L'area centrale caratterizzata dal tessuto storico significativo delle diverse epoche di sviluppo della città, può essere identificata dall'attuale ZTL, con un'estensione verso ovest fino al viale della Spina Centrale, che rappresenta la tangente dell'area stessa.

Al suo interno negli ultimi vent'anni si sono progressivamente attuati interventi di riqualificazione/pedonalizzazione, moderazione del traffico che rendono l'area sempre più a misura dei pedoni e dei ciclisti.

La planimetria illustrativa rappresenta quella che è la distribuzione sul suo territorio delle aree pedonali, delle piste e dei percorsi ciclo-pedonali esistenti.

Sono state individuate dieci "porte ciclabili" che costituiscono il naturale ingresso all'area in bici, quali attestamenti delle principali direttrici ciclabili, nelle quali occorrerà prevedere il miglioramento della sicurezza e della riconoscibilità con predisposizione di infopoint con planimetria dell'area centrale ed i percorsi ciclabili segnalati.

All'interno dell'area, che misura circa 2,5 kmq, se non per alcuni piccoli interventi di completamento, non si intendono realizzare nuovi percorsi ciclabili, in quanto con l'offerta attuale di piste e con le vie pedonalizzate che costituiscono attraversamenti ciclabili naturali, nord sud - Lagrange, Carlo Alberto, ed est-ovest Garibaldi, oltre le grandi piazze pedonali, l'area offre una discreta ciclabilità di attraversamento e distribuzione.

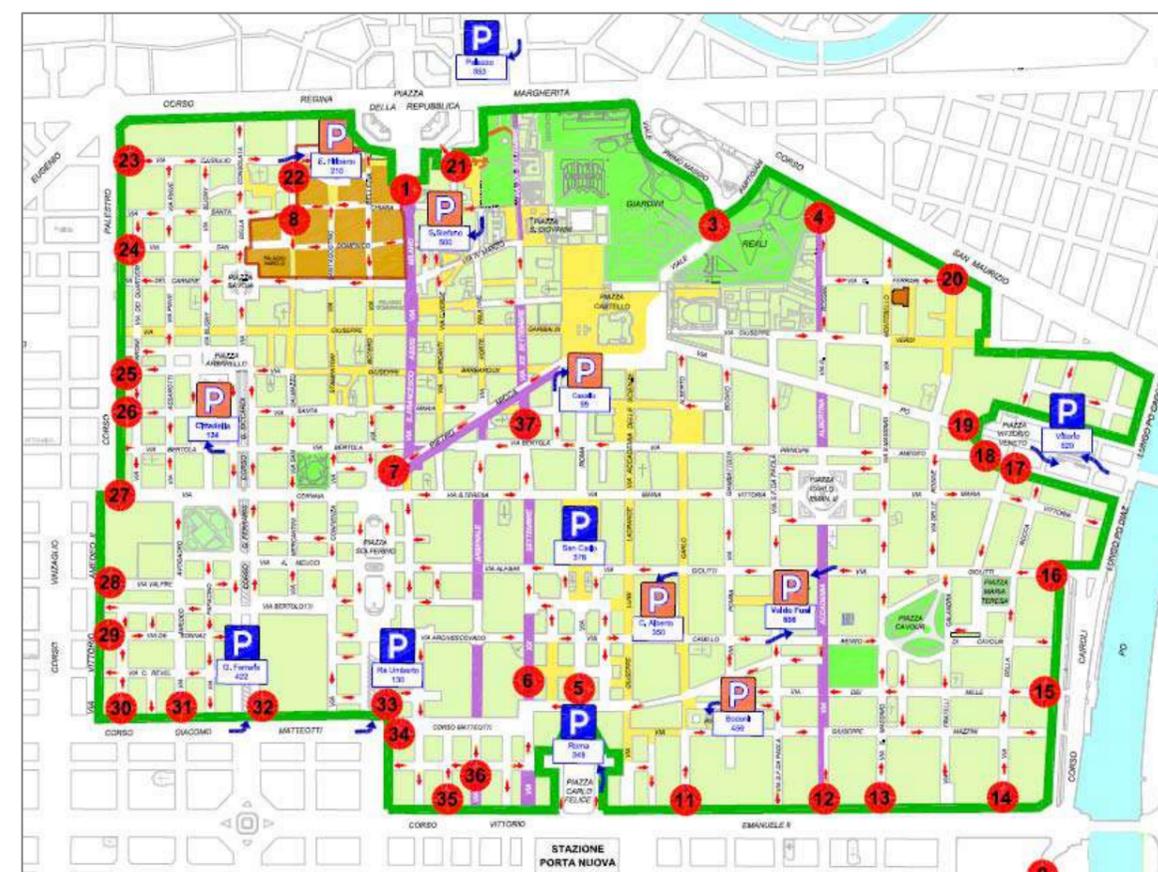
Sono previsti in futuro interventi di riqualificazione legati alla realizzazione di parcheggi pertinenziali e pubblici (piazze Lagrange, Paleocapa, Carlina, Albarello, corso Galileo Ferraris), si sta pianificando la valorizzazione dell'area dei Giardini Reali e quindi il processo a favore della pedonalità-ciclabilità dell'area avrà ulteriori sviluppi nel tempo.

Inoltre in previsione del completamento del viale della Spina, con il sottopasso di piazza Statuto, è pensabile rivedere alcuni attraversamenti veicolari dell'area, per esempio modificando la circolazione sull'asse Siccardi - Consolata, oggi utilizzato come attraversamento nord-sud, che potrebbe ritrovare una dimensione più adeguata e simile alle vie al contorno, con traffico più locale e possibilità di recupero di piazza Savoia, creando una continuità con la vicina via Garibaldi.

L'area centrale si relaziona dal punto di vista della ciclabilità con la circolare 1 che corre all'incirca lungo il suo sul perimetro, meglio descritta nel paragrafo apposito. Lungo i controviali dei corsi perimetrali è possibile, in alternativa al provvedimento dei 30 km/h delineare la corsia ciclabile mono-direzionale.

In alcuni nodi ritenuti di difficile attraversamento ciclabile e segnalati dalle Associazioni ciclistico/ambientaliste sono stati sviluppati progetti di messa in sicurezza.

Nelle pagine a seguire si allegano i punti più significativi che prossimamente saranno interessati dai lavori.

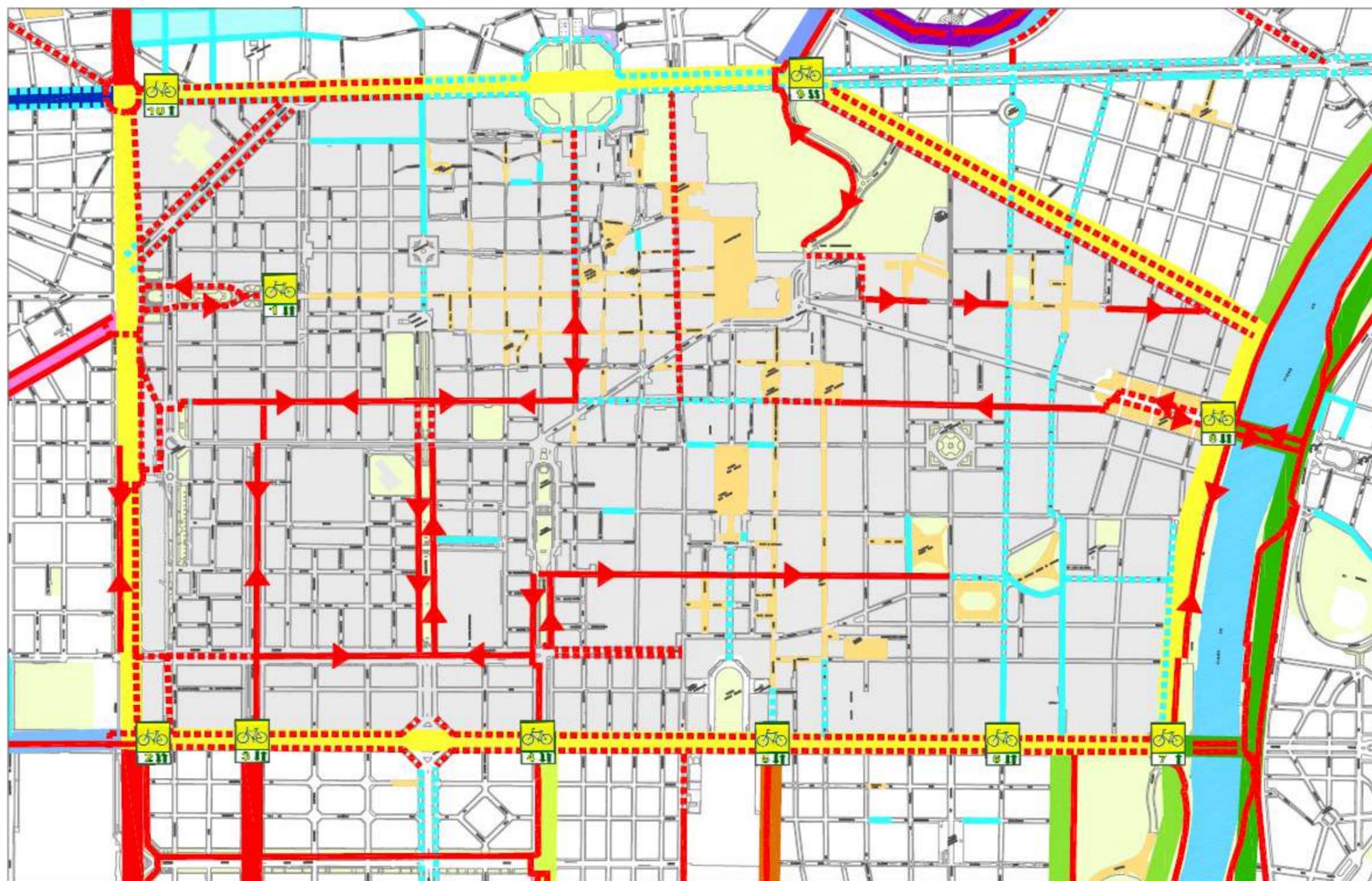


La ZTL centrale con i 37 varchi elettronici:

- Porte elettroniche esistenti
- ZTL Centrale
- ZTL Pedonale
- ZTL Area Romana
- ZTL Trasporto Pubblico
- Sensi unici veicolari
- P Parcheggi Interni alla ZTL
- P Parcheggi con accessibilità esterna alla ZTL
- ← Ingressi ai parcheggi

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

L'AREA CENTRALE



Gli interventi di completamento che si prevedono in area centrale:

- nodo Statuto
- Matteotti-Bolzano-Inghilterra; Matteotti tra XX settembre e Re Umberto
- XX settembre percorso ciclo-pedonale (tratto Regina – Bertola)
- Completamento via universitaria (da valutare se inserirla nel



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

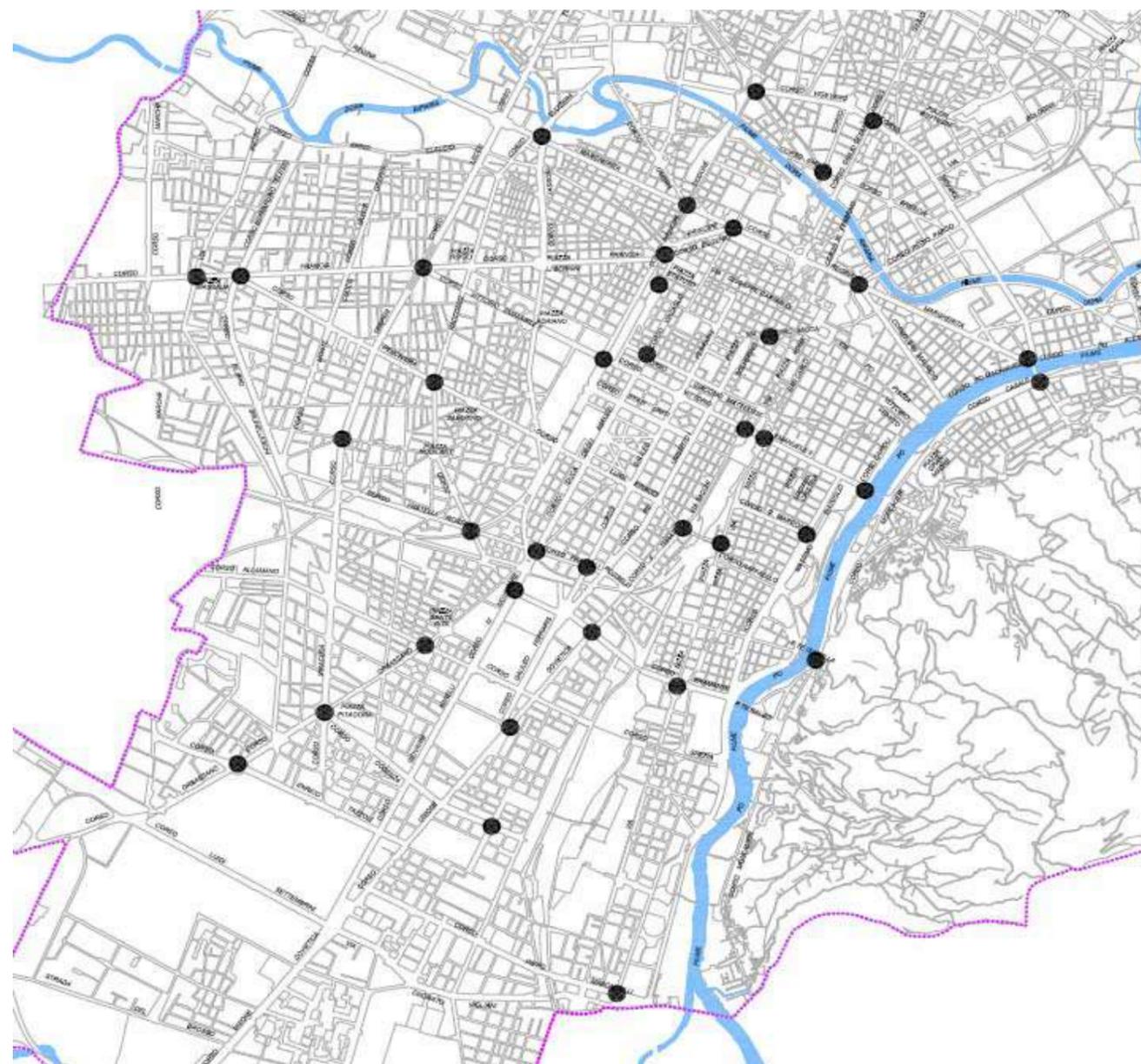
8. GLI ATTRAVERSAMENTI CICLABILI DEI NODI

L'attenzione è stata posta sulla messa in sicurezza di alcuni nodi critici segnalati dalle associazioni.

Sono stati analizzati gli incroci rispetto alla necessità di migliorare l'attraversamento ciclabile, sia in presenza di piste, sia dove è necessario realizzare raccordi mancanti; Nelle pagine seguenti a titolo esemplificativo sono allegati i progetti dei nodi più complessi di Statuto - XVIII Dicembre (Porta Susa), Bertola – Manzoni – Vinzaglio, Matteotti - Bolzano, Vittorio Emanuele II, Castelfidardo, Inghilterra.

I nodi dove non sono presenti piste e dove l'organizzazione viabile è complessa e necessita di opere stradali per il ridisegno degli stessi, saranno oggetto di approfondimento in una seconda fase.

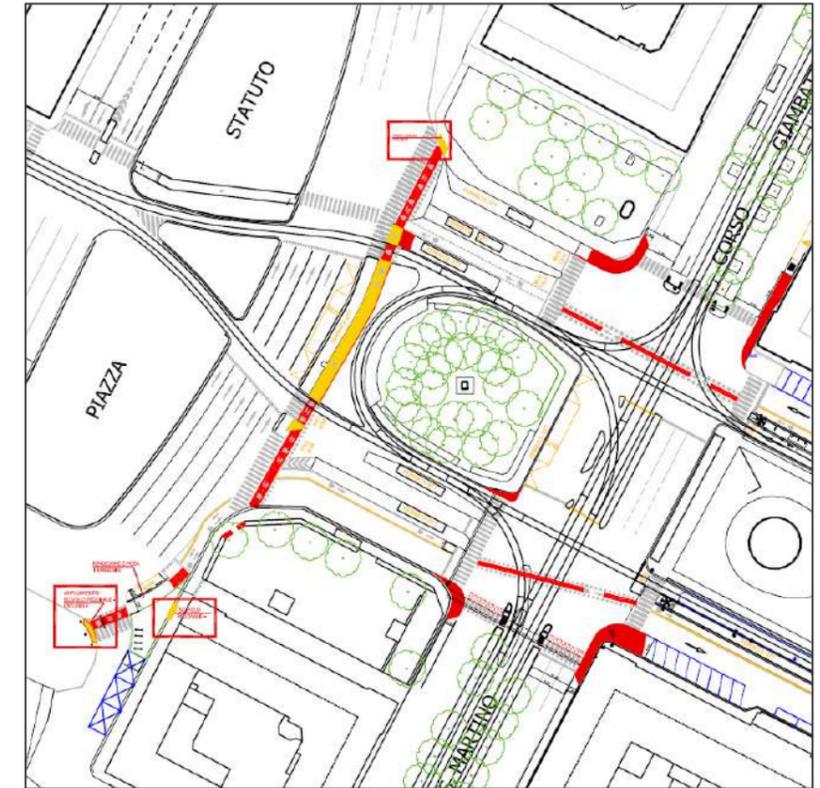
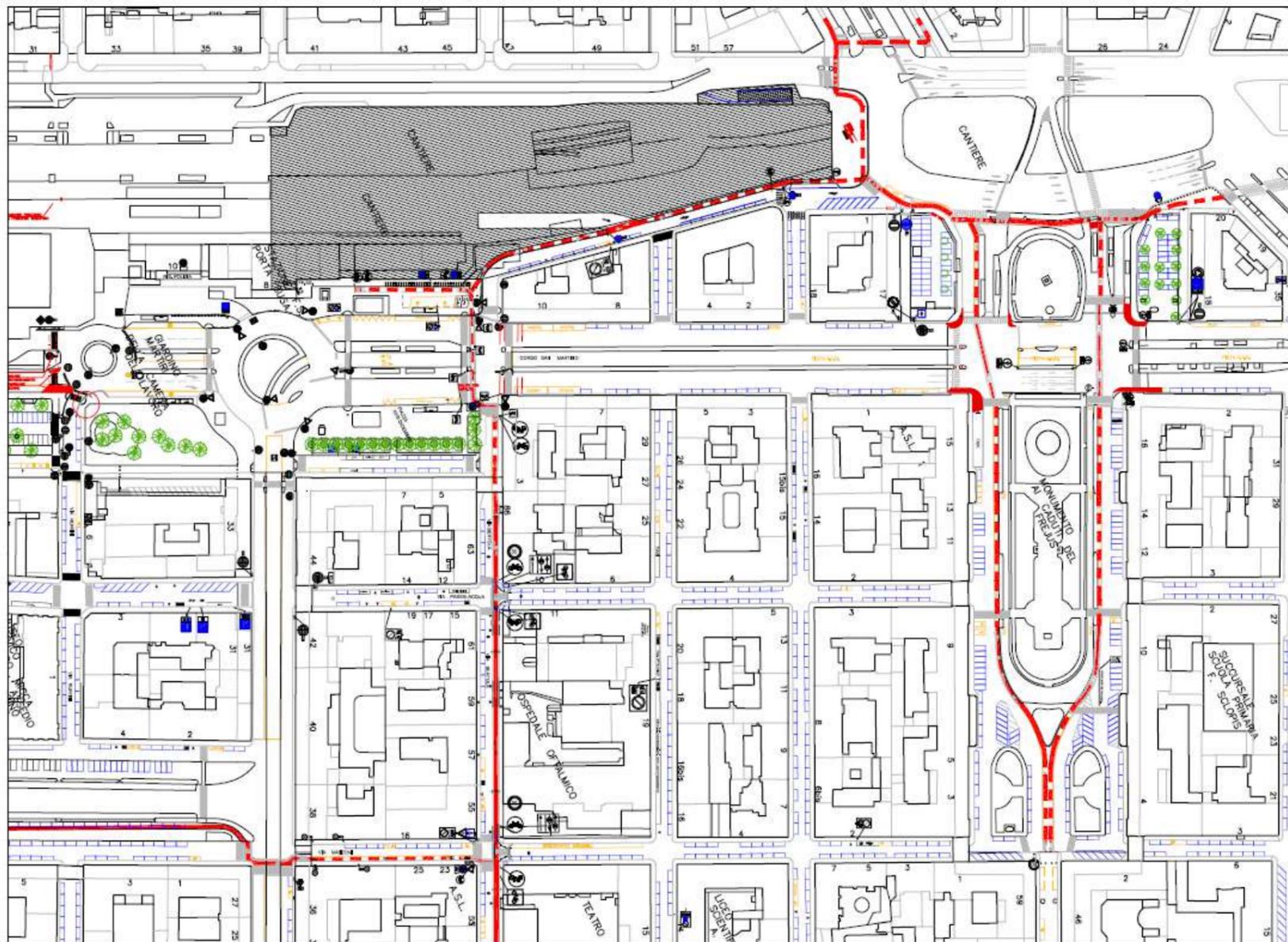
1	Piazza Statuto
2	Corsi Principe Oddone – Regina – Umbria
3	Corsi Castelfidardo – Vittorio - Inghilterra
4	Corsi Vinzaglio – Matteotti
5	Via Bertola – Via Cernaia
6	Via Bertola – piazza XVIII dicembre (Porta Susa)
7	Corso Vittorio – Via Nizza
8	Via Nizza - Corso Sommeiller
9	Corso Vittorio - Ponte Vittorio, parco Valentino
10	Piazza Vittorio
11	Ponte Corso Regina - Corso Regina – Corso casale
12	Corso Moncalieri – Ponte Isabella
13	Corsi Francia – Peschiera – Brunelleschi –Telesio
14	Corsi Rosselli – Corso Duca Degli Abruzzi
15	Piazza Marmolada



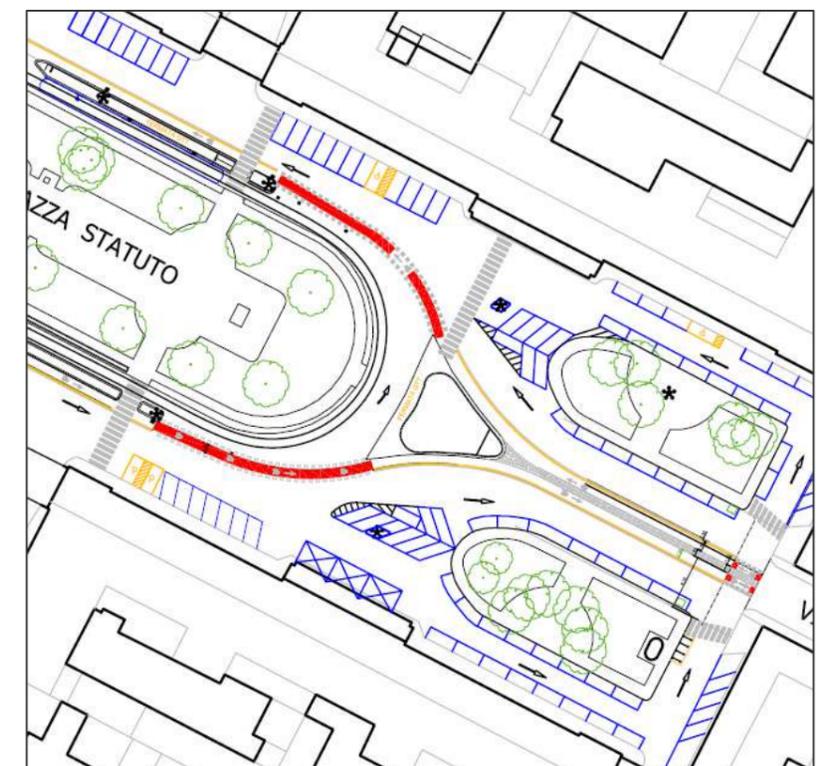
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Gli attraversamenti ciclabili dei nodi – soluzioni progettuali

Nodo Statuto - piazza XVIII dicembre, corso Francia (Porta Susa), via Bertola, via Manzoni, corso Vinzaglio



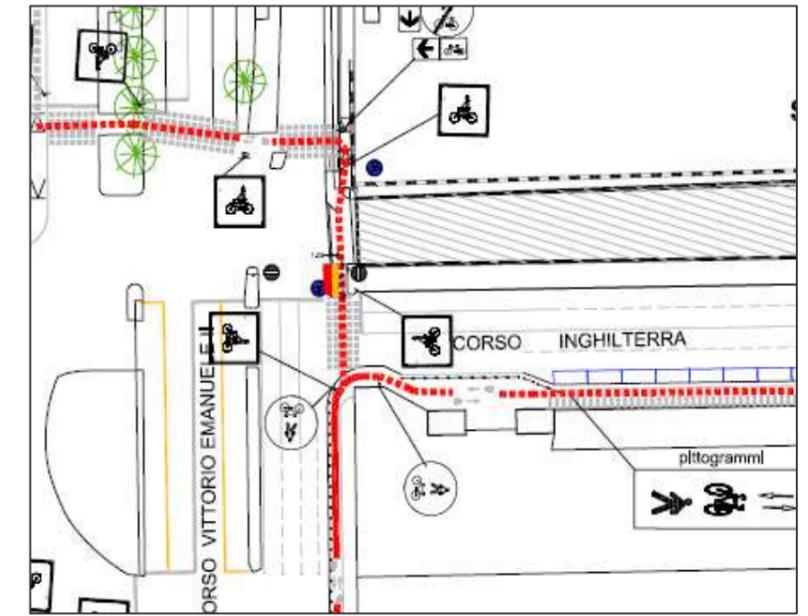
Dettagli piazza Statuto



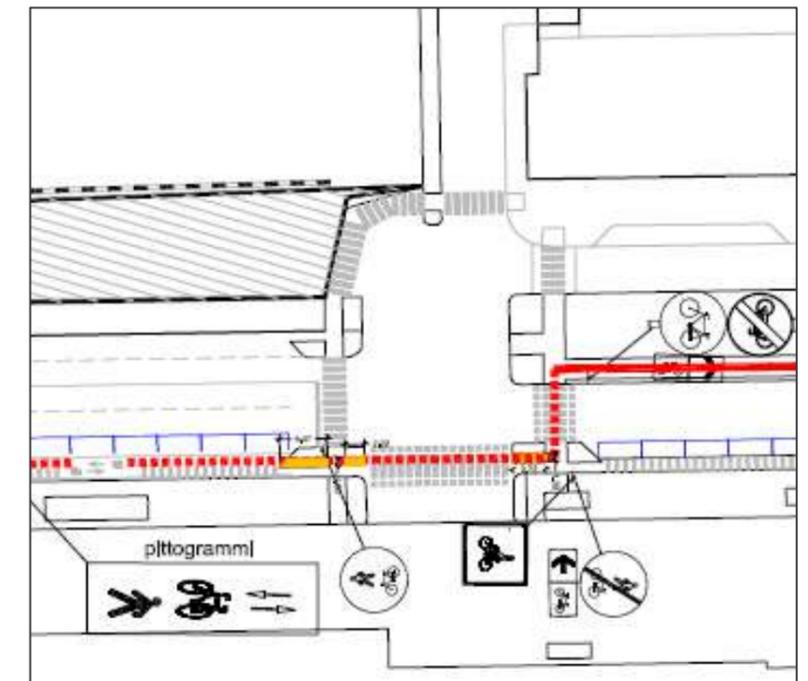
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Gli attraversamenti ciclabili dei nodi – soluzioni progettuali

Nodo Matteotti – corsi Bolzano, Vittorio Emanuele II, Castelfidardo, Inghilterra



Dettagli corso Inghilterra



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

9. LA CICLABILITÀ DIFFUSA

9.1. Analisi della maglia stradale- Gerarchia PUMS

La **gerarchia viaria** è stata definita nell'ambito dei **Piani urbani del traffico (PUT)**, in coerenza a quanto specificato nelle Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, rispetto al carattere funzionale che la Città assegna alle strade.

La Città ha così individuato, attraverso il **PUT**, la funzione preminente o l'uso più opportuno, che ciascun elemento viario deve svolgere all'interno della rete stradale urbana, per risolvere i relativi problemi di congestione e sicurezza del traffico, in analogia e stretta correlazione agli strumenti urbanistici che determinano l'uso delle diverse aree esterne alle sedi stradali.

Il PUT ha potuto quindi classificare una strada che presenta caratteristiche geometriche di rango superiore, in una fascia inferiore a seconda della funzione che ha ritenuto utile per la circolazione cittadina e quindi poter adottare dei provvedimenti di gestione e moderazione del traffico, quali rotatorie, dossi o introdurre limiti di velocità.

Ad esempio molti viali storici e di nuova realizzazione, sono stati classificati come strade interquartiere, pur presentando caratteristiche costruttive geometriche di strade di scorrimento. In particolare la Città con l'aggiornamento del PUT (2002), ha confermato sostanzialmente la classificazione delle cinque tipologie di strade urbane già previste nel P.U.T. 1995 (strade di scorrimento veloce, di scorrimento, d'interquartiere, di quartiere, locali), puntando l'accento soprattutto sulla sicurezza e sulla moderazione della velocità di percorrenza di alcuni assi stradali.

Nel PUMS la gerarchia funzionale delle strade è stata ripresa e aggiornata secondo gli stessi criteri di classificazione.

Analizzando la classificazione della rete stradale di Torino si evidenziano cinque tipologie di strade urbane:

D1 - strade urbane di scorrimento veloce

D2 - strade urbane di scorrimento,

E1 - strade urbane d'interquartiere,

E2 - strade urbane di quartiere,

F - strade urbane locali

rete di scorrimento veloce (carreggiate centrali separate, sosta nei controviali, e limitazione massima delle interferenze a raso con la viabilità circostante) in parte esistente, in buona parte ancora da realizzare, che assolve funzione di attraversamento dei settori periferici;

rete di scorrimento in ambito urbano, costituito dai grandi viali di impianto più recente, adatti alla funzione di accesso alla città e spostamento interquartiere, che formano la rete di supporto principale per la circolazione veicolare in ambito urbano, non destinate al traffico di attraversamento ma con funzione a servizio delle grandi direttrici di traffico interne alla città;

nel PUT 2002 si è puntato l'accento soprattutto sulla sicurezza e sulla moderazione della velocità di percorrenza di alcuni assi stradali e queste tipologie sono state limitate ad alcuni assi stradali d'ingresso in città con caratteristiche funzionali strettamente di attraversamento

rete interquartiere, composta da una terza categoria di viali urbani, per lo più storici, in posizione centrale e quindi con presenza di forti funzioni commerciali e residenziali, assolve prevalentemente a funzioni di distribuzione interna a settori, anche consistenti, dell'area urbana.

All'interno della gerarchia viaria del Piano Urbano del Traffico si conferma quindi la presenza di una categoria di strade intermedia fra "strade di scorrimento" e "di quartiere", prevista dalle emanande direttive per la redazione dei P.U.T., denominata "strade interquartiere";

rete viaria di quartiere, incentrata soprattutto sulle "direttrici storiche di fuoriuscita", che attualmente assorbe quote di mobilità e molteplicità di funzioni assolutamente non sopportabili per le limitate dimensioni, percorse in gran parte dalla rete tranviaria di impianto risalente al primo Novecento;

rete viaria locale, compresa all'interno della rete viaria primaria dove prevale la mobilità veicolare locale, la mobilità ciclo-pedonale, spazi e attività di relazione.

Vi prevalgono le funzioni di tipo "locale" ed è soggetta a misure di moderazione della velocità e del traffico veicolare, alla realizzazione di vie a regime particolare legate alla residenza ed al commercio (vie residenziali, vie pedonali, vie parcheggio, etc.).

L'analisi che si vuole approfondire rispetto alla ciclabilità urbana, si concentra sulla rete interquartiere e sulla rete di quartiere / locale.

Sulla rete interquartiere si analizzano tutti gli assi e si verifica a che livello siano "ciclabili", ovvero se siano già dotati di pista in sede propria, o se abbiano le caratteristiche per poter istituire una corsia ciclabile nei controviali o se sia funzionale istituire limitazioni di velocità (30Km/h).

Rispetto alle vie di quartiere e locali, l'analisi individua le "isole ambientali", ovvero quelle zone delimitate dalle vie di quartiere e caratterizzate dal reticolo delle vie locali, nelle quali è ragionevole ipotizzare zone 30, per favorire la mobilità ciclo-pedonale.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

9.2. Analisi corsi - viali cittadini

La rete di distribuzione interquartiere è costituita, per la gran parte, dai viali storici urbani compresi all'interno della 1^a cinta daziaria e le loro prosecuzioni verso l'esterno realizzate in epoca successiva.

Comprende:

- i grandi corsi a contorno del centro storico (Corso Vittorio Emanuele II, Regina Margherita, S. Maurizio, Principe Eugenio e Principe Oddone)
- l'anello dei viali della 1^a cinta daziaria (Corso Vigevano, Mortara, Tassoni, Ferrucci, Principe Oddone, Bramante, D'Azeglio, Cairoli)
- i viali storici di penetrazione da Ovest (Corso Francia, Peschiera, Tirreno, Sebastopoli) da Sud - Ovest (Corso Vinzaglio, Galileo Ferraris, Re Umberto, Unione Sovietica) a cui si aggiungerà il futuro viale della spina centrale
- i viali paralleli al Po (Corso Unità d'Italia, Belgio, Moncalieri e Casale)
- il secondo anello di corona periferica Nord - Ovest (Via Reiss Romoli, Sansovino, P. Cossa, De Sanctis, Reni)
- alcune direttrici minori di collegamento e fuoriuscite periferiche (Via Artom, potenziata dal nuovo ponte sul Sangone, Via Pianezza, Strada Altessano, Via Druento, Corso Vercelli oltre Piazza Rebaudengo e Via Botticelli).

Si sono analizzati tutti gli assi e si è verificato il livello di ciclabilità, ovvero se siano già dotati di pista in sede propria, o se abbiano le caratteristiche dimensionali per poter accogliere una corsia ciclabile nei controviali o se sia funzionale istituire limitazioni di velocità (30Km/h)

Nelle pagine seguenti sono riportati **gli assi stradali dotati di controviali** sui quali si **potrebbero sperimentare corsie ciclabili e/o limitazioni di velocità (30Km/h).**

Non sono inseriti gli assi stradali già dotati di pista ciclabile in sede propria.



Rete stradale inter- quartiere

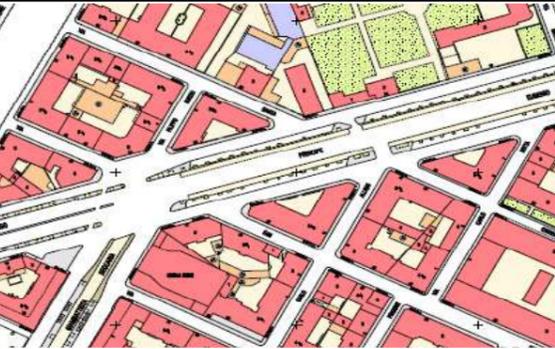
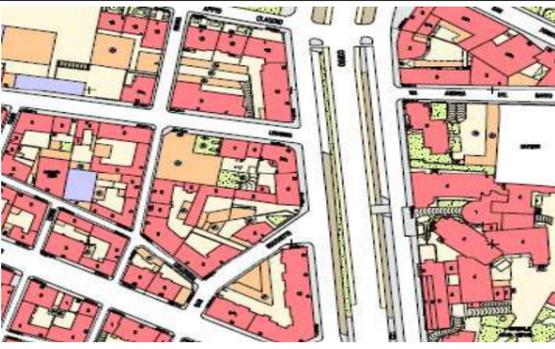
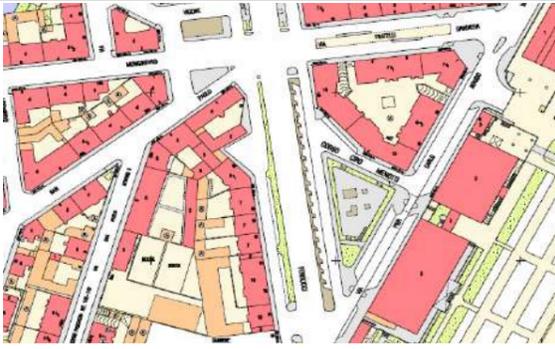
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Codice	Asse stradale	estratto planimetrico	Presenza pista ciclabile	Piattaforma stradale	Itinerario	Note progetto	interconnessioni
1.	corso Giulio Cesare (tratto corso Emilia/piazza della Repubblica)		mancante	tratto Emilia /Lungo Dora: Carr. centrale tpl – controviali laterali per il traffico veicolare		Possibile istituzione di corsia ciclabile su ambo dei controviali (da verificare)	pista ciclabile di lungo Dora Napoli/Firenze
				tratto Lungo Dora via Borgo Dora si controviali		istituzione 30 km/h (da verificare)	pista ciclabile di lungo Dora Napoli/Firenze
2.	corso Grosseto (tratto nodo Grosseto – corso Molise)		mancante	Carreggiata veicolare centrale con spartitraffico Si Controviali laterali	Circolare 3-4	istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile monodirezionale nei due controviali	Pista di corso Cincinnato Pista prevista su via Arnò di collegamento con quella esistente di via Badini Confalonieri
3.	Corso Ferrara		mancante	Carreggiata veicolare centrale con spartitraffico Si controviali laterali	Circolare 4	istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile monodirezionale nei due controviali	Pista viale delle Primule Pista che collega il Comune di Pianezza
4.	Corso Potenza		mancante	Carreggiata veicolare centrale con spartitraffico Si controviali laterali		istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile monodirezionale nei due controviale (sez. controviale circa 10 m.)	Piste del Parco Pellerina Tratti previsti 30 Km/ora di corso Regina Margherita Pista prevista lungo la sponda della Dora Pista di via Badini Confalonieri e via Stradella Pista prevista di corso Grosseto

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

5.	Corso Vigevano		mancante	Carreggiata veicolare centrale con spartitraffico Si controviali laterali	Circolare 2	È in progetto sul controviale nord nel tratto compreso tra via Cigna e piazza Crispi (Urban 3) istituzione 30 km/h nei rimanenti tratti di controviali (da verificare)	Pista prevista sul primo tratto di via Cigna per poi collegarsi a corso Venezia anch'essa prevista Pista prevista su via Saint-Bon
6.	Corso Novara		mancante	Carreggiata veicolare centrale con spartitraffico Si controviali laterali	Circolare 2	È in progetto sul controviale nord nel tratto compreso tra piazza Crispi e via Aosta (Urban 3) istituzione 30 km/h nei rimanenti tratti di controviali (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali nel tratto via Aosta corso Regio Parco (sez. controviali circa 10 m.)	Pista lungo Dora Firenze e lungo Dora Colletta Pista prevista in corso Regio Parco Pista prevista in via Aosta di collegamento alla pista di corso Taranto Pista prevista su corso Vercelli di collegamento alla pista in lungo Dora Napoli
7.	Corso Tortona		mancante	Carreggiata veicolare centrale con spartitraffico Si controviali laterali	Circolare 2	istituzione 30 km/h (controviale nord) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nel controviale sud (sez. controviale circa 9 m.)	Piste di Lungo Po Machiavellie Lungo Po Antonelli Pista di Lungo Dora Firenze Pista prevista di corso Novara
8.	Corso Regina Margherita		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviali laterali	Direttrice 8	istituzione 30 km/h (da verificare) tratto largo Regina – Denina possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali tratti Ariosto/Consolata – Principe Oddone e Tassoni-Potenza (sez. controviale da 7 a 10 m.)	Pista prevista di corso Umbria Pista prevista di corso Principe Oddone Pista prevista di corso Svizzera Tratti previsti 30 Km/ora in corso Lecce e corso Potenza Tratti previsti 30 Km/ora in corso Lecce e corso Potenza Parco Pellerina e lungo le sponde della Dora

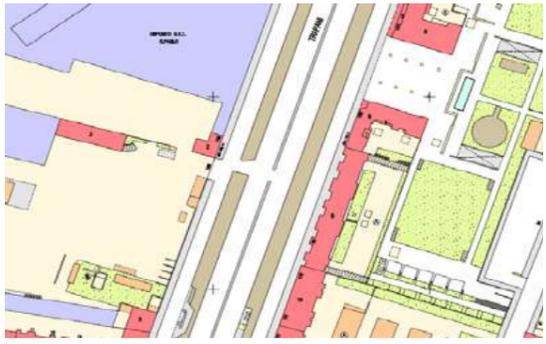
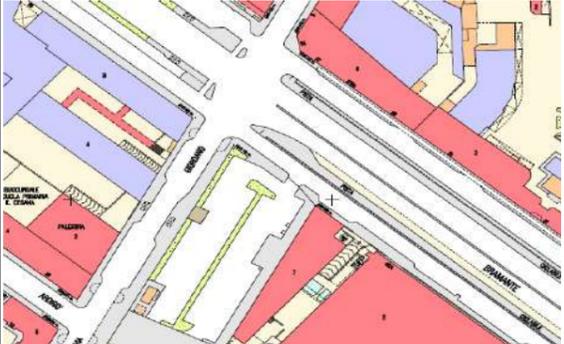
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

9.	Corso San Maurizio		Nel tratto che parte da corso Regina Margherita e via Rossini esiste un percorso ciclo-pedonale che costeggia il corso all'interno dei Giardini Reali.	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviali laterali	Circolare 1	istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. controviale da 7 a 8 m.)	Intersezione della pista ciclabile di via Verdi ang. via Vanchiglia. Collegamento della pista proveniente dal corso Regio Parco e Viale 1° Maggio. Che raggiunge la piazza Castello. In corrispondenza di via Montebello e via Sant'Ottavio verrà attraversata dalla pista Universitaria che prevede la limitazione della velocità a 30 km/h e in alcuni punti delle vie dei restringimenti della sezione stradale.
10.	Corso Principe Eugenio		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviali laterali		istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. controviale da 7 a 8 m.)	Pista prevista su corso Regina Margherita Pista prevista su corso Principe Oddone Pista prevista su piazza Statuto
11.	Corso Tassoni		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviali laterali		istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. controviale da 7 a 10 m.)	Tratti previsti 30 Km/ora su corso Regina Margherita Pista prevista di via Cibrario Pista di corso Francia Tratti previsti 30 Km/ora di corso Francia
12.	Corso Ferrucci		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviali laterali		istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nel controviale est tratto Fratelli Bandiera- Nino Bixio(sez. controviale da 7 a 8 m.)	Pista di corso Francia Tratti previsti 30 Km/ora su corso Francia Pista di corso Vittorio Emanuele II Tratti previsti 30 Km/ora su corso Peschiera

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

13.	Corso Lecce		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviai laterali		istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviai (sez. controviale da 7 a 10 m.)	Piste del Parco Pellerina Tratti previsti 30 Km/ora di corso Regina Margherita Pista prevista di corso Appio Claudio Pista prevista di via Lessona Tratti previsti 30 Km/ora di corso Francia Pista di corso Vittorio Emanuele II
14.	Corso Francia (tratto piazza Bernini-confine cittadino)		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviai laterali	Diretrice 7a	istituzione 30 km/h (da verificare)	Pista prevista di corso Inghilterra e piazza Statuto Pista prevista di corso Tassoni Tratti previsti 30 Km/ora di corso Tassoni e corso Ferrucci Pista prevista di corso Racconigi Tratti previsti 30 Km/ora di corso Trapani e corso Lecce Pista di corso Monte Cucco Pista di corso Monte Grappa Pista prevista di corso Marche
15.	Corso Vittorio Emanuele II (tratto corso Castelfidardo-corso Cairoli)		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviai laterali	Circolare 1	istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviai (sez. controviale da 7 a 9 m.)	Accesso alla pista di Corso Castelfidardo Accesso alla pista di corso Duca degli Abruzzi e corso Vinzaglio Accesso alla pista di corso Re Umberto Accesso alla pista di via Sacchi attraverso un tratto previsto Accesso alla pista di via Nizza Accesso alla pista di corso Massimo D'Azeglio Accesso alla pista lungo la sponda sinistra del Po (viale Virgilio) ed attraverso il ponte Umberto I alle piste lungo le sponde destre del PO
16.	Corso Galileo Ferraris (tratto piazzale Costantino il Grande-corso Matteotti)		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviai laterali		istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviai (sez. controviale da 7 a 9 m.)	Pista prevista di corso Lepanto Pista di corso Re Umberto Pista prevista di corso De Nicola Pista di corso Stati Uniti Pista prevista di corso Vittorio Emanuele II Pista di corso Matteotti

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

17.	Corso Trapani		mancante	Carreggiata veicolare unica con spartitraffico Si controviai laterali		istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviai (sez. controviale circa 7 m.)	Pista di corso Rosselli
18.	Corso Siracusa (tratto corso Lione-piazza Pitagora)		mancante	Carreggiata veicolare unica con spartitraffico Si controviai laterali		istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviai (sez. controviale da 7 a 8 m.)	Pista di collegamento a via Castelgomberto attraverso la pista di via Tirreno e Arbe Pista di corso Sebastopoli Pista di via Filadelfia Pista prevista di corso Orbassano
19.	Corso Lepanto		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviai laterali	Circolare 2	istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviai (sez. controviale circa 7 m.)	Previsione 30 Km/ora sui controviai di corso Unione Sovietica e corso Turati
20.	Corso Bramante (tratto corso Unione Sovietica - via Giordano Bruno e tratto Carducci Massimo d'Azeglio)		mancante	Carreggiata veicolare unica senza spartitraffico Si controviai laterali	Circolare 2	istituzione 30 km/h (da verificare) tratto Carducci Massimo d'Azeglio controviale sud tratto Carducci Massimo d'Azeglio, possibile corsia ciclabile mono-direzionale nel controviale nord (sez. controviale circa 7 m.)	Previsione 30 Km/ora sui controviai di corso Unione Sovietica e corso Turati Pista di via Giordano Bruno Pista esistente e prevista di corso Bramante Pista prevista di via Nizza Pista prevista in corso Massimo D'Azeglio di collegamento a quella esistente Pista su corso Dogliotti

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

21	Corso Giambone (tratto corso Unione Sovietica - via Giordano Bruno)		mancante	Carreggiata veicolare centrale con spartitraffico Si controviali laterali		istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. controviale circa 10 m.)	Pista di corso Cosenza Tratti previsti di corso Unione Sovietica Pista prevista di via Giordano Bruno Pista di via Pio VII
22	Corso Massimo D'Azeglio		mancante	Carreggiata veicolare centrale senza spartitraffico Si controviali laterali	Direttrice 2b1	istituzione 30 km/h (da verificare) possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. controviale circa 7 - 10 m.)	all'altezza di corso Vittorio interscambio con le piste in sponda destra attraverso il ponte Umberto I sul Po all'altezza di corso Dante interscambio con le piste in sponda destra attraverso il ponte Balbis sul Po

Gli assi stradali, non dotati di piste, sui cui controviali in alcuni tratti si potrebbero sperimentare corsie ciclabili o limitazioni di velocità (30Km/h), sono i seguenti:

- | | |
|----------------------------|-------------------------|
| Corso Giulio Cesare | Corso Grosseto |
| Corso Ferrara | Corso Potenza |
| Corso Vigevano | Corso Novara |
| Corso Tortona | Corso Regina Margherita |
| Corso San Maurizio | Corso Principe Eugenio |
| Corso Tassoni | Corso Ferrucci |
| Corso Lecce | Corso Francia |
| Corso Vittorio Emanuele II | Corso Galileo Ferraris |
| Corso Trapani | Corso Siracusa |
| Corso Lepanto | Corso Bramante |
| Corso Giambone | Corso Massimo D'Azeglio |

9.3 Il doppio senso ciclabile- sperimentazioni

Si valuterà, previa formulazione di specifico quesito al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, la possibilità di sperimentare, in alcuni specifici ambiti la circolazione in bicicletta nei due sensi di marcia nelle strade a senso unico.

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

10. LE "ISOLE AMBIENTALI"

Nelle **strade di quartiere e strade locali**, che rappresentano la maggioranza della rete viaria urbana torinese, si intende favorire la funzione locale privilegiando la sicurezza pedonale dal traffico veicolare dovuto alla compresenza di attività e residenze.

La riorganizzazione della viabilità, articolata secondo nuove tipologie d'uso, deve tenere conto delle esigenze di messa in sicurezza di spazi specifici per la sosta e la mobilità ciclo-pedonale e di ottimizzazione della rete viaria per il traffico veicolare.

"Nel caso delle strade locali appartenenti agli ambiti residenziali, in cui le misure di moderazione della velocità dovrebbero ridurre fortemente la pericolosità della circolazione promiscua di veicoli a motore e biciclette, in genere non è necessario predisporre piste ciclabili riservate". **(Da linee guida per la Sicurezza stradale sezione B - I contenuti dei piani urbani della sicurezza stradale).**

Le **"isole ambientali"**, individuate all'interno della viabilità principale e delle strade di quartiere, sono caratterizzate da una rete viabile di carattere locale, nelle quali prevale la mobilità veicolare di carattere residenziale, la mobilità ciclo - pedonale, spazi e attività di relazione.

Vi prevalgono le funzioni di tipo **"locale"** e possono essere soggette a misure di moderazione della velocità e del traffico veicolare, alla realizzazione di vie a regime particolare legate alla residenza ed al commercio (vie residenziali, vie pedonali, vie parcheggio, etc.).

Specialmente nelle **"isole" ambientali**, con opportuni interventi da attuarsi prevalentemente sul suolo pubblico, si possono ridisegnare luoghi e recuperare spazi, ricreando un ambiente ed una nuova immagine urbana. In questo caso occorre procedere ad un ribaltamento dei concetti di fluidificazione del traffico applicati alle vie di scorrimento, in quanto il traffico locale deve essere rallentato e reso compatibile con le funzioni proprie delle aree ambientali, scoraggiando il traffico parassita di attraversamento.

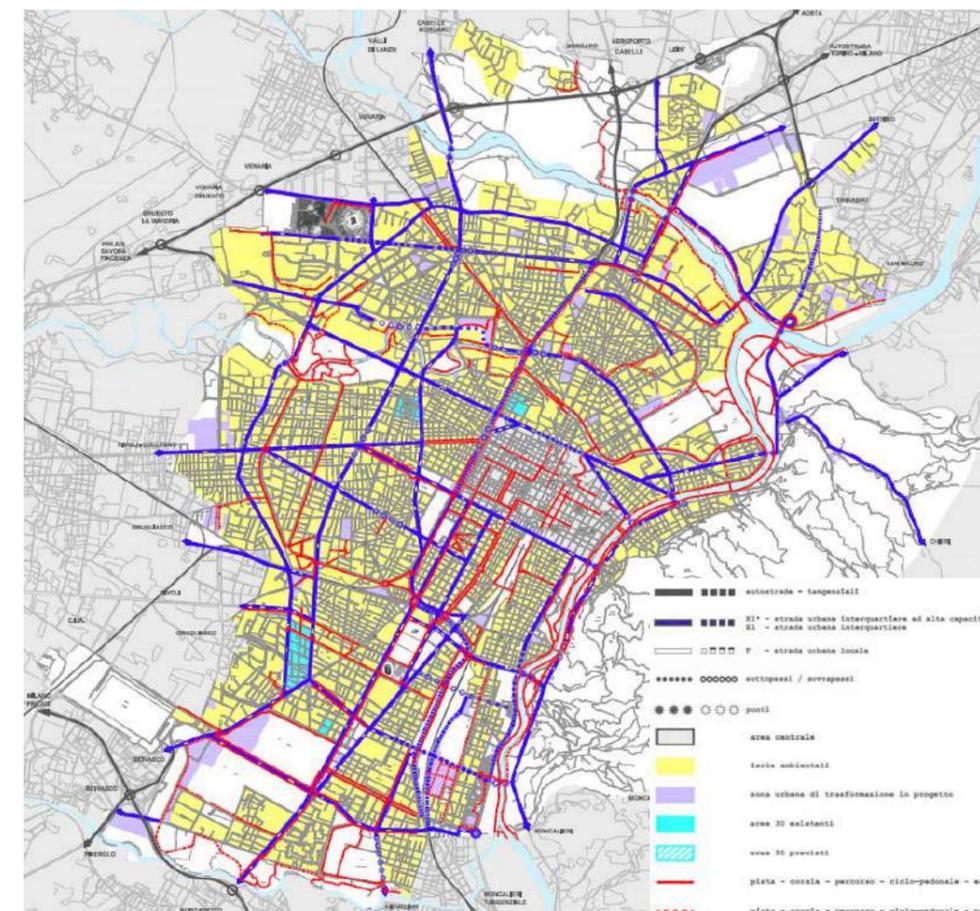
All'interno delle **"isole ambientali"** occorre applicare i seguenti criteri di ingegneria del traffico:

- riduzione della capacità della strada incrementando gli spazi destinati ai pedoni, ai ciclisti, al gioco dei bambini (sia con uso esteso di elementi dissuasori, sia con risagomatura della carreggiata);

- moderazione della velocità non solo con regolamentazioni appropriate (**zone 30 km/h**), ma anche con dispositivi fisici di rallentamento (dossi, dissuasori, pavimentazioni differenziate, flessi ed ostacoli);
- riorganizzazione della sosta, creando stalli ben delimitati e proteggendo gli attraversamenti pedonali;
- diversa condotta di guida, ribaltando il diritto di precedenza sulle componenti più deboli del traffico (pedoni, ciclisti);
- realizzazione di aree pedonali con riqualificazione degli spazi pubblici.

La planimetria seguente evidenzia la diffusione delle "isole ambientali" sul territorio cittadino, dove naturalmente potrebbero essere istituite delle zone 30, dove la mobilità ciclo-pedonale possa svolgersi in sicurezza.

L'istituzione progressiva, con l'eventuale realizzazione di elementi di moderazione e di riordino del traffico, secondo le priorità condivise con le Circostrizioni, può rappresentare un tassello fondamentale del Biciplan.



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

10.1. Le zone a 30 – esempi realizzati sul territorio cittadino – l'area "Castelgomberto"

L'area 30 "Castelgomberto", può essere un esempio significativo di come si siano affrontate le problematiche della circolazione in una zona cittadina particolarmente densa di residenze e attività commerciali.

La zona ha avuto un notevole sviluppo negli anni 60-70, anni nei quali la città si è notevolmente espansa, pensando principalmente allo sviluppo della parte edilizia e non affrontando in modo approfondito il tema della mobilità. In quegli anni le auto in circolazione erano nettamente inferiori al numero attuale, e non esistendo una normativa che obbligasse gli edifici ad essere dotati di adeguate autorimesse, la sosta avveniva principalmente su strada.

Negli anni la cultura si è modificata e, se da un lato è aumentato notevolmente il numero delle auto residenziali, dall'altro si sta diffondendo una mobilità più sostenibile che cerca di favorire anche gli altri mezzi di spostamento, quali il mezzo pubblico e la bicicletta oltre gli spostamenti a piedi.

La necessità quindi di far coesistere in sicurezza le diverse modalità di spostamento, favorendo nel contempo un miglior uso dello spazio pubblico per agevolare le relazioni, ha modificato la progettazione e gestione delle strade.

In questa direzione la Regione Piemonte, in attuazione al Piano regionale della sicurezza stradale del 2007-2009, ha avviato la diffusione della strategia delle zone 30 nelle aree urbane, promuovendo iniziative tese a migliorare la sicurezza del territorio, intesa soprattutto alla salvaguardia delle cosiddette "utenze deboli".

La Città di Torino con la Circoscrizione 2 aveva aderito al Bando "Piano Regionale della Sicurezza Stradale – Programma Annuale di Azione 2007", presentando una proposta di istituzione di un ambito di "Zone 30" nell'area di Via Castelgomberto, dove si evidenziavano fattori di rischio (elevata incidentalità delle intersezioni) dovuti alla presenza di funzioni non coerenti con il carattere residenziale e commerciale, che la rendevano idonea a costituire un "progetto pilota".

Le caratteristiche dell'area, ad elevata densità abitativa (circa 10.000 abitanti), vedevano la presenza di problemi legati alla circolazione stradale con l'utilizzo improprio delle strade interne all'area come strade di attraversamento, insieme alla localizzazione di diversi punti d'interesse e attrazione, e la necessità di ridurre e regolamentare i punti di particolare conflitto e quindi l'incidentalità, rivedendo le organizzazioni delle intersezioni.

In considerazione di quanto suesposto l'istituzione del limite di velocità di 30 Km/h non è una misura accessoria al progetto, ma è l'elemento fondante delle "zone 30" individuate dalla Regione quale misura strategica per il miglioramento della sicurezza stradale. È altresì evidente che, viste le caratteristiche menzionate, era intenzione della Circoscrizione tutelare la zona dal traffico parassita di attraversamento, che potrà continuare ad utilizzare i corsi posti al contorno.

Si è definito il perimetro dell'area delimitato da strade di interquartiere con funzione di distribuzione e attraversamento cittadino, (Siracusa, Orbassano, Reni e Sebastopoli) sul quale sono state identificate le "porte" d'ingresso all'area, che sono state connotate a seconda del tipo di traffico e di funzione stradale ...

All'interno dell'area sono stati identificati i nodi problematici sia per la geometria che per l'incidentalità...si sono individuate le soluzioni migliorative quali realizzazioni di elementi di moderazione del traffico...

Tutte queste azioni hanno favorito la mobilità debole (pedoni e ciclisti), ridotto l'incidentalità, aumentata la fruizione degli spazi pubblici e la cittadinanza ha mostrato un indice di gradevolezza.

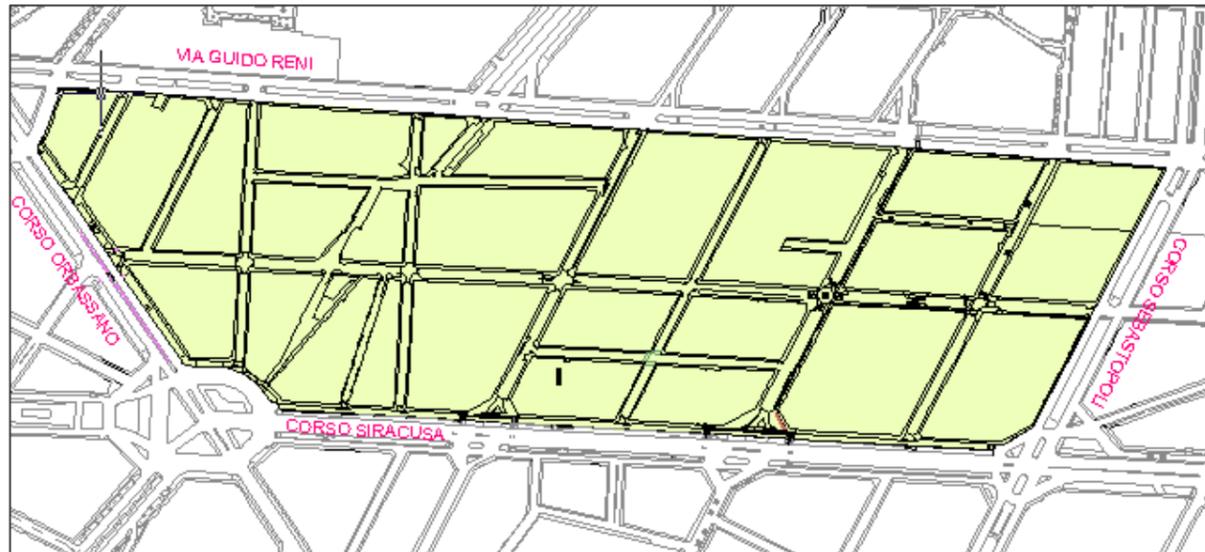
Una campagna di comunicazione condotta con la circoscrizione 2, utilizzando diversi mezzi d'informazione è stata rivolta ai residenti e ai frequentatori abituali della zona. La comunicazione ha contribuito a informare sulle innovazioni e i vantaggi derivanti dalla Zona 30 e dalle misure di moderazione del traffico, a favorire l'accettazione delle trasformazioni, a motivare l'intervento di fronte agli oppositori (in genere automobilisti preoccupati per limitazioni e disagi immaginati), a stimolare la collaborazione nelle scelte di mobilità e i comportamenti di guida e a sensibilizzare verso una cultura dell'uso della strada come luogo di convivialità, incontro e gioco.



Alcune immagini dell'area



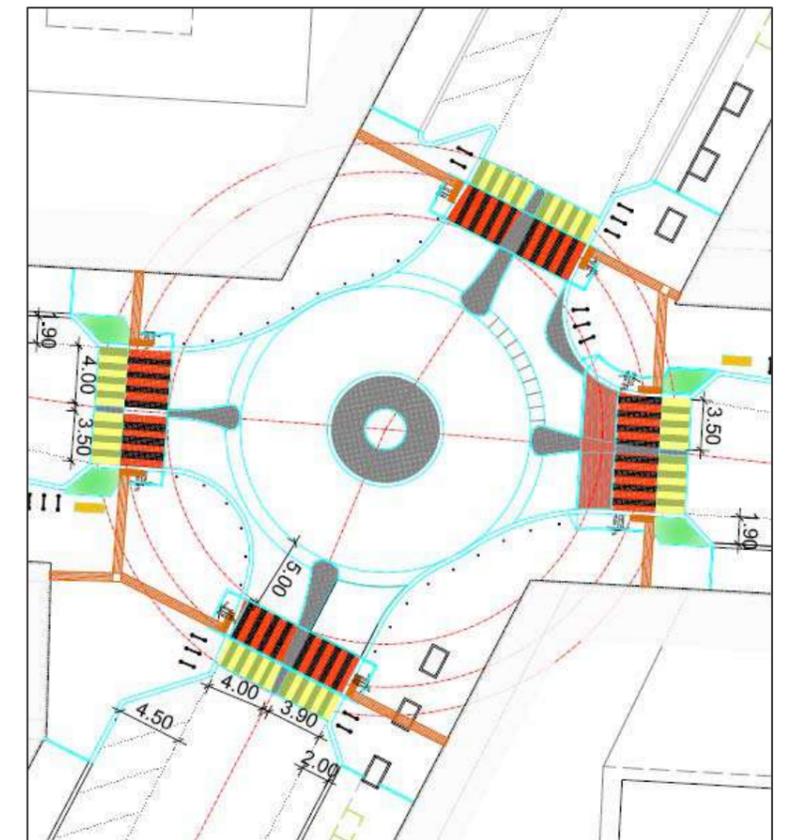
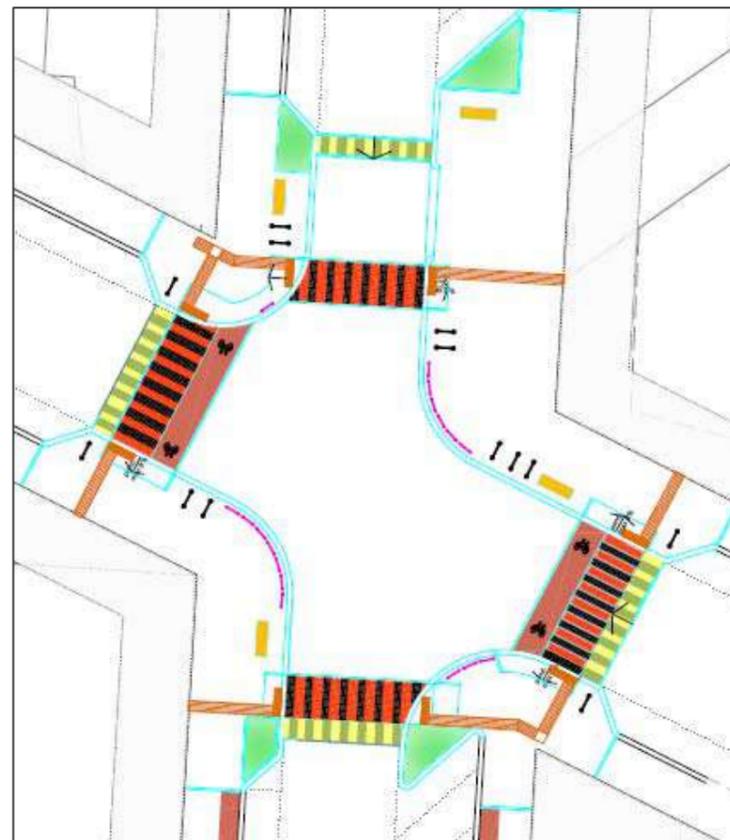
PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE



L'area oggetto dell'intervento



I punti analizzati e sui quali si sono attuati gli interventi di diversa natura



Le porte 1 e 2 d'accesso all'area - particolari

PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

11. LA SEGNALETICA D'INDIRIZZAMENTO CICLABILE

Il tema della segnaletica ciclabile deve essere affrontato secondo due tipologie. Innanzitutto esiste la segnaletica d'obbligo ai sensi del Codice della Strada e del suo Regolamento di attuazione, che consiste nel corredare i percorsi con adeguata segnaletica orizzontale e verticale, in modo che il comportamento dei ciclisti sia corretto e che lo sia altrettanto quello degli altri utenti della strada. Tale tipologia di segnaletica assume un ruolo fondamentale per la disciplina della circolazione stradale.



Fig1a: Cartelli di inizio e fine di pista ciclabile (figg II 90 e 91, art 122, DPR 495/92)
 Fig1b: Cartelli di inizio e fine pista ciclabile contigua la marciapiede. (figg II 92/a e 93/a, art 122, DPR 495/92)
 Fig1c: Cartelli di inizio e fine percorso pedonale e ciclabile. (figg II 92/b e 93/b, art 122, DPR 495/92)



Fig 2: Attraversamento ciclabile. (fig II 324 art 135, DPR 495/92)



Fig 3: Cartello di pericolo per attraversamento ciclabile in strade extraurbane o urbane con velocità superiore a quello stabilito dall'art 142 comma 1 del CdS. (fig II 14 art 86, DPR 495/92)

Rispetto alla segnaletica di indicazione e indirizzamento il tema si amplia in quanto questa tipologia deve contenere l'insieme delle informazioni da offrire ai ciclisti, non solo urbani, per l'orientamento sui diversi percorsi e tracciati ciclabili di cui si compone la rete ciclabile cittadina.

Sulla rete principale cittadina, costituita dalle direttrici e circolari, verrà posizionata un'apposita segnaletica di riconoscibilità e indirizzamento in grado di fornire in modo regolare e continuo, le informazioni sul tracciato e sulle diverse interconnessioni.

Inoltre con le stesse modalità dovranno essere adeguatamente segnalati i tracciati ciclabili di distribuzione presenti nei quattro quadranti cittadini dotati.

La segnaletica, in particolare, dovrà consentire ai ciclisti, di essere informati sui diversi luoghi di interesse presenti lungo o in prossimità del percorso, oltre alle distanze necessarie e quindi indicativamente i tempi di percorrenza per raggiungere determinati punti strategici della città (poli di servizi, stazioni ferroviarie, metro...). Inoltre le informazioni potranno essere integrate con informazioni di carattere locale all'interno dei diversi quartieri attraversati dai tracciati ciclabili.

Infatti il progetto di segnaletica che si propone prevede sia cartelli identificativi, sia di indirizzamento e dovrebbe costituire un elemento progettuale obbligatorio nella previsione di una pista-percorso ciclabile.

Per connotare le direttrici e le circolari si sono studiati dei cartelli identificativi di dimensioni 15x15 cm da posizionare lungo i rispettivi tracciati



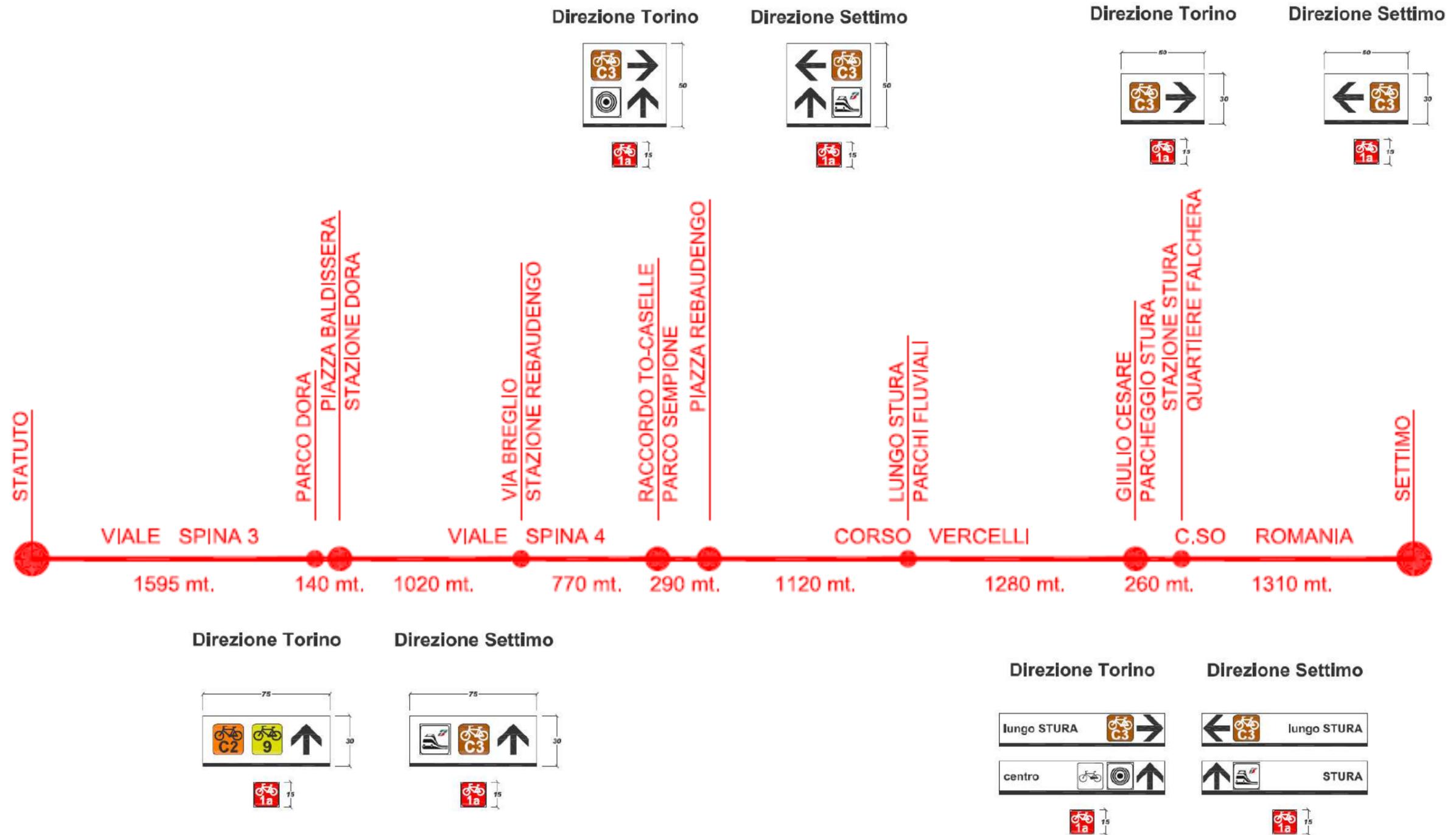
Nei nodi strategici dei tracciati principali saranno posizionati infopoint con le planimetrie della rete principale e di distribuzione, lo sviluppo del tracciato oltre ad altre informazioni specifiche dell'area al contorno, quali attrattori di zona, stazioni, bike sharing, parcheggi bici, ciclofficine, numeri utili...

Esempi di cartellonista per infopoint



PARTE III - LE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITÀ CICLABILE

Esempi di segnaletica d'indicazione e orientamento



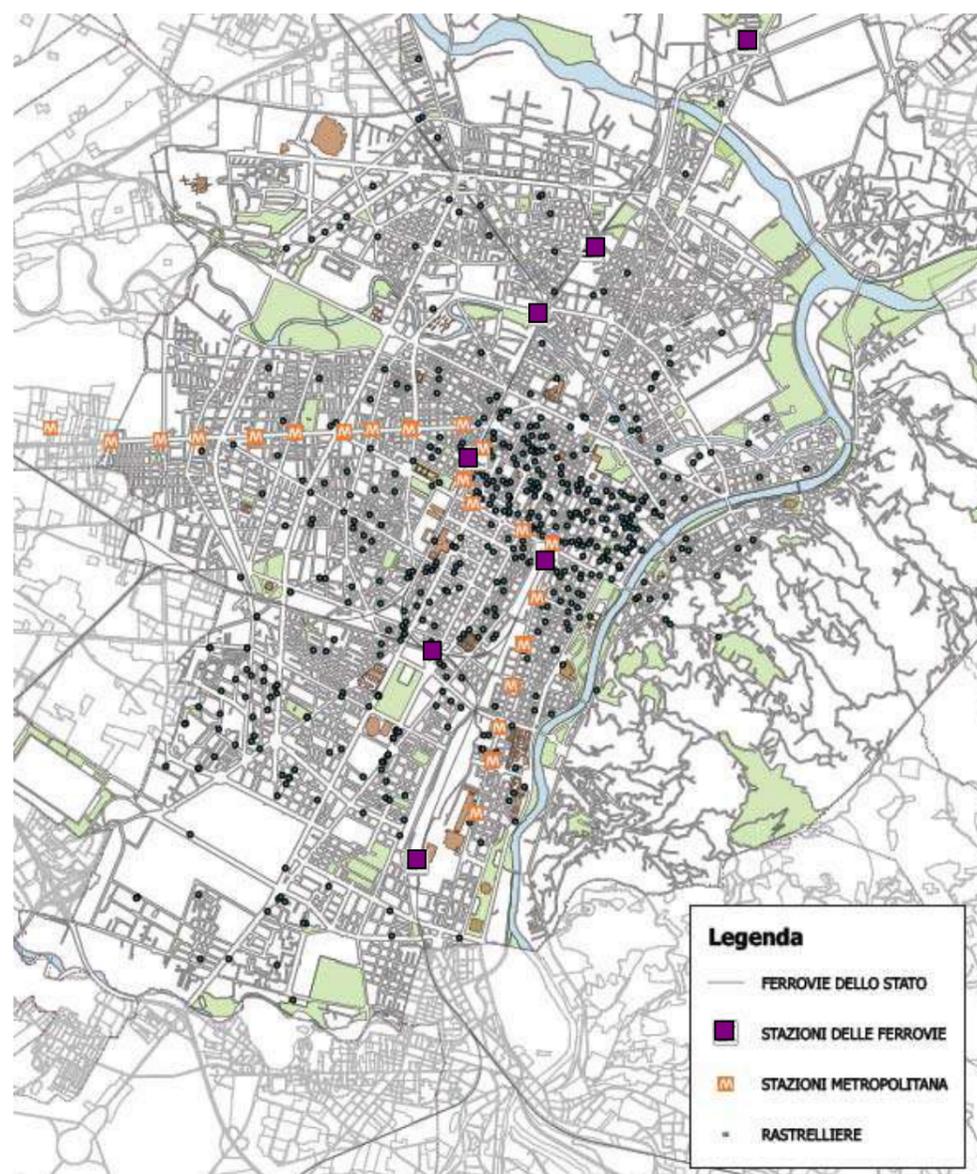
PARTE IV – COSTI – FINANZIAMENTI - RENDICONTO

12. LA SOSTA CICLABILE E L'INTERMODALITÀ

“Sul territorio cittadino sono state installate circa 5.000 rastrelliere principalmente localizzate in prossimità di luoghi d'interesse pubblico.

Sono allo studio nuove aree di sosta delle bici con particolare riferimento ai grandi poli di attrazione (stazioni ferroviarie, metro, università, poli di servizi...); queste saranno collocate in luoghi idonei ad incentivare l'uso della bici negli spostamenti casa-lavoro / casa-scuola, anche per periodi di sosta prolungata...”.

Pums - Allegato 3 misura operativa “3.a.4.1. Aumento dell'offerta di parcheggi per bici in corrispondenza delle stazioni di ferrovia e metro e degli attrattori”.



In continuità con il programma avviato con il piano degli Itinerari ciclabili approvato dalla Città nel 2004, che prevedeva la realizzazione di parcheggi bici diffusi su tutto il territorio cittadino, la Città ha proseguito la realizzazione di tali aree, seguendo la logica di localizzarli in prossimità dei luoghi di servizi d'interesse collettivo e poli di servizi.

Con la realizzazione della linea 1 di metropolitana si è consolidato il principio di favorire l'interscambio localizzando in prossimità delle fermate parcheggi bici e stazioni di bike-sharing.

Il concetto d'interscambio deve essere perseguito fortemente soprattutto dotando anche le stazioni ferroviarie lungo il passante di spazi per la sosta delle due ruote, prevedendo anche aree adeguate per la sosta lunga, in modo da favorire l'utilizzo della bici da parte dei pendolari.

Difatti, oltre ad dotare la città di percorsi ciclabili sicuri e ben collegati tra di loro, per incrementare l'utilizzo della bicicletta è altrettanto importante la presenza di un posteggio di qualità, riparato e sicuro.

In analogia a esempi già ampliamenti diffusi in altre nazioni, ma anche in via di espansione in Italia, è da prevedere l'allestimento di un numero sufficiente di posti di parcheggio bici ben disposti presso le stazioni ferroviarie.

Tale offerta può favorire l'aumento del numero di clienti delle ferrovie che si recano alla stazione in bici; inoltre un posteggio per cicli ben ordinato trasmette un'immagine positiva, previene i danneggiamenti ai cicli e aumenta la capienza del parcheggio.

Potrebbero essere individuate aree, in accordo con RFI, anche all'interno delle stazioni, meglio se coperte e controllate.

Sarebbe inoltre opportuno prevedere, qualora le aree fossero gestite, servizi per i ciclisti, quali ciclo-officine per la manutenzione e i ricambi dei mezzi.

Sono già attivi in alcune realtà italiane dei servizi ai ciclisti funzionali all'interscambio presso i parcheggi e le stazioni ferroviarie:

- utilizzo gratuito di una bicicletta per tutto il tempo della sosta agli utenti del parcheggio; questo tipo di servizio (Park e Bici), offre la possibilità di muoversi, specialmente nel centro storico, con la bici, riducendo gli spostamenti con i veicoli privati
- bicistazioni per abbonati dotati di sistema elettronico di video sorveglianza in ingresso e uscita, da installare presso le stazioni ferroviarie.

Trasporto bici sui mezzi pubblici

Si definirà con GTT la possibilità di caricare sui mezzi pubblici le bici pieghevoli, peraltro già possibile sulla metropolitana, e la gratuità del trasporto bici nei treni GTT intercomunali. Si approfondirà altresì la possibilità di sperimentare l'integrazione bici-bus, così come realizzato in alcune realtà straniere, con il posizionamento sul retro o davanti ai bus di linea delle rastrelliere portabici

PARTE IV – COSTI – FINANZIAMENTI - RENDICONTO

PARTE IV – COSTI - FINANZIAMENTI - PIANO ANNUALE - RENDICONTO

1. LE RISORSE

2. IL PIANO DI LAVORO E IL RENDICONTO

PARTE IV – COSTI – FINANZIAMENTI - RENDICONTO

1. I COSTI PER L'ATTUAZIONE DEL BICIPLAN

Le attività e gli interventi contemplati nel Biciplan portano ad una stima economica dei costi che vengono sinteticamente e indicativamente evidenziati nella tabella seguente. Le voci sono raggruppate per categoria di interventi.

BICIPLAN - Ipotesi teorica di PIANO ECONOMICO - COSTI con realizzazione attività su 10 anni

		base annua		totali 2013/2022	
		dati	€	dati	€
percorsi ciclabili	Direttrici/Circolari (km)	6,5	455.000	65	4.550.000
	rete di distribuzione (")	7	490.000	70	4.900.000
	manutenzioni		200.000		2.000.000
parcheggi	Archetti/ Posti bici in struttura protetta/coperta	2000	260.000	20.000	2.600.000
comunicazione e promozione	campagne di comunicazione	1	15.000		150.000
	Prodotti promozionali e informativi	nd	15.000		150.000
	iniziative/eventi	nd	10.000		100.000
TOTALE			1.243.400		12.434.000
		base annua (dal 2015)		totali 2015/2022	
bike sharing	stazioni attivate	24	720.000	190*	5.700.000

* a fine 2014 sarà completato l'ampliamento già finanziato per un totale di 200 stazioni attive saranno necessarie altre 190 stazioni per coprire il resto del territorio comunale

PARTE IV – COSTI – FINANZIAMENTI - RENDICONTO

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 parcheggiata 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.

2.2. Altri fondi

Programmi e bandi regionali Nazionali ed Europei

La Città continuerà ad utilizzare le possibilità di cofinanziamento che possono essere reperite attraverso i programmi specifici che la Regione, i vari Ministeri del Governo nazionale e l'U.E. approvano nell'ambito delle politiche di settore (Mobilità, Ambiente, Innovazione e Sviluppo economico...).

Sponsorizzazioni

Altro campo da approfondire che offre possibili soluzioni interessanti è quello della sponsorizzazione da parte di operatori economici particolarmente sensibili ai temi ambientali, e intelligenti nel cogliere i trend positivi e in crescita, che vorranno associare positivamente la loro immagine alla realizzazione di interventi, di maggior o minor entità, sulla mobilità dolce in città. Tale azione si rivolgerà anche agli operatori economici sul territorio, ivi compresi gli esercizi commerciali di vicinato, che vorranno migliorare l'accessibilità ciclabile alle loro sedi.

3. IL PIANO DI LAVORO E IL RENDICONTO

3.1 Il Piano di lavoro

Ogni anno verrà elaborato e discusso nel Gruppo di lavoro Mobilità ciclabile il Piano di lavoro sulla base delle indicazioni del Biciplan e del Comitato consultivo Biciclette, tenendo conto degli eventuali atti di indirizzo del Consiglio Comunale. Il Piano annuale sarà esaminato all'interno del Comitato Consultivo Biciclette, che comprende tutte le Associazioni ciclistiche della Città, nonché dalle Circoscrizioni interessate che si esprimeranno entro 30 giorni dal ricevimento del testo. La bozza del Piano verrà inoltre illustrata alle Commissioni Consiliari competenti allo scopo di raccogliere indicazioni e osservazioni prima della sua approvazione definitiva da parte della Giunta Comunale. Il Piano conterrà i progetti e le azioni che si intendono realizzare relativamente alle tematiche che compongono il Biciplan, con l'indicazione dei costi e delle priorità. La redazione del Piano di lavoro dovrà anche essere inserita nel PEG (Piano Esecutivo di Gestione) dell'Amministrazione, in ragione anche dei suoi possibili raggiungimenti.

3.2 La verifica e il rendiconto

A fine di ciascun esercizio il Gruppo di Lavoro sulla Mobilità ciclabile svolgerà una verifica sul lavoro svolto e renderà conto alla Giunta e al Comitato Consultivo Biciclette. Ogni 2 anni, in concomitanza con la pubblicazione dell'Indagine sulla mobilità dell'Agenzia Mobilità Metropolitana, si misureranno gli effetti delle azioni e interventi realizzati in relazione agli obiettivi reali (share modale, traffico, inquinamento, incidenti). Il Piano potrà essere modificato in itinere sulla base delle valutazioni conseguenti. I risultati raggiunti verranno debitamente comunicati alla cittadinanza.

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

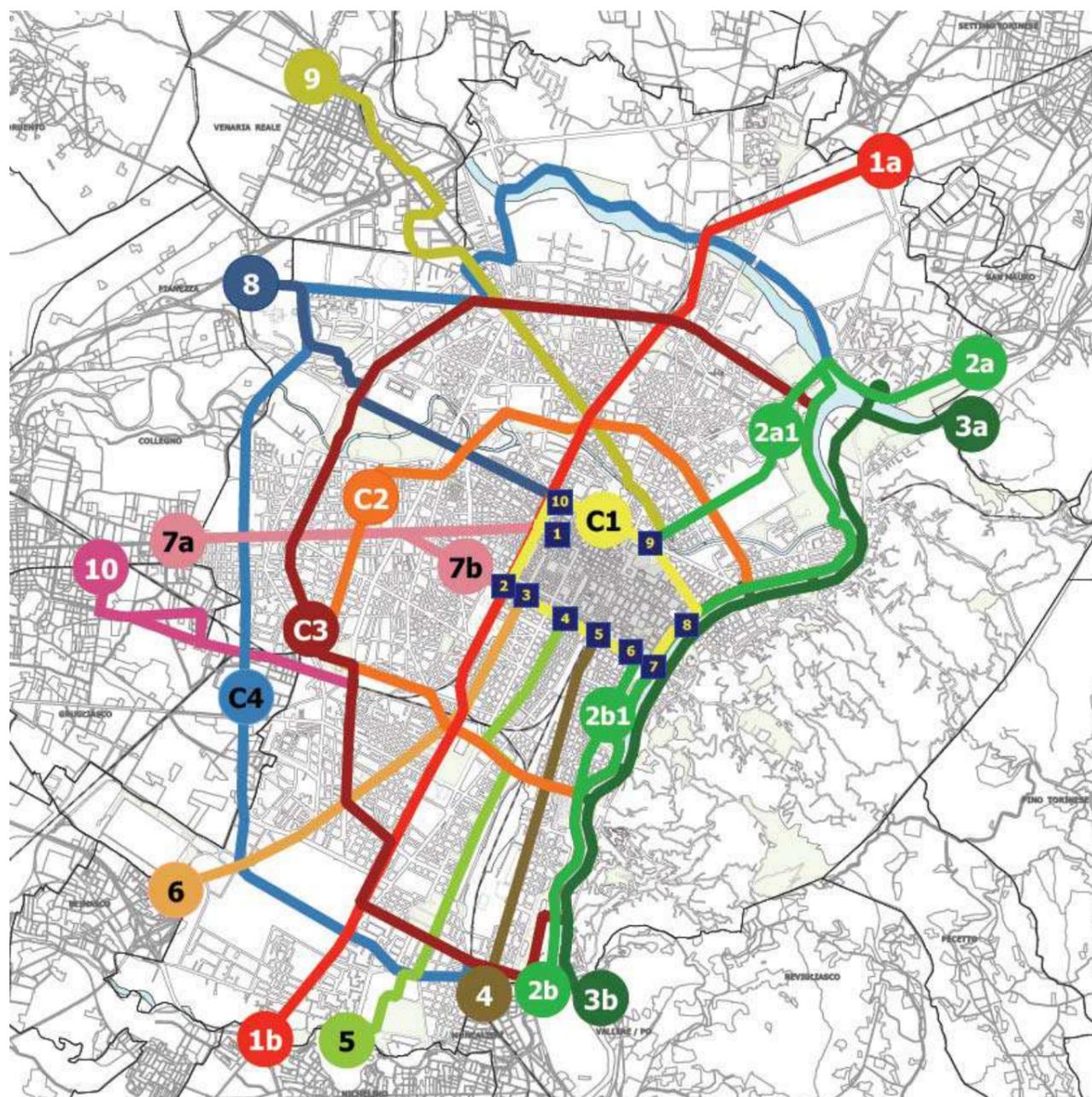
PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

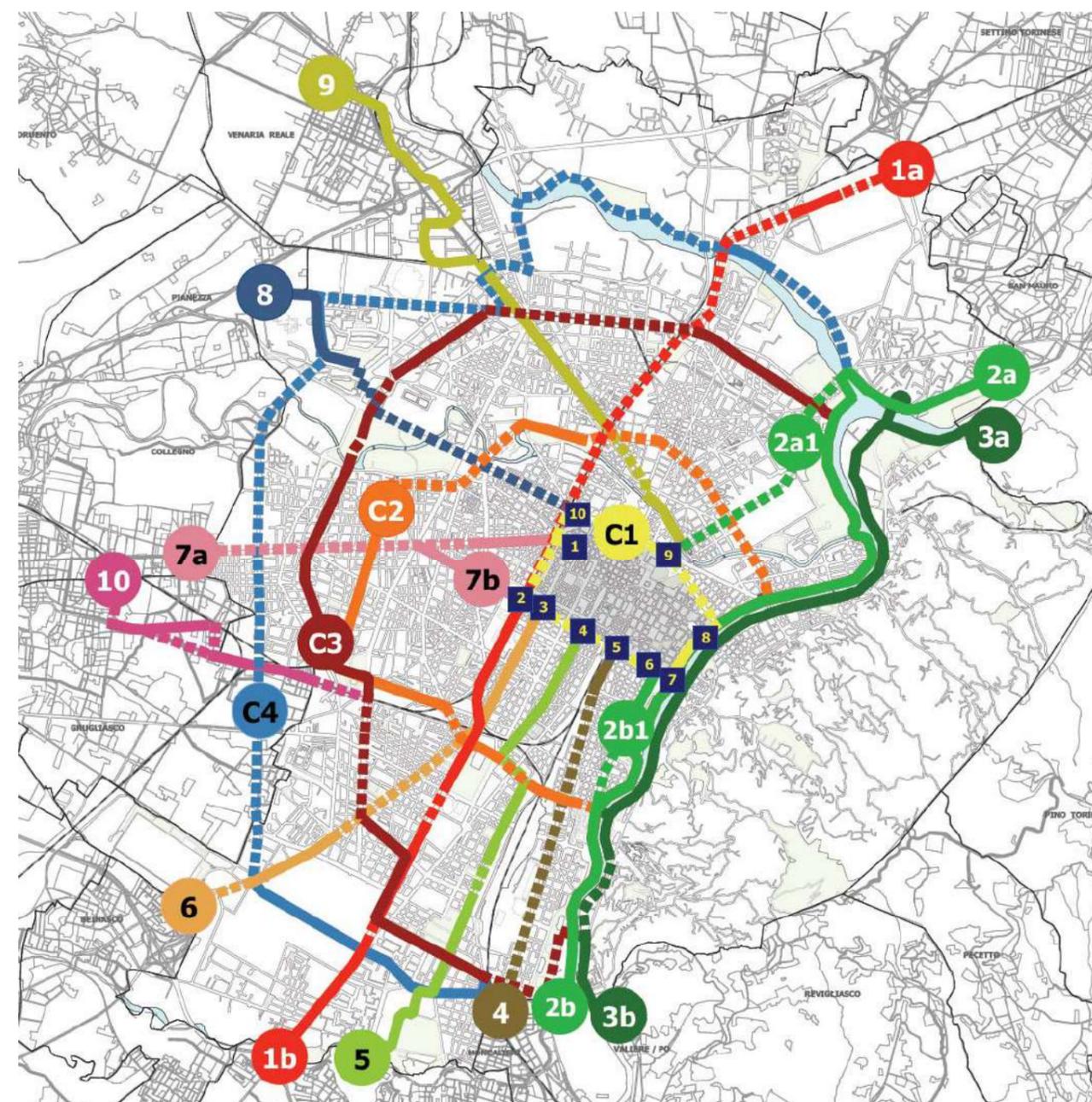
Il presente documento sintetizza gli interventi necessari al completamento della rete ciclabile. In ordine sono elencati gli interventi sulle direttrici e circolari per completare la rete ciclabile principale, e di seguito gli interventi nei quattro quadranti cittadini. Nella tabella sono evidenziati i tratti mancanti e i diversi soggetti che interverranno alla loro realizzazione. La colonna "interventi da programmare" indica gli interventi che la Città dovrà attuare secondo un programma di priorità. Sono inserite tutte le tipologie: piste in sede propria, percorsi ciclo-pedonali, corsie ciclabili, interventi di moderazione del traffico

Le due planimetrie seguenti indicano:

planimetria 1 - scenario futuro delle direttrici e circolari



planimetria 2 - scenario attuale delle direttrici e circolari (in tratteggio i tratti mancanti)



PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

DIRETTRICE 1	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
1a piazza Statuto (porta 1) - Settimo (confine)	7.800	6.50						
Corso Principe Oddone		1.550		Viale della spina 3	Tracciato provvisorio da lungo Dora Napoli a piazza Baldissera compresa			
Corso Venezia		1.550		Viale della spina 4				
Corso Vercelli		2.550					Pista ciclabile da prevedere sul marciapiede nord	
Corso Romania		850	Trasformazione quadrante nord/est					
1b piazza Statuto (porta 1) – Stupinigi	8.600	1.620						
Attraversamento Piazza Statuto		720				Nell'ambito Programma manutenzione straordinaria Suolo pubblico (2012)		
corso Inghilterra		300		Viale della spina 2				
corso Agnelli tratto Sebastopoli/Filadelfia		350					percorso ciclo-pedonale su banchina est lato stadio	
corso Agnelli tratto Traiano / Settembrini		250					percorso ciclo-pedonale su banchina est e ovest con attraversamento del corso	

NOTA: Le misure in nero rappresentano le lunghezze grafiche

Le misure in rosso rappresentano le lunghezze e le somme dei singoli tratti

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

DIRETTRICE 2	lunghezza totale direttrice m.	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
2a1 Giardini Reali (porta 9) – ponte Amedeo VIII (piazza Damiano Chiesa)	3.900	3.650						
<i>Corso Regio Parco</i> (tratto lungo Dora Firenze – corso Verona)		450					Percorso ciclo-pedonale sulla banchina centrale alberata, da regolamentare (segnaletica)	
<i>Corso Regio Parco</i> (tratto corso Verona - corso Novara)		350					Percorso ciclo-pedonale sulla banchina centrale alberata, da realizzare	
<i>Corso Regio Parco</i> (tratto corso Novara – Manifattura tabacchi – piazza Sofia – corso Taranto)		2180	Pista ciclabile in previsione nell'ambito del Masterplan Var. 200					
<i>Tratto Regio Parco</i> (piazza Sofia - ponte Amedeo VIII)		570					Percorso ciclo-pedonale, da regolamentare su uno dei due marciapiedi (segnaletica)	
2b Piazza Vittorio (porta 7-8) – parco Vallere (Moncalieri - sponda sinistra del Po)	6.000	670						
<i>Corso Galileo Galilei – ponte Balbis</i>		700				Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede est ponte Isabella ponte Balbis compreso nell'ambito Programma manutenzione straordinaria Suolo pubblico (2013)		
2b1 Corso Vittorio Emanuele II (porta 6) – Molinette (corso Massimo D'Azeglio)	2.210	2.148						
<i>Corso Massimo d'Azeglio</i> (tratto corso Raffaello /corso Bramante)		2.148 (1074 + 1074)					Corsie ciclabili mono direzionali o limite 30km/h o corsia ciclabile sui controviali (segnaletica)	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

DIRETTRICE 3	lunghezza totale direttrice m	Tratto mancante m	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
3a Piazza Vittorio – San Mauro Torinese (sponda destra)	7.752	530 (265 + 265)						
<i>Ponte Regina</i>		300 (150 + 150)				I percorsi ciclo-pedonali saranno istituiti nell'ambito del Programma manutenzione straordinaria Suolo pubblico (2013) compreso il nuovo attraversamento ciclabile		
<i>Ponte Sassi</i>		230 (115 + 115)				I percorsi ciclo-pedonali saranno istituiti nell'ambito Programma manutenzione straordinaria Suolo pubblico (2012)		
3b Piazza Vittorio – Moncalieri (sponda destra)	6.805	1.050						
			Pec Molino di Cavoretto (380) Approvato PEC con progetto prel. OO.UU.			Progetto Fioccardo settore grandi opere del verde (1018 m) In corso		
						Progetto Fioccardo settore grandi opere del verde (1018 m) (passerella Turin Marathon /corso Moncalieri 304) In corso		
				corso Moncalieri 304- casa Oz				
DIRETTRICE 4	lunghezza totale direttrice m	Tratto mancante m	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della -città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
4 Corso Vittorio Emanuele II – piazza Bengasi (Nichelino)	6.625	5.935						
Via Nizza tratto corso Vittorio / San Pio V		85				I percorsi ciclo-pedonali saranno istituiti nell'ambito del Programma manutenzione straordinaria Suolo pubblico (2013)		
Via Nizza tratto largo Marconi – piazza Nizza		650					pista ciclabile bi-direzionale	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

Via Nizza tratto piazza Nizza – piazza Carducci		1.990					pista ciclabile mono-direzionale sui due lati con riorganizzazione della sosta e della circolazione veicolare	
Via Nizza tratto piazza Carducci – piazza Bengasi		2.910					pista ciclabile bi-direzionale	
DIRETTRICE 5	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
5 C.so Vittorio Emanuele II (porta 4) – parco Colonetti/Sangone	7.780	1.425						
<i>Piazzale Costantino il Grande</i>		115					Attraversamento ciclabile da realizzare a lato del pedonale per collegare il controviale di corso Lepanto	
<i>Corso Lepanto</i>		220					Tratto Piazzale Costantino il Grande: percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da istituire sul marciapiede lato sud (a fianco della caserma)	
<i>Corso Bramante</i> (Tratto corso Unione Sovietica – via Giordano Bruno)		500 (250 + 250)					limite 30km da istituire nei controviali	
<i>Via Giordano Bruno</i> (tratto corso Sebastopoli /corso Giambone)		590					Percorso ciclo - pedonale da regolamentare sul marciapiede est (già redatto progetto)	
DIRETTRICE 6	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
corso Vittorio Emanuele II (porta 3) – Beinasco (confine)	6.725	6.170						
<i>Corso Orbassano</i> (tratto largo Orbassano / via Romolo Gessi)		280					Percorso ciclopedonale bi-direzionale da istituire sul marciapiede est	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

Percorso alternativo							
<i>Via Romolo Gessi</i> (tratto corso Orbassano – corso IV novembre)		115					Percorso ciclopedonale bi-direzionale da istituire sulla banchina centrale alberata o sul marciapiede sud
<i>Corso Orbassano</i> (tratto via Romolo Gessi /Caprera)		250					Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare sul marciapiede est a lato dell'alberata (lato della caserma)
<i>Corso Orbassano</i> (tratto via Caprera / piazza Santa Rita)		400					Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare sul la banchina est a lato dell'alberata
<i>Corso Orbassano</i> (tratto piazza Santa Rita /piazza Pitagora)		2.440 (1220+1220)					Pista ciclabile mono-direzionale da realizzare sulle banchine laterali alberate con la riorganizzazione della sosta
<i>Corso Orbassano</i> (tratto piazza Pitagora /piazza Cattaneo)		1.820 (910+910)					Pista ciclabile mono-direzionale da realizzare sulle banchine laterali alberate con la riorganizzazione della sosta
<i>Corso Orbassano</i> (tratto Settembrini /Anselmetti)		445					Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde Progetto exec. Approvato - In gara estate 2013
<i>Corso Orbassano</i> (tratto /Anselmetti/confine Beinasco)		420					Potrebbe essere realizzato con ribassi di Anselmetti o con viabilità ciclabile suolo

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

DIRETTRICE 7	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
7a Piazza Statuto (Porta 1) – Collegno (confine)	4.985	8.020 (4010+4010)						
<i>Corso Francia</i> (tratto piazza Bernini/comune di Collegno)		4010 (4010+4010= 8020)					Istituzione del limite dei 30 km/h sui due controviali	

DIRETTRICE 8	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
8 Corso Regina Margherita / Corso Principe Oddone (porta 10) – Pianezza	6.080	4.870						
<i>Corso Regina Margherita</i> (tratto corso Principe Oddone/corso Lecce/Potenza)		3.440 (1720+1720)					istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali possibile corsia ciclabile monodirezionale nei controviali (sez. controviale da 7 a 10 m.)	
<i>Corso Regina Margherita</i> (corso Lecce/Potenza/via Pietro Cossa)		1.430					Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede sud di corso Regina Margherita (lato nord del parco) Carrara	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

DIRETTRICE 9	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
Giardini Reali (porta 9) – Reggia di Venaria	6000 (9.935 lunghezza totale fino a Venaria)	1.715						
<i>Corso Vercelli:</i> (tratto Lungo Dora Napoli / via Saint Bon)		160					Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare	
<i>Via Saint Bon</i> (sedime ferroviario To-Ceres dismesso): (tratto Corso Vercelli / piazza Baldissera)		885					Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare riqualificando l'ex sedime ferroviario della Torino-Ceres	
<i>Nodo Grosseto</i>		430		L'attraversamento del nodo è previsto nel progetto di riqualificazione superficiale a seguito dei lavori del nuovo asse ferroviario della To-Ceres				
<i>Area Veglio</i> (tratto Sansovino / via Druento - confine comunale)		240	Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare in corso di valutazione la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale a completamento del collegamento alla reggia di Venaria					
DIRETTRICE 10	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
<i>Via Tirreno(tratto Arbe-via Lesna-Grugliasco)</i>							Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare	
<i>Corso Tirreno(tratto confine Torino-via di Vittorio)</i>							Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare	
<i>Strada antica di Grugliasco (tratto via Quarto Dei Mille/corso Torino)-</i>							Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare	
<i>Via Quarto Dei Mille(zona residenziale)-fino a rotonda di corso Torino)</i> tratto alternativo per connettere con corso Torino							Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare	
<i>Via Leonardo da Vinci (fino a Università)</i>							Pista ciclabile bi-direzionale da realizzare	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

CIRCOLARE 1 (C1)	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
piazza Vittorio - lungo Po Cadorna - corso San Maurizio - corso Regina Margherita - corso Principe Oddone - Corso Inghilterra - corso Vittorio Emanuele II - corso Cairoli - lungo Po Diaz	7.795	13.910						
<i>Corso San Maurizio</i>		2.500 (1250 + 1250)					corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali	
<i>Corso Regina Margherita</i> (tratto Giardini Reali/via della Consolata)		2.050 (1025 + 1025)					istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali	
<i>Corso Regina Margherita</i> (tratto via della Consolata/corso Principe Oddone)		1.400 (700 + 700)					corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali	
<i>Corso Principe Oddone</i>		1.550		Spina centrale				
<i>viale della Spina 2: corso Inghilterra</i>		300				raccordo ciclo-pedonale sul lato est in ampliamento al percorso pedonale Nell'ambito Programma manutenzione straordinaria Suolo pubblico (2013)		
<i>Corso Vittorio Emanuele II</i> (tratto corso Inghilterra/corso Bolzano)		90				Pista ciclabile sulla testata di corso Vittorio di fino all'intersezione con corso Bolzano Nell'ambito Programma manutenzione straordinaria Suolo pubblico (2013)		
<i>Corso Vittorio Emanuele II</i> (tratto corso corso Bolzano/corso Cairoli)		4.800 (2400 + 2400)					istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 7 – 9 m.)	
<i>Corso Cairoli</i> (tratto corso Vittorio Emanuele II/via Giolitti)		500					istituzione del limite dei 30km/h sul controviale	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

CIRCOLARE 2 (C2)	lunghezza totale circolare mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da progettare e programmare	Programma priorità
piazza Vittorio –lungo Po corso Tortona corso Novara corso Vigevano corso Mortara – corso Svizzera – via Lessona – corso Monte Grappa – corso Monte Cucco – corso Rosselli – via Tirreno – via Camogli – corso Bramante – corso Galileo Galilei – parco del Valentino – corso Cairoli – lungo Po Diaz	16.375	P1 13.405 P2						
<i>Corso Tortona</i>		1340 (670 + 670)					istituzione del limite dei 30km/h sui due controviali possibile corsia ciclabile monodirezionale nel controviale sud (sez. controviale circa 9 m.)	
<i>Corso Novara</i> (tratto fronte Cimitero Monumentale)		1000 (500+500)					percorso ciclo-pedonale previsto sul marciapiede sud Pista ciclabile prevista sulla banchina alberata sul lato nord	
<i>Corso Novara</i> tratto corso Regio Parco -via Aosta		1840 (920 + 920)					istituzione del limite dei 30km/h possibile corsia ciclabile monodirezionale nei due controviali (sez. controviali circa 10 m.)	
<i>Corso o Novara</i> tratto via Aosta – piazza Crispi		485	Pista ciclabile bidirezionale Pista ciclabile prevista nell'ambito di URBAN 3 In appalto inizio lavori estate 2013					
<i>Corso Vigevano</i> tratto via Cigna – piazza Crispi		370	Pista ciclabile bidirezionale Pista ciclabile prevista nell'ambito di URBAN 3 In appalto inizio lavori estate 2013					
<i>Corso Vigevano</i> tratto via Cigna – piazza Baldissera		360					Pista ciclabile bidirezionale prevista nel tratto piazza Baldissera – via Cigna	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

<i>Corso Mortara</i> (lungo sponda del fiume nel parco Dora)		100					connessioni ciclabili con i percorsi di via Orvieto e Livorno, di via Stradella
<i>Corso Svizzera</i> (tratto corso Umbria – corso Regina Margherita)		845					percorso ciclo-pedonale previsto sul marciapiede est del corso Svizzera
<i>Corso Svizzera</i> (tratto corso Regina Margherita –via Lessona)		1.300					Pista ciclabile bidirezionale da realizzare sulla banchina centrale
<i>Via Lessona</i> (tratto corso Svizzera/corso montegrappa)		2.380					Pista ciclabile bidirezionale da realizzare sulla banchina centrale
<i>Piazza Marmolada- Corso Racconigi</i> (tratto piazza Marmolada/largo Tirreno)		670	L'attraversamento ciclabile di piazza Marmolada e il percorso ciclo-pedonale sul marciapiede ovest di corso Racconigi è previsto nell'ambito del progetto di riqualificazione a cura del Settore Urbanizzazioni (gara 02/2013, inizio lavori autunno 2013. a scomputo degli oneri prolungamento su corso Racconigi fino all'intersezione via Tirreno e percorso nella futura area verde				
<i>Corso Adriatico</i> (tratto largo Tirreno – largo Orbassano)		370					percorso ciclo-pedonale bidirezionale da realizzare sulla banchina alberata lato ovest
<i>Piazzale Costantino il Grande</i>		115					Attraversamento ciclabile da realizzare a lato del pedonale per collegare il controviale di corso Lepanto
<i>Corso Lepanto</i>		205					percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da istituire sul marciapiede lato sud (a fianco della caserma)

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

<i>Corso Bramante</i> (tratto corso Unione Sovietica – via Giordano Bruno)		520 (260 + 260)					limite 30km da istituire nei controviali	
<i>Corso Bramante</i>		215					attraversamento piazza Carducci da risolvere	
<i>Corso Bramante</i> (tratto Carducci – corso Dogliotti)		460					limite 30km da istituire nei controviali o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nel controviale nord, tratto Carducci Massimo d'Azeglio	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

CIRCOLARE 3 (C3)	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
piazza Vittorio –lungo Po – parco Colletta – corso Taranto - via Botticelli - corso Grosseto - via Badini Confalonieri – corso Grosseto - corso Cincinnati - parco Pellerina – E27 - corso Telesio - corso Brunelleschi –Parco Ruffini – corso Trapani – corso Siracusa – corso Cosenza - corso Agnelli – corso Traiano – corso Maroncelli – corso Unità d'Italia - corso Galileo Galilei – parco del Valentino – corso Cairoli – lungo Po Diaz	30.000	10.520						
<i>Piazza Rebaudengo - Corso Grosseto</i> (tratto corso Vercelli/innesto parco Sempione, necessario prevedere il collegamento con la pista di corso Grosseto/parco Sempione(via Boccherini))		360		Nell'ambito del progetto del viale della Spina				
<i>Corso Grosseto</i> (tratto corso Vercelli/via Badini Confalonieri)		2560		Nell'ambito del risistemazione superficiale del corso Grosseto dopo i lavori di realizzazione del nuovo tracciato ferroviario della To_Ceres				
<i>Corso Grosseto</i> (tratto via Badini Confalonieri/piazza Manno)		400					Pista ciclabile bi-direzionale da prevedere a lato del marciapiede nord	
<i>Corso Siracusa</i> (tratto via Tirreno-piazza Pitagora)		3.300 (1650 + 1650)					limite 30km da istituire nei controviali o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei controviali	
<i>Corso Agnelli</i> (tratto corso Tazzoli – Traiano)		x					percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da istituire e attraversamento	
<i>Corso Maroncelli</i> (tratto Caio Plinio – Unità d'Italia)		1800 (900 + 900)					Piste ciclabili mono-direzionali da realizzare sulle banchine alberate	
<i>Corso Unità d'Italia</i>		1.000					percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da istituire sui marciapiedi	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

Percorso lungo la sponda sx del Po (vedi direttrice 2b)								
<p>Corso Galileo Galilei Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede est del corso da ponte Isabella a ponte Balbis</p>		700					<p>Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede est del corso da ponte Isabella a ponte Balbis nell'ambito Programma manutenzione straordinaria Suolo pubblico (2012)</p>	
Percorso lungo corso Massimo Corso Massimo d'Azeglio (tratto corso Raffaello /corso Bramante)d'Azeglio(vedi direttrice 2b1)								
<p>Corso Massimo d'Azeglio (tratto corso Raffaello /corso Bramante)</p>		1.070					<p>limite 30km da istituire nei controviali o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei controviali</p>	

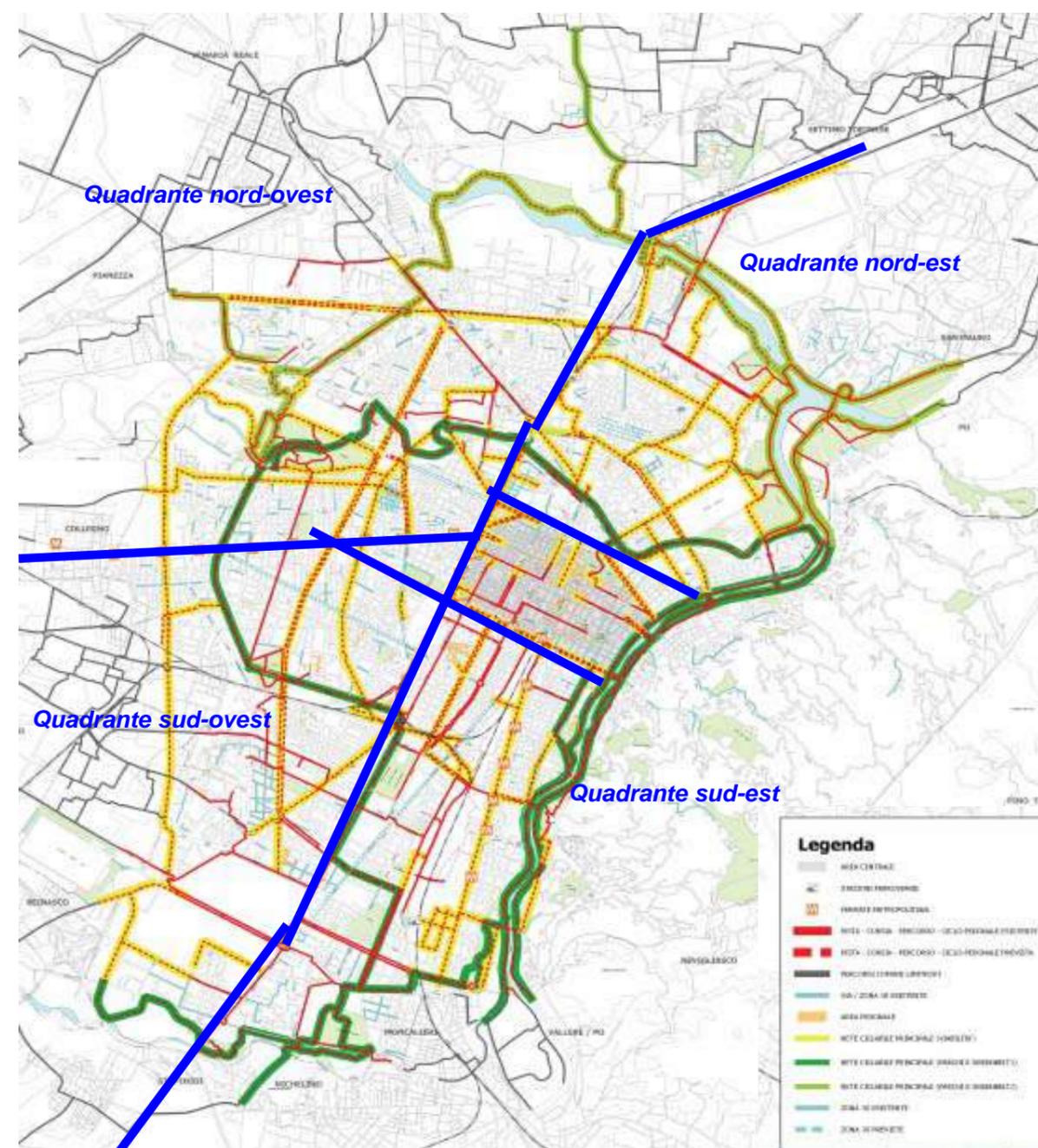
PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

CIRCOLARE 4 (C4)	lunghezza totale direttrice mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
Ponte Amedeo VIII – sponda sx Stura – strada dell'aeroporto – via Veronese – via Sansovino – via Badini Gonfalonieri - Piazza Manno – corso Grosseto – corso Ferrara – viale delle Primule - corso Marche – corso Settembrini – via Onorato Vigliani - corso Caio Plinio	24.290	26.965						
<i>Sponda sx Stura</i> (tratto ponte Vittorio Amedeo VIII/corso Giulio Cesare)		1945					Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde	
<i>Sponda sx Stura</i> (tratto corso Vercelli/strada dell'aeroporto)		3300					Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde	
<i>Strada dell'aeroporto</i>		890					Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde	
<i>Via Veronese</i> (tratto via Sansovino/strada dell'aeroporto)		250					Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde	
<i>Corso Grosseto</i> (tratto piazza Manno – corso Molise)		2.660 (1330 + 1330)					limite 30km da istituire nei controviali possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei controviali	
<i>Corso Ferrara</i> (tratto corso Molise – viale delle Primule)		2.000 (1000 + 1000)					limite 30km da istituire nei controviali possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei controviali	
<i>Corso Marche</i>		15.600		Pista ciclabile bi-direzionale da prevedere lungo tutto il viale superficiale del futuro corso Marche				
<i>Corso Caio Plinio</i> (tratto Via Onorato Vigliani–Maroncelli)		320					Pista ciclabile bi-direzionale da prevedere	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

Nella tabella seguente sono evidenziati gli interventi nei quattro quadranti cittadini e i diversi soggetti che interverranno alla loro realizzazione. La colonna “interventi da programmare” indica gli interventi che la Città dovrà attuare secondo un programma di priorità.

Sono inserite tutte le tipologie: piste in sede propria, percorsi ciclo-pedonali, corsie ciclabili, interventi di moderazione del traffico



I tratti in tratteggio rosso ed evidenziati in giallo sono quelli mancanti

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

Quadrante nord-est	lunghezza totale m	Tratto mancante m	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Progra mma priorità
<i>Nuovo cavalcaferrovia Romania-Falchera</i> (secondo accesso alla Falchera)		x				Pista ciclabile a cura del Servizio Ponti e vie d'Acqua		
<i>Percorso laghetti Falchera</i>		x				Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde		
<i>Sponda dx della Stura</i> (tratto corso Giulio Cesare/ponte Amedeo VIII)	1740	1285					Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde In corso	
<i>Via Enna</i> (tratto via Botticelli / lungo Stura)		1100	Pista ciclabile prevista nell'ambito delle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito del Prin Botticelli	Servizio Grandi Opere del Verde				
<i>Asse via Gottardo/ Sempione</i>		3890	Il tracciato ciclabile da stazione Rebaudengo a corso Novara dovrà essere inserito nel masterplan di variante 200					
<i>Corso Farini</i>		565					Da prevedere sulla banchina alberata centrale in continuità con la passerella di corso Verona	
<i>Corso Verona</i>		405					Piste mono-direzionali da prevedere sulle banchine alberate lateralmente riorganizzando la sosta veicolare	
<i>Via Carcano – via Varano - via Zanella</i>		695					Pista ciclabile bi- direzionale da prevedere in via Carcano /Varano /Zanella, con alcuni tratti ciclo-pedonali	
<i>Percorso urban 3</i> (Cigna – Cervino - Aosta - Clementi - piazza Bottesini – Ponchielli –		2180	Pista ciclabile prevista nell'ambito di URBAN 3 In appalto inizio lavori estate 2013					
<i>Percorso urban 3</i> Petrella – Cimarosa)		x	Pista ciclabile prevista nell'ambito di URBAN 3 Gara prevista primavera 2013 Lavori 2014					
<i>Corso Principe Eugenio</i>	950	950					corsia ciclabile mono- direzionale nei due controviali (sez. 7 - 10 m.)	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

<i>Via Corelli</i>		390					
<i>Corso Giulio Cesare (tratto corso Emilia-piazza della Repubblica)</i>		150 + 150 250 + 250					
<i>Via Cruto</i>		870					
<i>Corso Vercelli</i> (tratto lungo Dora Firenze/corso Novara)		1005	" Pista ciclabile prevista nelle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito di trasformazione "Grandi Motori"				
<i>Corso Ciriè</i> (tratto via Cigna/corso Principe Oddone)		395				Percorso ciclo-pedonale da istituire a seguito di riqualificazione banchina centrale alberata"	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

Quadrante nord-ovest	lunghezza totale m	Tratto mancante m	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Progra mma priorità
<i>Sponda sx Dora</i> (da passerella Cossa a confine comunale (corso Marche – Pianezza)	1950	1950					Pista ciclabile a cura del Servizio Grandi Opere del Verde Progetto in corso – fase acquisizione terreni	
<i>Via Verolengo</i> (tratto via Orvieto/largo Borgaro)	615	615	Pista ciclabile bi-direzionale prevista nelle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito Ex Vitali-Spina 3. Approvato il progetto prel. 2009: in approvazione prog. esecutivo					
<i>Via Borgaro</i> (tratto via Verolengo/corso Svizzera)	542	542	Pista ciclabile bi-direzionale prevista sul marciapiede lato est (fianco Parco Spina)					
<i>Via Arnò</i> (tratto Via Badini Confalonieri / piazza Manno)	375	375					Pista ciclabile bi-direzionale prevista	
<i>Corso Umbria</i> (tratto Viale della Spina / sponda Dora)	1220	1220					Pista ciclabile bi-direzionale da progettare	
<i>Corso Appio Claudio</i> (tratto sponda destra Dora/corso Svizzera)	1722	1365					Percorso ciclo-pedonale da istituire sul marciapiede nord del corso (a lato del Parco Pellerina)	
<i>Corso Tassoni</i>	2000	1000 + 1000					istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 7 - 10 m.)	
<i>Corso Lecce</i>	2800	1400 + 1400					istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 7 - 10 m.)	
<i>Corso Potenza</i>	3800	1950 + 1950					istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 7 - 10 m.)	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

<i>Via Lessona - Servais</i>	2775	2775					Percorso ciclo-pedonale sul marciapiede nord, da istituire
<i>Corso Racconigi</i>	x	x					
<i>Corso Svizzera</i>	x	x					
<i>via Bianco</i> (tratto via Servais/via Franzoj)	320	320					Pista ciclabile bi-direzionale da prevedere sul lato est; ampliamento marciapiede corso Marche lato est fino ad intersezione strada Antica di Collegno
<i>strada Antica di Collegno</i> (tratto via Bianco/strada della Bellia con attraversamento corso Marche)	400	400					percorso ciclo-pedonale bi-direzionale da prevedere sul marciapiede nord (con eventuale ampliamento)
<i>Da sponda sx Dora</i> (Potenza/via Calabria)	820	820					Tracciato promiscuo sulla viabilità di quartiere progetto da studiare con Servizio Suolo e Servizio Grandi Opere del Verde
<i>Sponda sinistra Dora</i> (attraversamento corso Svizzera tra Paracchi e Baden Powell...)	430	430					
<i>Corso Rosai</i> (tratto corso Principe Oddone – via Livorno)	410	410					Piste ciclabili mono-direzionali da prevedere a lato della banchina centrale con collegamento futura pista viale Spina centrale e strada del Fortino

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

Quadrante sud-ovest	lunghezza totale mt	Tratto mancante mt	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Programma priorità
<i>Corso Trapani</i>	4060	2030 + 2030					istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 7 - 10 m.)	
<i>Corso Ferrucci</i>	400	400 + 400					istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali - tratto Fratelli Bandiera-Nino Bixio(sez. controviale da 7 a 8 m.)	
<i>Strada della Pronda – via Ponzio</i>	1235	1235	Pista ciclabile bi-direzionale prevista nell'ambito delle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito di trasformazione PRIN Pronda					
<i>Corso Siracusa</i> tratto piazza Pitagora/corso Tazzoli	4240	4240					Pista ciclabile bi-direzionale prevista sulla banchina centrale alberata e sul marciapiede ovest	
<i>Corso Orbassano</i> (tratto comune di Beinasco/corso Settembrini)	1250	1250						
<i>Corso Orbassano</i> (tratto piazza Omero/via Filadelfia)	1065	1065						
<i>Corso Orbassano</i> (tratto via Baltimora/largo Orbassano)	1350	1350						
<i>Via Anselmetti</i>	1370	1370	Pista ciclabile bi-direzionale prevista sul marciapiede sud nelle opere di urbanizzazione eseguite da privati nell'ambito TNE					
<i>Via Biscaretti da Ruffia/via Faccioli</i>	1260	1260					Percorso ciclo-pedonale sul marciapiede sud di via Biscaretti esul marciapiede e sul	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

							marciapiede est di via Faccioli	
<i>Via Plava</i> (tratto via Anselmetti/via Faccioli)	1800	1060					Pista ciclabile bidirezionale prevista nella banchina centrale alberata	
<i>Parco Sangone lotto 1</i> (da strada delle Cacce – Unione Sovietica)	775	775					Pista ciclabile bidirezionale prevista all'interno del Parco Anselmetti - Unione Sovietica) a cura del Servizio Grandi Opere del Verde Progetto def in redazione	
<i>Parco Sangone lotto 3 sponda sx</i> (da Unione Sovietica/Anselmetti)	2405	2405					Pista ciclabile bidirezionale prevista all'interno del Parco Anselmetti - Unione Sovietica) a cura del Servizio Grandi Opere del Verde Progetto def in redazione	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

Quadrante sud-est	lunghezza totale m	Tratto mancante m	Interventi previsti in progetti di urbanizzazione (piani urbanistici)	Interventi previsti in altri progetti della città	Interventi a carattere transitorio	Interventi già programmati	Interventi da programmare	Progra mma priorità
<i>Corso Sommelier</i> (tratto corso Turati/via Nizza)	326	326					Istituzione percorsi ciclo-pedonali sui marciapiedi del cavalcaverrovia	
<i>Corso Galileo Ferraris</i>		2200 + 2200						
<i>Via Passo Buole</i> (tratto via Trofarello/via Canelli) e <i>vie interne all'ambito della nuova sede del palazzo della Regione</i>	2215	2215	Realizzazione di percorsi ciclo-pedonali					
<i>Corso Caduti del Lavoro</i>	340	340					Pista ciclabile bi-direzionale o mono-direzionale sulle due carreggiate con raccordo su via Nizza e verso la passerella Bayley di corso Unità d'Italia (parco del Po)	
<i>Corso De Nicola</i> (tratto corso Galileo Ferraris – corso Turati)	x	x						
<i>Corso Bramante</i>	x	x						
<i>Corso Maroncelli</i>	1775	1775					Pista bi-direzionale sulle banchine alberate con la stessa tipologia del tratto già realizzato sui corso Traiano	
<i>Corso Unità d'Italia</i>	1500	1500	percorsi ciclo-pedonali all'interno dell'area del Palazzo del Lavoro					
<i>Corso Giambone</i>	1400	1400					istituzione 30 km/h o possibile corsia ciclabile mono-direzionale nei due controviali (sez. 10 m.)	
<i>Strada Castello di Mirafiori</i> (tratto Strada delle Cacce/strada Comunale di Mirafiori)	775	775					Pista ciclabile bi-direzionale sul marciapiede sud a cura del Servizio Grandi Opere del Verde	
<i>Via Montevideo</i> (tratto via Zino Zini – via Giordano Bruno)	130	130					Pista ciclabile bi-direzionale sul marciapiede nord	

PARTE V - PROGRAMMA INTERVENTI

<i>Corso Moncalieri</i> (tratto via Villa Glori /via Mancrino d'Alba)	350	350					percorso ciclo-pedonale bi-direzionale sul marciapiede ovest (progetto definitivo approvato)	
<i>Clessidra</i>		1.210			Pista ciclabile bidirezionale prevista: corso De Nicola: tratto -corso Galileo Ferraris – corso Turati via Tirreno: tratto largo Orbassano-corso Turati			
<i>Via Camogli)</i>		380					Percorso ciclo-pedonali bi-direzionali da istituire sul marciapiede est fino a corso Bramante	

ALLEGATI

**ALLEGATO 1
SISTEMA INDICATORI**

ALLEGATI

1. INDICATORI DI STATO

1.1 **Indice di dotazione ciclabile – rete ciclabile complessiva** (piste-corsie-percorsi - nel computo della lunghezza della dotazione ciclabile la lunghezza delle piste è calcolata per corsia (es lunghezza pista bi-direzionale calcolata due volte)

Km rete reale

1.2 **Indice di dotazione ciclabile - rete ciclabile principale (direttrice/circolari)** nel computo della lunghezza della dotazione ciclabile la lunghezza delle piste è calcolata per corsia (es lunghezza pista bi-direzionale calcolata due volte

Km rete reale

1.3 **Indice di dotazione ciclabile – km 30km/h**

$$\frac{Km\ vie\ a\ 30\ Km/h}{Km\ rete\ stradale}$$

1.4 **Indice di dotazione ciclabile – aree pedonali**
aree pedonali istituite con ordinanza
superficie spazio pubblico

1.5 **Indice di ciclabilità (cycling index) =**

$$\frac{m\ piste\ ciclabili}{100.000\ abitanti}$$

Nel computo della lunghezza della dotazione ciclabile la lunghezza delle piste è calcolata per corsia (es lunghezza pista bi-direzionale calcolata due volte)

1.6 **Indice di continuità della rete =**

$$\frac{Km\ rete\ reale}{km\ rete\ ideale\ connessa\ (rete\ biciplan)}$$

1.7 **Indice di copertura della rete (network coverage index) =**

$$\frac{Km\ strade}{Km\ piste\ ciclabili}$$

1.8 **Indice di dotazione ciclabile - rastrelliere**

n° rastrelliere

1.9 **Indice di dotazione ciclabile –To Bike**

n° stazioni
n° biciclette

2. INDICATORI MOBILITÀ

2.1 **Indici di utilizzo bici - spostamenti in bici %**

$$\frac{spostamenti\ giornalieri\ in\ bicicletta}{spostamenti\ giornalieri\ meccanici}$$

2.2 **Indici di utilizzo bici - rilievi di traffico ciclabile** (misurati nei 3 punti del Giretto d'Italia annuale (dato empirico ma indicativo nella sua evoluzione)

n° passaggi rilevati Giretto d'Italia

2.3 **Indici di utilizzo bici - n° abbonati To Bike**

n° abbonamenti annuali

3. INDICATORI SICUREZZA

3.1 **Indici di sicurezza - incidenti che coinvolgono ciclisti**

n° totale incidenti anno

n° totale feriti anno

n° totale morti anno

3.2 **Indici di sicurezza - rapporto di incidentalità**

$$\frac{n°\ totale\ incidenti\ anno}{100.000\ ab}$$

$$\frac{n°\ totale\ feriti\ anno}{100.000\ ab}$$

$$\frac{n°\ totale\ morti\ anno}{100.000\ ab}$$

3.3 **Indici di sicurezza - rapporto di lesività**

$$\frac{n°\ totale\ feriti\ anno}{n°\ totale\ incidenti\ anno}$$

3.4 **Indici di sicurezza - rapporto di mortalità**

$$\frac{n°\ totale\ morti\ anno}{n°\ totale\ incidenti\ anno}$$

ALLEGATI

4. INDICATORI INFRAZIONI

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

$$\frac{n^\circ \text{ totale sanzioni per divieto di sosta anno}}{n^\circ \text{ totale sanzioni anno}}$$

5. INDICATORI ECONOMICI

5.1 Indici economici - nuove realizzazioni (piste/percorsi/30Km/aree pedonali)

n° totale Euro anno

5.2 Indici economici - rapporto di investimento

$$\frac{n^\circ \text{ totale Euro anno per nuove realizzazioni ciclabili}}{n^\circ \text{ totale Euro anno per manutenzioni}}$$

5.3 Indici economici - manutenzioni segnaletica / sedimi ciclabili

n° totale Euro anno

5.4 Indici economici - rapporto di manutenzione

$$\frac{n^\circ \text{ totale Euro anno per manutenzione ciclabile}}{n^\circ \text{ totale Euro anno per manutenzioni}}$$

ALLEGATI

**ALLEGATO 2
PLANIMETRIE**

Tav 1 – Sistema ciclabile principale

Tav 2 – Sistema ciclabile complessivo

Tav 3 – Green Belt

Tav 4 – Sistema ciclabile principale - Corona Delizie

GRUPPO DI LAVORO

- <i>Direzione Infrastrutture e Mobilità</i>	Direttore. Roberto Bertasio
- <i>Servizio Mobilità</i>	Dirigente. Bruna Cavaglià
- <i>Progettisti coordinatori</i>	Elena Bosio Loris Forgia
- <i>Progettisti collaboratori</i>	Renato Chianale Stefano Cianchini Claudia Peirano Giuseppe Pentassuglia Francesco Ragonese
- <i>Direzione Ambiente</i>	Direttore. Enrico Bayma
- <i>Servizio Politiche per l'Ambiente</i>	Dirigente. Giuseppe Conigliaro
- <i>Progettisti coordinatori</i>	Claudio Ardito
-	Anna Cavallo Riccardo Offen Lucia Saglia Rosetta Sereno
- <i>Direzione Verde Pubblico Ed Edifici Municipali</i>	Direttore Claudio Lamberti
- <i>Servizio Grandi Opere del Verde</i>	Dirigente Sabino Palermo
- <i>Progettisti coordinatori</i>	Pier Giorgio Amerio Paolo Miglietta
- <i>Progettisti collaboratori</i>	Mario Andriani Michela Cacalano Luigi Canfora