



CITTA' DI TORINO

## MOZIONE N° 25

Approvata dal Consiglio Comunale in data 04 maggio 2026

**OGGETTO:** NUOVO BICIPLAN: PER UNA MOBILITA' CICLISTICA SICURA, EFFICACE E FUNZIONALE

Il Consiglio Comunale di Torino,

### PREMESSO CHE

- la sicurezza stradale è una priorità e rappresenta un tema cruciale, soprattutto nelle aree urbane ad alta densità di traffico;
- la sicurezza stradale interessa in particolare i soggetti più fragili e ogni persona nell'arco della stessa giornata può trovarsi in differenti situazioni e posizioni rispetto agli altri utenti della strada (pedone, ciclista, automobilista ecc.);
- la Direttiva (UE) 2019/1936 pone un' enfasi significativa sulla protezione degli utenti vulnerabili della strada, promuovendo l'adozione di un approccio integrato. Tale direttiva include esplicitamente le esigenze degli utenti che il contesto della strada attualmente esistente pone in una condizione di vulnerabilità, come chi si muove in bici o a piedi, negli articoli relativi alle procedure di sicurezza stradale e incoraggia a dare priorità allo spazio per i ciclisti, ad esempio attraverso la separazione fisica delle piste ciclabili;
- per garantire la sicurezza stradale è determinante intervenire, in primis, in campo di pianificazione, costruzione e gestione della strada e della viabilità;
- aumentare la sicurezza di chi sceglie di muoversi in bicicletta e sviluppare una corretta cultura della mobilità ciclistica genera benefici collettivi.

### EVIDENZIATO

che il Biciplan metropolitano:

- è uno strumento orientato a favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica tenendo 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;
- mira a incentivare la mobilità ciclistica all'interno di una corretta ed efficace programmazione degli interventi per incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano,

ricreativo e turistico su scala sovracomunale;

- 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 ciclistica una modalità di spostamento da incentivare soprattutto per gli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola;
- viene predisposto e adottato dalla Città Metropolitana, con il coinvolgimento della Città di Torino ed è attualmente in fase di revisione.

#### CONSIDERATO CHE

- in ambito urbano la bicicletta è un mezzo leggero, agile, 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;
- incentivare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano significa soprattutto migliorare la qualità dell'aria ma anche avere città più silenziose, sicure, vivibili, accoglienti e belle;
- a Torino le persone che utilizzano la bicicletta sono in costante aumento ed è sempre più diffusa la consapevolezza che la scelta di muoversi in bici corrisponde a generare esternalità positive per l'intera collettività. La bici, infatti, è un mezzo di trasporto economico, agile, che non ingombra, non inquina, non fa rumore e non produce emissioni.

#### CONSIDERATO ALTRESÌ CHE

- la Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico è un organo consultivo del Consiglio comunale e in sede di commissione consiliare i suoi rappresentanti hanno manifestato la necessità di porre attenzione, tra gli altri temi, agli incroci pericolosi e alla previsione di assi di collegamento tra le direttrici ciclabili già esistenti;
- le piste ciclabili più funzionali, sicure e connesse con altri percorsi ciclabili sono comprensibilmente più utilizzate e consentono di generare un impatto positivo in termini sia di mobilità, sia di impatto sull'opinione pubblica cittadina rispetto all'importanza e ai vantaggi delle infrastrutture ciclabili, nonché della trasformazione della mobilità della città in ottica sostenibile;
- il rischio di collisioni e l'insicurezza delle piste ciclabili rallentano il processo di transizione verso una mobilità sempre più incentrata su mezzi come la bici per gli spostamenti quotidiani, è fondamentale che i punti più pericolosi, come le intersezioni stradali, siano progettati assicurando la massima sicurezza e funzionalità o, laddove già esistenti, migliorati seguendo prescrizioni più attuali;
- senza una costante e corretta manutenzione della segnaletica orizzontale (pittogrammi, case avanzate e relative corsie di attestamento), i controviali a priorità ciclabile rischiano di scomparire, essendo stati concepiti in sola segnaletica e senza interventi fisici di moderazione del traffico.

#### IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta a:

1. dare attuazione, a partire dalle previsioni del nuovo Bicicplan metropolitano:

- alla realizzazione di assi di collegamento tra le direttrici già esistenti (come ad esempio un collegamento est-ovest che attraversi la Circoscrizione 4, oggi mancante);

- alla predisposizione di infrastrutture per il ricovero delle biciclette in modo protetto e sicuro (velostazioni, bikebox, rastrelliere coperte) nei pressi dei principali poli di interscambio (stazioni ferroviarie e della metropolitana, grandi capolinea del trasporto pubblico locale) e i principali poli attrattori (edifici pubblici, ospedali, musei, scuole e università, aree commerciali, stadi e palazzetti sportivi, l'attuale recupero della Cavallerizza, ecc.);
  - all'introduzione di strumenti di monitoraggio dello stato delle infrastrutture e un piano per la manutenzione delle piste ciclabili e della segnaletica orizzontale per le piste ciclabili, corsie ciclabili e i controviali a priorità ciclabile;
2. seguire nella progettazione delle nuove piste ciclabili le buone pratiche progettuali più aggiornate secondo le Linee guida progettuali Allegato A Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, Regione Piemonte, D.G.R. n. 35-6638 del 21 marzo 2023 (ad esempio evitando le piste ciclabili a centro strada);
  3. prestare particolare attenzione agli attraversamenti ciclabili e ciclopedonali (tenendo conto dell'importanza di separare, laddove possibile, il traffico pedonale da quello ciclistico) che devono essere chiari, ben separati e di adeguata larghezza (non inferiore a quella delle strisce ciclabili e/o ciclopedonali, oggi invece con frequenti strettoie e strozzature), senza spigoli di 90° e lineari rispetto al senso di marcia, nonchè prevedere l'introduzione di barriere fisiche (panettoni, paletti, archetti portabici), o l'allargamento dei nasi/banchine dell'incrocio tramite inserimento di aiuole e barriere verdi al fine di contrastare la malasosta che limita la visibilità delle persone in bici aumentando il rischio di collisioni;
  4. tenere conto dell'esigenza di ciclabili più larghe, non limitate necessariamente al minimo di legge, per permettere il flusso di un numero maggiore di biciclette e delle sempre più diffuse cargobike o di mezzi per persone con disabilità.