

Commissione Assetto del territorio – 8 novembre 2018

Tavolo istituzionale per l'analisi della viabilità a seguito della realizzazione della pista ciclabile di Corso M. D'Azeglio e relativa rotonda di Piazza Balla

RELAZIONE DEL PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE

La Commissione allargata dell'8 novembre 2018 rappresenta un'iniziativa innovativa rispetto alle consuetudinarie dinamiche istituzionali. Su un tema di particolare complessità e di interesse generale, come quello trattato, si è pensato di convocare un incontro allargato coinvolgendo tutte quelle persone, associazioni, organizzazioni che avrebbero potuto contribuire ad evidenziare criticità e proporre soluzioni alle problematiche emerse nei mesi scorsi su un tema complesso come quello della viabilità.

L'intento della presente relazione è quello di arrivare ad una sintesi che per punti metta in evidenza le proposte salienti emerse nel dibattito in modo da consegnare all'esecutivo un elenco di possibilità concrete di azione finalizzate alla risoluzione o per lo meno alla mitigazione dei problemi finora riscontrati.

Si tralascerà un'analisi dettagliata dello status quo e delle problematiche già note a seguito del dibattito in corso presso l'opinione pubblica e in seno alla commissione stessa, elementi desumibili dal dettagliato verbale della seduta, focalizzando piuttosto l'attenzione sulle criticità più rilevanti e sugli aspetti propositivi. Per chiarezza espositiva la disamina sarà strutturata per zone di intervento. Si sottolinea che verranno proposti tutti i punti emersi senza alcuna valutazione di merito demandando a successivi approfondimenti della Giunta o della Commissione stessa la bontà e la fattibilità degli stessi.

Corso M. D'Azeglio

Principali criticità:

- sezione ristretta della carreggiata a seguito dell'allargamento del marciapiede
- pericolosità della pista ciclabile negli incroci
- ridotto spazio per i pedoni dove il marciapiede è più stretto
- carenza di parcheggi

Proposte avanzate:

- eliminazione parziale o totale dei parcheggi sul ciglio strada
- mantenimento di due/tre aree di carico/scarico
- individuazione di aree parcheggio alternative (possibile acquisizione dell'area demaniale di fronte al Carrefour express, ampliamento parcheggio antistante la scuola M. D'Azeglio, ecc.)
- segnalazione delle vicine aree parcheggio già esistenti (piscina, cimitero, piazza Freguglia, stadio, ufficio tecnico, ecc.)
- favorire la rotazione nel parcheggio a pagamento antistante la scuola M. D'Azeglio (tramite disco orario oppure inserendo un limite orario alla sosta a pagamento)
- messa in sicurezza degli attraversamenti della ciclabile in via IV reggimento alpini, via Cappuccini, via Mulini
- messa in sicurezza dei pedoni in occasione degli attraversamenti pedonali (anche dalle bici)
- miglior segnalazione della pista ciclabile tramite segnaletica verticale e orizzontale (tramite marker stradali come occhi di gatto, piccoli dissuasori pieghevoli, ecc.)
- nel caso dell'eliminazione dei parcheggi lungo il corso spostare (ed eventualmente stringere un po' nel tratto di marciapiede più stretto) la pista ciclabile a filo marciapiede recuperando circa 50 di spazio per i pedoni

- facilitare la convivenza tra auto, bici e pedoni con apposita segnaletica e limitare la velocità delle biciclette sulla parte di percorso sopra il marciapiede
- Vietare la svolta a sinistra in uscita sia su via Cappuccini che su via Mulini
- Rendere a senso unico, a scendere, il tratto di via Mulini da Corso Massimo D'Azeglio fino all'altezza dell'entrata di piazza Freguglia
- Ripristinare il doppio senso, eliminando i pochi parcheggi sulla carreggiata, il tratto di strada che da via Mulini immette in corso Botta
- Rendere a senso unico in uscita il tratto di via Cappuccini che dal parcheggio della piscina comunale sbuca in Corso M. D'Azeglio magari ipotizzando in un secondo tempo la realizzazione di un marciapiede per i pedoni
- Ripristinare il doppio senso di marcia in via IV reggimento alpini
- Ripristinare il doppio senso in via S. Nazario
- Eliminare la strozzatura e relativi rallentamenti su corso M.D'Azeglio causati dalla svolta a sinistra, in uscita dalla città, verso via S.Nazario
- Eliminare la possibilità in uscita da via del Cappuccini di poter svoltare in via Cascinette (su questo vedere punto sul doppio senso in via IV reggimento alpini)

Rotonda di Piazza Balla

Principali criticità:

- difficoltà di innesto da corso Botta e da corso M.D'Azeglio
- posizionamento non ottimale
- ridotta sezione della carreggiata in rotatoria che non consente l'affiancamento di due automezzi
- pericolosità per i pedoni sugli attraversamenti troppo a ridosso della rotatoria

Proposte avanzate:

- rilocalizzare i passaggi pedonali allontanandoli dall'innesto della rotatoria
- prevedere semafori a chiamata per l'attraversamento dei pedoni
- prevedere un semaforo per i soli automezzi provenienti da via circonvallazione (direttrice oggi troppo avvantaggiata dalla rotonda pur con un minor flusso di traffico)
- ridurre lo spazio cubettato in prossimità del muretto della rotonda per allargare la sezione carrabile realizzando due corsie affiancate
- valutare, sempre per realizzare due corsie in rotatoria, il restringimento dell'ampio marciapiede su corso Botta/inizio via Palestro
- creare uno svincolo autonomo da corso Botta verso Corso M. D'Azeglio senza fare entrare le auto nella rotonda restringendo il marciapiede dopo l'edicola. In tal modo i flussi provenienti da corso Botta potrebbero entrare entrambi e contemporaneamente nella rotatoria
- Facilitare l'ingresso in rotatoria da corso M. D'Azeglio verso via circonvallazione smussando l'angolo di marciapiede e tramite apposita segnaletica orizzontale

Considerazioni generali

Dal dibattito sono emerse alcune proposte di carattere più generale che comunque potrebbero agevolare la ricerca di soluzioni alle criticità poste dal caso specifico e più precisamente:

Proposte avanzate:

- affidamento di incarico per la redazione di un Piano generale sulla Viabilità e il traffico che consideri anche le direttrici di ingresso in città
- istituzione della figura del Mobility manager
- dare vita a politiche per la riduzione del traffico e dell'inquinamento agevolando la riduzione degli automezzi e investendo sul trasporto pubblico locale con mezzi ecologici

Conclusioni

Come si può vedere dal numero di azioni possibili esistono molte possibilità di intervento che ci confermano la bontà del tipo di processo partecipativo messo in atto dalla presente commissione. Ora si tratta di capire come procedere ottimizzando gli spunti forniti. Per intanto come anticipato in apertura, la presente relazione verrà consegnata all'esecutivo che potrà valutare quali delle misure proposte potrebbero dare i migliori risultati in termini di costi/benefici.

Alla luce della complessità della questione e dell'elevato numero di variabili che si potrebbero verificare si potrebbe procedere con l'effettuazione immediata, qualcosa è già anche stato fatto, di quelle misure condivise sostanzialmente da tutti e di basso impatto esecutivo ed economico. Portando avanti nel contempo anche modifiche più radicali, ma acquisendo e valutando attentamente dati sui flussi, possibili criticità, costi, risorse, ecc. in modo da non ricadere negli stessi errori precedentemente commessi con la realizzazione dei due interventi in oggetto.

In chiusura mi sento di ribadire la necessità di non limitarsi a dare vita, su temi di un certo rilievo e di interesse generale, a interventi specifici limitati, ma a ragionare maggiormente in termini di sistema. I problemi della viabilità, del traffico, dell'inquinamento, della sicurezza, della salute dei cittadini sono tutti interrelati e solo con una visione sistemica si può pensare di risolvere il problema a monte pur senza perdere di vista gli interventi ordinari.

Il Presidente della Commissione Assetto del Territorio
Francesco Comotto