



CITTA' DI TORINO

INTERPELLANZA A RISPOSTA SCRITTA

OGGETTO: VERIFICA DELLA CONFORMITA' DELLA RETE CICLABILE CITTADINA ALLE DISPOSIZIONI INTRODOTTE DALLA LEGGE N. 120 DELL'11-09-2020

La sottoscritta Consigliera Comunale

PREMESSO CHE

- il Decreto-Legge 16 luglio 2020 n. 76, recante "Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale", convertito con modificazioni dalla Legge 11 settembre 2020 n. 120, ha introdotto rilevanti modifiche al Codice della Strada finalizzate alla promozione della mobilità ciclistica e sostenibile;
- tale riforma ha introdotto, tra le altre innovazioni, gli istituti della corsia ciclabile, della strada urbana ciclabile e del doppio senso ciclabile, attribuendo ai Comuni nuovi strumenti per favorire gli spostamenti in bicicletta e aumentare la sicurezza stradale;
- il D.M. 30 novembre 1999 n. 557 "Regolamento per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili" stabilisce i requisiti progettuali e funzionali delle infrastrutture ciclabili, distinguendo tra piste monodirezionali e bidirezionali e disciplinandone la localizzazione, la segnaletica e le caratteristiche geometriche;
- la Legge n. 2 del 2018 ha inoltre previsto l'adozione dei Piani Urbani della Mobilità Ciclistica (Biciplan) quali strumenti di programmazione della rete ciclabile;

CONSIDERATO CHE

- la Città di Torino ha investito negli ultimi anni in modo significativo nella realizzazione e nell'estensione della rete ciclabile urbana;
- secondo i dati pubblicati dall'Amministrazione comunale, la rete ciclabile cittadina supera attualmente i 290 chilometri di estensione;

- nel dibattito pubblico emergono frequentemente dubbi circa la conformità di alcune infrastrutture ciclabili rispetto alle più recenti disposizioni normative;
- numerosi cittadini segnalano situazioni nelle quali non risulta immediatamente comprensibile:
 - se una determinata infrastruttura sia una pista ciclabile, una corsia ciclabile o un percorso promiscuo;
 - se il doppio senso ciclabile sia consentito;
 - se la segnaletica verticale e orizzontale sia completa e conforme alle prescrizioni normative;

RILEVATO CHE

- il doppio senso ciclabile non costituisce un obbligo generalizzato per tutte le piste ciclabili, ma una specifica disciplina applicabile in determinate condizioni previste dal Codice della Strada;
- la normativa vigente richiede comunque che le infrastrutture ciclabili siano chiaramente individuate e adeguatamente segnalate al fine di garantire la sicurezza degli utenti della strada;
- eventuali difformità tra progettazione, realizzazione e segnalazione potrebbero generare situazioni di incertezza interpretativa e di rischio incidenti per ciclisti, pedoni e conducenti di altri veicoli;

RILEVATO INOLTRE CHE

- i cittadini manifestano dubbi sulla corretta segnaletica attualmente in uso, in quanto alcune piste ciclabili, a loro parere, sarebbero utilizzate in senso contrario, come quelle in via Antonio Gramsci e in via Andrea Doria;
- i cittadini manifestano ulteriori dubbi sull'uso corretto delle biciclette nelle vie chiuse al traffico, come in via Roma, via Lagrange, via Carlo Alberto, via Garibaldi, ossia se possano realmente circolare tra i pedoni e, in caso affermativo, con quali limitazioni;

INTERPELLA

il Sindaco e l'Assessore competente per sapere:

1. se la Città di Torino abbia effettuato una ricognizione complessiva della rete ciclabile esistente a seguito dell'entrata in vigore della Legge n. 120/2020;
2. quante infrastrutture presenti sul territorio comunale siano classificate rispettivamente come:
 - piste ciclabili in sede propria;
 - piste ciclabili bidirezionali;
 - piste ciclabili monodirezionali;
 - corsie ciclabili;

- percorsi ciclopedonali;
 - strade urbane ciclabili;
3. se esista una relazione tecnica aggiornata attestante la conformità della rete ciclabile cittadina alle disposizioni del Codice della Strada, del D.M. n. 557/1999 e delle successive modifiche normative;
 4. se l'Amministrazione sia in grado di certificare che tutte le infrastrutture ciclabili presenti sul territorio comunale siano dotate della prescritta segnaletica verticale e orizzontale;
 5. quali siano i criteri tecnici adottati dall'Amministrazione per l'introduzione del doppio senso ciclabile;
 6. se l'Amministrazione concordi con i cittadini quando manifestano dubbi sulla segnaletica attualmente in uso, se corretta o meno, in quanto alcune piste ciclabili, a loro parere, sarebbero utilizzate in senso contrario a quanto previsto, come quelle in via Antonio Gramsci e in via Andrea Doria e, in caso affermativo, come si intenda procedere per favorire, da parte di costoro, il corretto utilizzo, magari con l'ausilio di una segnaletica più chiara;
 7. come intenda rispondere ai cittadini che manifestano dubbi sull'uso corretto delle biciclette nelle vie chiuse al traffico, come in via Roma, in via Lagrange, in via Carlo Alberto, in via Garibaldi, ossia se possano realmente circolare in mezzo ai pedoni e, in caso affermativo, con quali limitazioni;
 8. in base alla risposta di cui al punto 7, se all'inizio delle vie chiuse al traffico, nel territorio cittadino, non si possa prevedere apposita segnaletica in modo da chiarire a tutti, coloro che utilizzano la mobilità dolce e pedoni, il corretto utilizzo delle stesse;
 9. se vi siano piste che, per caratteristiche geometriche e funzionali, potrebbero essere idonee all'introduzione del doppio senso ciclabile ma nelle quali tale disciplina non sia ancora stata prevista;
 10. se siano state rilevate criticità o difformità riguardanti:
 - larghezza delle corsie;
 - continuità degli itinerari;
 - segnaletica;
 - intersezioni;
 - visibilità e sicurezza degli attraversamenti;
 11. se l'Amministrazione abbia programmato prossimamente interventi di adeguamento normativo della rete ciclabile esistente e, in caso affermativo, per quali piste e con quali tempistiche;
 12. se l'Amministrazione intenda pubblicare sul proprio sito istituzionale una mappatura aggiornata che distingua chiaramente le diverse tipologie di infrastrutture ciclabili e indichi i tratti nei quali è consentito il doppio senso ciclabile;
 13. se siano stati acquisiti pareri tecnici o effettuati audit di sicurezza stradale relativamente alla conformità delle infrastrutture ciclabili realizzate dopo l'entrata in vigore della Legge n. 120/2020.

Torino, 08/06/2026

LA CONSIGLIERA
Firmato digitalmente da Federica Scanderebech