



CITTA' DI TORINO

ORDINE DEL GIORNO N° 34

Approvato dal Consiglio Comunale in data 19 dicembre 2022

OGGETTO: LA MOBILITA' ATTIVA HA BISOGNO DI MAGGIORI INVESTIMENTI, NON DI TAGLI.

Il Consiglio Comunale di Torino,

PREMESSO CHE

- In Italia ogni 35 ore muore una persona che si stava spostando in bicicletta, travolta da chi guida un'automobile o un mezzo pesante.
- I decessi nei primi otto mesi del 2022 sono stati 106 – da ultimo quello del campione di ciclismo Davide Rebellin ucciso il 30 novembre 2022 - 229 nel 2021. Secondo i dati ISTAT 2021 gli indici di mortalità e lesività per categoria di utente della strada evidenziano rischi più elevati per chi sceglie i mezzi più sostenibili, rispetto a quelli di chi si sposta all'interno di un veicolo. L'indice di mortalità per i pedoni, pari a 3,0 ogni 100 incidenti per investimento di pedone, è 4,6 volte superiore a quello degli occupanti di autovetture (0,7). Il valore dell'indice di mortalità è invece 1,8 volte più alto per i conducenti e passeggeri di biciclette, elettriche e non, e di monopattini (1,2 morti ogni 100 incidenti).
- Nella nostra città, stando ai dati presentati in Seconda Commissione il 12 ottobre 2022 nel Monitoraggio 2022 del Piano Operativo della Sicurezza Stradale, nel 2019 vi sono stati 249 incidenti e un decesso, nel 2020 286 incidenti e nessun decesso, nel 2021 470 incidenti e 2 decessi. I dati relativi al 2022 non sono stati ancora forniti, ma non si può non ricordare la morte del 33enne Francesco Convertini, travolto da una volante mentre si trovava su un attraversamento ciclopipedonale all'imbocco del tunnel di corso Regina Margherita.
- È quindi fondamentale, per evitare queste morti, che il contesto stradale sia improntato alla maggiore sicurezza possibile. Spesso si fa riferimento a chi sceglie forme di mobilità più leggera con l'espressione "utenti deboli" o "utenti vulnerabili", ma a essere vulnerabile è il sistema che attualmente spende e protegge in netta prevalenza chi sceglie di spostarsi nelle modalità più inquinanti e pericolose per la comunità.

CONSIDERATO CHE

- Le scelte, amministrative e individuali, di mobilità attiva contribuiscono a migliorare la qualità dell'aria e in definitiva a contrastare il cambiamento climatico, a fronte dell'impatto sull'inquinamento prodotto dal settore dei trasporti.

- Il Biciplan della Città di Torino, deliberazione del Consiglio Comunale 18 ottobre 2013 (mecc. 2013 04294/006) si era posto l'obiettivo, non raggiunto, del 15% di spostamenti sul totale effettuato in bicicletta entro il 2022, ma la percentuale di spostamenti in bici oggi è ancora lontana da tale obiettivo. La Regione Piemonte con Deliberazione del Consiglio Regionale del 16 gennaio 2018, n. 256-2458 ha approvato il Piano regionale della mobilità e dei trasporti che pone l'obiettivo dell'8% di modal share ciclabile entro il 2030 e del 15% entro il 2050 all'interno di tutte le aree urbane regionali.

VISTO CHE

- Il Governo con la legge di bilancio oggi in discussione ha deciso di fatto di cancellare i 94 milioni di investimento precedentemente stanziati per la realizzazione di piste ciclabili urbane, previsti per la realizzazione di zone 30 e infrastrutture per la ciclabilità nella legge di bilancio 160/2019 (articolo 1 comma 47).
- Il lavoro da fare per rendere le nostre città e le nostre strade sicure e vivibili è però improcrastinabile e va colmato il gap di sicurezza fra chi sceglie un mezzo più sostenibile e chi utilizza l'auto, rendendo più facile la scelta sostenibile per chi ancora è dipendente dall'auto e non ha alternative a causa dell'eccessivo livello di pericolo delle strade che dovrebbe percorrere. La domanda di mobilità ciclistica cresce all'aumentare dell'offerta di mobilità, da concretizzarsi nella realizzazione di infrastrutture per la mobilità ciclistica che siano efficienti, veloci e sicure.
- Il dossier "L'Italia non è un paese per bici" presentato pochi giorni fa da Clean Cities, FIAB, Kyoto Club e Legambiente riporta che l'Italia nel 2018 ha investito o programmato investimenti nell'auto quasi 100 volte più che nelle due ruote a pedali: 98 miliardi di euro per il settore automotive e le infrastrutture stradali, contro poco più di un miliardo per bonus bici e ciclabili urbane ed extraurbane. Il risultato è che l'Italia, sul piano della ciclabilità, è il fanalino di coda del contesto europeo: le città italiane hanno una media, secondo i dati ISTAT, di 2,8 km di ciclabili per diecimila abitanti (1,5 in media nelle 14 città metropolitane ad Helsinki sono 20 Km/10.000 abitanti).
- Per combattere una strage quasi quotidiana, e per decarbonizzare rapidamente il settore dei trasporti il dossier suggerisce un grande investimento pubblico di almeno 500 milioni l'anno fino al 2030 per quadruplicare i chilometri di percorsi ciclabili. Sembra una cifra enorme ma è appena il 3,5% di quanto già stanziato per il comparto auto e le infrastrutture connesse.
- Per poter raggiungere gli obiettivi strategici esplicitati all'interno degli strumenti di pianificazione della mobilità regionale e cittadina, attualmente cogenti, è quindi necessario pianificare un programma pluriennale di interventi infrastrutturali a livello metropolitano al fine di aumentare l'offerta di trasporto per la mobilità ciclistica. Per poter procedere nella programmazione risulta necessario uno stanziamento finanziario annuale di un fondo per la mobilità attiva nelle aree urbane da parte del Governo,

IMPEGNA

Il Sindaco e la Giunta:

1. a chiedere al Parlamento e al Governo di stanziare nella Legge di Bilancio 2023 idonei investimenti per lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili e quantomeno di ripristinare i fondi previsti dall'art. 1 comma 47 della legge 160/2019 e comunque perché vengano stanziate apposite risorse, con sviluppo pluriennale a partire dal 2023, per sostenere interventi e progetti dei Comuni per ampliare e mettere in sicurezza le reti di ciclovie urbane previste da PUMS e Biciplan ai sensi della legge 2/2018;
2. ad attivarsi in sede ANCI al fine di richiedere al Governo un adeguato supporto per lo sviluppo delle infrastrutture ciclabili urbane ed extraurbane e per la promozione della mobilità attiva.

