



# **”PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE NELL’ EMERGENZA E PER IL FUTURO”**

**PROPOSTE PER LA CIRCOSCRIZIONE 8 DELLA CITTÀ DI TORINO  
30/04/2020**



## IL MOMENTO É ADESSO!

L'attuale emergenza sanitaria ha modificato profondamente il nostro stile di vita, le nostre abitudini, il funzionamento della nostra società. I momenti di crisi possono diventare delle opportunità se si colgono come occasioni di un ripensamento complessivo delle nostre modalità di vivere, di spostarci, di concepire gli spazi delle nostre città, dando valore ai cambiamenti significativi che l'emergenza ha provocato, in una prospettiva di lungo e medio periodo. Certamente il contrasto alla situazione emergenziale ha la priorità, ma intervenire solo su alcuni ambiti rischia di comprometterne altri, per cui è opportuno svolgere un ragionamento complessivo sul funzionamento delle nostre città che tenga conto di fattori quali la densità di popolazione e i relativi problemi di spostamento, l'inquinamento da esso provocato, l'importanza della natura e del verde nello spazio urbano. Occorre avere presente che certi effetti si sono manifestati perché non c'è stata una visione diversa della città.

### I PROBLEMI

1. **Ambiente e mobilità:** L'aspetto più rilevante è quello ambientale. Scienziati, attivisti e associazioni ambientaliste, da anni, denunciano che l'attuale modello di sviluppo e gli stili di vita che caratterizzano la nostra civiltà, basati sul consumo eccessivo di risorse naturali e sulla combustione degli idrocarburi, non è più sostenibile ed ha condotto il pianeta sull'orlo di un collasso ecologico e climatico. La correlazione fra l'emissione di gas serra e cambiamento climatico è accertata da innumerevoli studi, così come l'impatto dell'inquinamento sulla salute umana e animale.

1

Secondo l'OMS, l'aria malsana è il fattore ambientale di maggiore rischio per la salute umana, responsabile di circa 7 milioni di decessi nel mondo, ossia il 12% del totale delle morti premature. In Italia, provoca ogni anno circa 85mila morti (il peggiore dato a livello europeo), probabilmente di più di quelle che saranno causate dal Covid 19: secondo uno studio dell'ENEA, l'inquinamento accorcia la vita di ciascun italiano di 10 mesi in media (la pianura padana, in particolare è l'area più inquinata d'Europa) e il danno è anche economico (ad esempio in termini di giornate di lavoro perso e di interventi sanitari, per una perdita di ricchezza nazionale del 4,7% di PIL).

Secondo Legambiente, la città di Torino, in particolare, risulta essere quella con l'aria più malsana del Paese, sia rispetto ai dati 2019 (147 giorni di superamento dei limiti per la concentrazione degli inquinanti previsti per legge: 86 per il PM10 e 61 per l'ozono), sia in riferimento all'ultimo decennio.

Nel "Piano d'Azione per la Mobilità Urbana Post-Covid", pubblicato da Bikenomist e Bikeitalia, si legge: "il traffico urbano in Italia era già al limite della sostenibilità prima dell'emergenza Covid-19 con cinque drammatiche conseguenze:

- 3.400 morti e 250.000 feriti per incidenti con un costo economico di 21 miliardi euro/anno [fonte MIT].
- Oltre 80.000 morti premature/anno dovute all'inquinamento dell'aria.
- Una costante condizione di congestione, con 50 miliardi di Euro di PIL/anno perduti nell'inefficienza dei trasporti e della mobilità urbana.
- Malattie causate dalla sedentarietà che incidono sul bilancio dello stato per 12,1 miliardi di euro/anno, equivalenti all'8,9% della spesa sanitaria italiana.
- Una permanente condizione di insoddisfazione, stress e rabbia da parte dei cittadini.

All'improvviso le città italiane, e di molti altri Paesi, sono diventate pulite, silenziose e sicure. Nel dramma delle morti associate al Covid-19 si potranno riscontrare per fortuna anche vite salvate grazie alla riduzione drastica degli incidenti stradali. Nel periodo compreso tra il 10 marzo e il 7 aprile 2020, rispetto allo stesso periodo del 2019, si è registrata una riduzione dell'80,7% del numero degli incidenti stradali e una riduzione dell'83,3% del numero dei decessi collegati, pari a 120 vite salvate [Fonte: Dipartimento della Pubblica Sicurezza]. A queste sono da aggiungersi gli effetti mitigati dell'inquinamento da polveri sottili e biossido di azoto."



- » Fra le poche conseguenze positive della drammatica situazione che il Paese sta vivendo, vi è la riduzione drastica del livello di inquinamento delle nostre città a causa della limitazione degli spostamenti dovute al cosiddetto “lockdown”. Come riportato anche dal quotidiano “La Stampa”, a Torino, la concentrazione di PM10 è scesa dai 70 µg/m<sup>3</sup> del 25 febbraio, ai 29 µg/m<sup>3</sup> del 16 marzo, le acque del Po stanno diventando trasparenti e l’inquinamento acustico è crollato.
- » Il contrasto dei fattori inquinanti, la tutela dell’ambiente, del clima, della salute e della biodiversità dovrebbero essere prioritari rispetto anche a tematiche pure importanti come economia e occupazione e dovrebbero costituire la nostra principale priorità, secondo il principio per cui la salute viene prima dell’economia. Questo principio, alla base del contrasto al Coronavirus, va riaffermato per inquinamento e incidenti.
- » Tuttavia, nel breve periodo si configura il rischio di una nuova emergenza stradale e ambientale. Secondo i dati ISTAT, la media degli spostamenti a Torino è di circa 3 km, il 42% dei quali è percorso in auto, il 29% con bus, metro e tram. La graduale riapertura delle attività produttive e sociali rischia di produrre un effetto rimbalzo, a causa di un marcato decremento dell’utilizzo del trasporto pubblico, sia in ragione delle misure di distanziamento sociale che saranno inevitabili sui mezzi, sia della sfiducia che i cittadini manifesteranno verso di essi, come accaduto a Wuhan. Questo può condurre al collasso del traffico nelle nostre città e ad un fortissimo incremento dell’inquinamento atmosferico.
- » È pertanto indispensabile, nel progettare la graduale riapertura delle attività economiche e sociali (che comunque deve avvenire avendo come priorità la salute pubblica), che si studino delle azioni volte a contrastare il rischio di minore uso dei mezzi pubblici.
- » Il telelavoro, per quanto importante e da incentivare, può assorbire una quota solo marginale del totale degli spostamenti che riguardano soprattutto i settori del terziario avanzato.

2

2. **Spazi Pubblici:** più in generale, bisogna mettere in rilievo che la città, com’è e come è stata vissuta e organizzata sino ad oggi, presenta tutta una serie di problemi (inquinamento atmosferico e acustico, spazi pubblici trascurati e insufficienti) che le regole di distanziamento sociale conseguenti al virus riportano in primo piano.
3. **Verde pubblico:** l’insufficiente quantità di verde (in particolare, verde di prossimità e diffuso nelle strade), oltre a ridurre la capacità di contrasto all’inquinamento atmosferico, rende i brevi spostamenti a piedi e in bici meno facili e gradevoli.
4. **Aspetti Culturali:** è necessario favorire la conoscenza - da parte dei cittadini - dei principi della sostenibilità ambientale, sociale, economica e diffondere una cultura che abbia alla base la condivisione e la partecipazione, anche rispetto alla capacità di fronteggiare l’incertezza e la complessità dei giorni che, nel medio e lungo periodo post COVID-19, vivremo.



## GLI AMBITI DI INTERVENTO

Questa emergenza mette le amministrazioni, pertanto, di fronte alla necessità di intervenire tempestivamente sui seguenti ambiti:

1. Occorre **contenere gli spostamenti in automobile**, convertendoli a forme di mobilità sostenibile, permettendo di effettuare gli spostamenti in sicurezza a piedi, in bici, con e-bike e in monopattino così da ridurre il numero delle auto circolanti. Ciò produrrebbe un risparmio sulle spese legate all'auto, **ridurrebbe gli incidenti stradali e quindi la pressione sul sistema sanitario**.

Occorre realizzare subito una Rete di Mobilità d'Emergenza (RME), già messa in pratica in numerose realtà europee, come Parigi, Berlino, Budapest, Dublino, Montpellier e altre. Questa costituirebbe una "mobilità di transizione": vivere una città diversa per poter poi prendere atto delle sperimentazioni che potranno aver funzionato e quindi insistere in una certa direzione, nell'ambito di una visione futura della città.

Anche permettere ai cittadini di fare attività fisica, spostandosi a piedi o in bicicletta, ha la sua importanza.

2. Occorre, altresì, evitare che, nelle azioni per stimolare una rapida ripresa economica, si allentino misure di contrasto al mezzo privato e si facciano passi indietro sulle normative ed i regolamenti ambientali, ad esempio proponendo una sospensione dei sistemi di limitazione degli accessi alle ztl, alle aree pedonali, oltre che una eliminazione o attenuazione delle tariffe di sosta.
3. Si è sperimentata una sorta di rallentamento dei ritmi di vita, in alcuni casi risultato efficace, suggerendo che in taluni ambiti lavorativi sia possibile proseguire con smart working e altre soluzioni innovative (separazione dei flussi, orari, ecc.).
4. Occorre **ampliare gli spazi pedonali e ciclabili** in modo da garantire il necessario distanziamento sociale per gli utenti di questi mezzi.
5. Si deve immaginare che la gente cominci a **vivere nuovamente lo spazio pubblico, anche se in modo ordinato e organizzato**. Lo spazio fisico deve essere riprogettato per essere più sicuro per tutti, con più spazi verdi, e lo spazio della socialità va riorganizzato affinché sia vissuto in modo consapevole, rispettoso, solidale e sulla base di una coscienza comune.
6. Occorre **ampliare la rete verde della città**, creando dove possibile aree verdi diffuse/giardini di prossimità e inserendo nuovi alberi nelle strade, misure utili per incentivare gli spostamenti sostenibili e per migliorare la qualità dell'aria delle nostre città.
7. Occorre **incentivare il commercio di prossimità**, che i cittadini stanno riscoprendo ora, riducendo, così, la domanda di mobilità, favorendo le consegne a domicilio della spesa tramite bicicletta e riorganizzare la logistica.



8. Appare sempre più importante, specie in questo periodo, che si mettano in atto iniziative educative, fornendo ai cittadini quegli strumenti culturali utili affinché ciascuno possa sviluppare una consapevolezza e un pensiero critico così da agire autonomamente e responsabilmente. Occorre **rafforzare la competenza del cittadino nella sua capacità di scegliere, di agire** coerentemente con la sua coscienza, di costruire valori e di accrescere il suo legame con il territorio, avvalendosi degli strumenti telematici quali i social network e piattaforme on-line onde raggiungere in tempo reale il maggior numero possibile di cittadini. È necessario calibrare e adattare la proposta ad ogni utente e stimolare anche le giovani generazioni affinché anch'esse siano consapevoli dell'appartenenza ad una comunità, locale e globale. È importante che ognuno sviluppi una propria sensibilità verso i temi del benessere personale e collettivo e scelga corretti stili di vita.
9. Per informare dei diversi interventi e dei cambiamenti necessari, occorre promuovere una comunicazione che non sia mera trasmissione di dati tecnici ambientali ma che fornisca ai cittadini un'informazione chiara (anche nelle connessioni tra gli aspetti ambientali, economici e sociali) e avvii un processo che, coinvolgendo più attori sociali, stimoli il dialogo, la condivisione e la responsabilizzazione di tutti.

Occorre ripensare il “dopo”!

Ma il momento è adesso!

4

## LE 12 PROPOSTE

L'attuale emergenza sanitaria richiede l'attuazione tempestiva di misure a basso costo e facilmente realizzabili per garantire il necessario distanziamento sociale di sicurezza anche in vista delle progressive riaperture delle diverse attività già a partire dal 4 maggio 2020. Tali misure possono rappresentare un'occasione di sperimentazione di una diversa organizzazione dello spazio pubblico secondo modalità funzionali all'emergenza e fornire al tempo stesso indicazioni utili a un ripensamento futuro dello spazio pubblico nella direzione di una maggiore sicurezza e sostenibilità. Di seguito si riportano proposte di azioni:

- » a brevissimo termine (entro il 31 maggio 2020)
- » a breve termine (entro il 31 agosto 2020)
- » a medio termine (entro il 31 ottobre 2020)

## PROPOSTE A BREVISSIMO TERMINE (entro il 31 maggio 2020)

### A1. Pedonalità e commercio di prossimità

#### A1.1

Ampliamento marciapiedi delle strade con esercizi commerciali mediante spostamento dei parcheggi limitrofi con posizionamento di new jersey e nastro segnaletico da cantiere, mantenendo corsie veicolari di larghezza non inferiore a 2,75 m.



#### A1.2

Maggiore accessibilità in sicurezza alle attività di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande mediante autorizzazione alla parziale occupazione gratuita di suolo pubblico (spazio parcheggi limitrofi ai marciapiedi) mediante posizionamento temporaneo di tavolini e sedie.



5

#### A1.3

Organizzazione di un servizio di consegne con bici cargo a scala di quartiere in collaborazione con il commercio di prossimità.



## A2. Ciclabilità

### A2.1

Su corsi e viali a due o più corsie veicolari, trasformazione temporanea della corsia più a destra in corsia ciclabile mediante segnaletica orizzontale e verticale (in presenza di parcheggi, la ciclopista sarà tracciata a fianco del cordolo del marciapiede e, dove possibile, i parcheggi saranno traslati verso la carreggiata per garantire la sicurezza dei ciclisti).



### A2.2

Strade a priorità ciclabile

Istituzione di assi su cui concentrare la mobilità ciclabile in modo prioritario adottando la segnaletica delle “velostrassen” diffuse in Svizzera e in Belgio.



6

## A3. Distanziamento sociale, autobus e tram

### A3.1

Ampliamento dello spazio di attesa in corrispondenza delle fermate di autobus e tram mediante chiusura al traffico del tratto di corsia veicolare compreso fra la banchina della fermata e il marciapiede attraverso inserimento di un dissuasore o di una fioriera.



## PROPOSTE A BREVE TERMINE (entro il 31 agosto 2020)

### B1. Spazi condivisi in sicurezza fra pedoni, ciclisti, utenti di mezzi pubblici e automobilisti

#### B1.1

Estensione del limite di 30 km orari a tutto il territorio, esclusi gli assi di collegamento interquartieri, mediante inserimento di apposita segnaletica orizzontale e verticale: la misura, seppure solo normativa (anche se già esistono "porte" di accesso lungo tutto l'asse di via Nizza), creerebbe le condizioni per sperimentare temporaneamente, verificare, valutare ed eventualmente ridefinire e rendere permanenti interventi di moderazione del traffico all'interno del quartiere (medio-lungo periodo) quali modifiche dei sensi unici per prevenire il traffico di attraversamento, ampliamento permanente di spazi per i pedoni in corrispondenza dei servizi pubblici mediante pedonalizzazioni, strade a priorità ciclabile, zone d'incontro ecc.)



Oggi



Domani

7

## B1.2

Strade per giocare: chiusure temporanee di via con posizionamento di transenna mobile, presenza di un adulto volontario e con indicazioni definite in uno specifico manuale d'uso per organizzare gli spazi e proporre attività ludiche garantendo il distanziamento necessario.



8

## B2. Distanziamento sociale in situazioni ad alto rischio di assembramento

### B2.1

Chiusura delle strade antistanti gli ingressi delle scuole per garantire il necessario distanziamento sociale mediante inserimento di dissuasori manuali ribaltabili solo dai residenti e dai mezzi di soccorso.



## B2.2

Riorganizzazione dello strumento del pedibus mantenendo il distanziamento necessario fra i partecipanti (manuale d'uso LAQUP).



9

## B3. Ciclabilità

### B3.1

Aumento dei portabici in corrispondenza dei servizi pubblici e, in generale, delle aree ad alto rischio di assembramento



## PROPOSTE A MEDIO TERMINE (entro il 31 ottobre 2020)

### C1. Distanziamento sociale e intermodalità con autobus e tram

#### C1.1

Ampliamento dello spazio di attesa in corrispondenza delle fermate di TPL mediante chiusura al traffico del tratto di corsia veicolare compreso fra la banchina della fermata e il marciapiede attraverso inserimento di archetti portabici, per favorire l'intermodalità bici+TPL.



10

### C2. Pedonalità, qualità dell'aria, ciclabilità e paesaggio urbano

#### C2.1

Strade locali con incroci verdi: allontanamento dello stallo (con taglio dell'asfalto) in corrispondenza degli incroci, cordolatura e inserimento di alberi e arbusti protetti da recinzioni basse anche con funzione di portabici.

