



22 Ottobre 2026

RICHIESTA DI CONTROVIALI A MISURA DI BAMBINI

APERTI, VIVIBILI, SICURI, ACCOGLIENTI

La Consulta della Mobilità Ciclistica e Moderazione del Traffico
– *organo ufficiale del Consiglio Comunale della Città di Torino* –
richiede una **totale revisione progettuale dei controviai torinesi**,
con l'obiettivo di renderli aperti, vivibili, accoglienti, sicuri.

La ragione della richiesta è chiara.

**È stato ucciso un bambino in bicicletta sui controviai condivisi.
E non ne deve morire più nessun altro.**

PREMESSA

Nel 2020, la richiesta della Consulta di rendere i controviali a priorità ciclabile e con spazi condivisi - *in occasione della Fase II di ripartenza post-pandemia Covid 19 e accolta dalla precedente amministrazione Appendino* - era intesa come soluzione di 'emergenza', temporanea, a cui si affiancava una **richiesta di moderazione della velocità modificando lo spazio, con vere infrastrutture**, campagne di comunicazione e controlli diffusi.

Invece, si è scelto di usare solo **segnaletica** orizzontale e verticale.



Foto: Diego Vezza

Negli anni, mentre si decideva di **innalzare la velocità massima consentita** da 20 a 30 km orari, numerosi si sono susseguiti i comunicati della Consulta - *rimasti inascoltati* - in merito alla **segnaletica ammalorata** nei controviali, che di fatto era scomparsa. Per anni, non si è più garantita la minima **sicurezza** delle persone in bicicletta. Si è deciso di lasciare la popolazione torinese a pedalare in un luogo che ciclabile non era più. Anzi, forse non lo era mai stato. Eppure, viene oggi conteggiato nei km della rete ciclabile torinese.

Foto: Diego Vezza



La tragedia del 22 Settembre 2026 - l'uccisione di Nicolò mentre pedalava verso la scuola - ci pone adesso il dovere di riflettere su **come reagire e trasformare i controviali torinesi**.

Da quel giorno, in un presidio quotidiano, comitati e associazioni ricordano con il loro corpo il rispetto della corsia ciclabile di corso Regina Margherita e dei limiti di velocità.

Più di 2.000 firme sono state raccolte - tra cui 400 professori torinesi, l'Ordine dei Medici e docenti del Politecnico - in una **lettera aperta** al Sindaco Stefano Lo Russo, per invocare **maggiore sicurezza nei confronti di chi pedala**.

Nei Paesi Bassi, un parametro usato per misurare la qualità della vita in città è legato a quanto un bambino di otto anni può muoversi in autonomia, senza essere accompagnato da un adulto, in bici o a piedi.

"Perché se una città è sicura per bambini di otto anni in giro da soli, è sicura per tutte le persone che la abitano".



Foto: Diego Vezza

L'incontro tra il Sindaco e Assessora con i comitati e associazioni firmatarie, avvenuto nella serata del 19 Ottobre 2026, non deve rimanere solo un atto di facciata.

La morte di Nicolò riguarda tutti e ci interroga profondamente su quale città vogliamo costruire. Per questo, la Consulta chiede che le diverse voci e sensibilità emerse nel dibattito cittadino possano trovare ascolto e confronto nelle sedi istituzionali più consone, in modo aperto e pubblico, aprendo la discussione con **un'audizione della Consulta Mobilità** in 2° Commissione Consiliare, già richiesta il 01.10.26.

Un'occasione necessaria per affrontare il tema in modo trasparente e condiviso, riportando al centro del confronto pubblico le scelte politiche sul futuro dello spazio pubblico della città.

La sfida di Torino, nel **ripensare la propria mobilità autocentrica**, riguarda ogni città. La "Vision Zero" - **"Zero morti sulle strade"** - prevede un ribaltamento della priorità dei mezzi sulle strade e un cambio sistemico della mobilità: la **sicurezza delle persone** viene prima della fluidità del traffico. Torino ha l'occasione di dimostrare che si può ripensare lo spazio della **strada a misura di persona**, senza aspettare un'altra tragedia.



Visione realizzata tramite IA

RIFERIMENTI ISTITUZIONALI

Già nel 2012 la **Task Force di Torino Strategica** (*mandato Fassino*) aveva indicato la necessità di ripensare i controviali a beneficio di chi si muove a piedi e in bicicletta, auspicando una **pedonalizzazione dei controviali**: corsie verdi e vivibili.



VIABILITÀ MODIFICATA

Per una mobilità migliore, perché non chiudere al traffico tutti i controviali della città? Trasformarli in corsie verdi a beneficio di pedoni e ciclisti è una proposta di grande impatto per l'ambiente urbano, che rafforzerebbe all'esterno un'immagine di Torino come luogo attento alla vivibilità.

A distanza di quattordici anni, è oggi - quanto mai prima - necessario tradurre questa visione in interventi concreti e strutturali.

Perché spesso, l'unica cosa che ci tiene ancorati al passato e ti trattiene dal progredire, è la connessione a un precedente quadro concettuale.



In nome delle auto, abbiamo accettato di sacrificare tutti gli spazi pedonali

Si richiamano anche le **linee programmatiche 2021-2026** di Stefano Lo Russo, attuale sindaco pro tempore della Città di Torino.

linee programmatiche di mandato

2021 - 2026

LA CITTÀ DELLA PROSSIMITÀ

Qualità dello spazio pubblico, quartieri, commercio ed economia di vicinato, mercati, sicurezza, casa

- Rigenerazione urbana
- Prossimità
- Commercio ed economia di vicinato

Rigenerazione urbana

- Garantire uno spazio pubblico e accessibile a tutte e tutti (senza barriere fisiche, culturali o socioeconomiche), sicuro da occupare (manutenuto, curato, vivo) e nel quale sia possibile muoversi in sicurezza grazie ad una ripartizione equa dello spazio tra le varie forme di mobilità (pedonale, ciclistica, trasporto pubblico, automobilistica), ed una protezione elevata per gli utenti più deboli (diversamente abili, pedoni, ciclisti, ecc.), da progettare in collaborazione con le Circoscrizioni.
- Raddoppiare l'estensione delle piste ciclabili, migliorandone la sicurezza e connettendole in una rete che permetta di raggiungere le diverse zone della città, migliorare il bike sharing e la manutenzione delle piste ciclabili esistenti.

OBIETTIVI

Il compito della Consulta non è indicare al Comune una soluzione tecnica specifica (compito che attiene agli uffici tecnici comunali) da scegliere tra diverse alternative, ma proporre, prima di tutto, il **risultato** a cui tendere e contribuire a delineare una **visione** condivisa del ruolo e della qualità dello spazio pubblico.

La Consulta Mobilità ha inteso, da diversi anni, contribuire al dibattito cittadino sulla mobilità e in particolare ora sul tema dei controviali, sollevato da più parti e sempre più diffusamente riconosciuto come urgente, riportando questo tema al centro del confronto pubblico e del dibattito che orienta le scelte politiche dell'Amministrazione.

L'obiettivo è promuovere una riflessione che non si limiti agli aspetti tecnici e funzionali, ma affronti anche le **trasformazioni spaziali, culturali e sociali** necessarie a ripensare i controviali come parte integrante della città e della sua vita quotidiana.

Questa riflessione intende contribuire alla costruzione di una **visione condivisa dello spazio pubblico**, capace di orientare le scelte future e di essere considerata e integrata nella visione complessiva della città delineata dal Piano Regolatore Generale (PRG), in corso di revisione.

Gli **obiettivi principali del cambiamento**, spaziale e culturale, sono i seguenti:

- **TRASFORMARE TUTTI I CONTROVIALI IN LUOGHI SICURI PER I BAMBINI**, aperti, vivibili, accoglienti, con la possibilità di muoversi in bicicletta in autonomia e sicurezza.
- **RIQUALIFICARE TUTTI I CONTROVIALI COME SPAZI PEDONALI E CICLABILI**: luoghi pubblici di incontro e di commercio, spazi di **alta qualità per chi li abita, chi li vive e chi li attraversa**.

È necessario costruire una nuova visione dello spazio pubblico, riconoscendo i controviali come una componente strategica della **qualità urbana**, della **vivibilità dei quartieri** e delle **relazioni tra le persone**.

Le soluzioni tecniche possono essere diverse a seconda delle caratteristiche dei singoli tratti e della fase di attuazione del progetto. Ma quello che non dovrebbe mai diventare oggetto di compromesso sono gli **obiettivi di sicurezza, vivibilità e la volontà del cambiamento**.

Parliamo di **tutti** i controviali della Città di Torino.

Non solo un intervento spot sul luogo dell'uccisione di Nicolò.

Visione realizzata tramite IA



I requisiti minimi per la trasformazione dei controviali sono:

- **eliminazione del traffico automobilistico di attraversamento:**
 - interrompere la rettilinearità ed eliminare la funzione di scorrimento
 - garantire solo gli accessi locali (passi carrai, garage, carico/scarico, disabili)
- **garantire velocità massime compatibili con la presenza di persone a piedi e in bicicletta**, attraverso una configurazione fisica della strada che induca al rispetto dei limiti (la sola segnaletica si è dimostrata insufficiente al raggiungimento dell'obiettivo)
- **ridefinire gli spazi destinati alla sosta**, con priorità alle persone con disabilità e al carico /scarico, in coerenza con gli obiettivi di qualità dello spazio pubblico e di sicurezza. La disponibilità attuale di parcheggi non deve diventare un vincolo assoluto.
- **impedire fisicamente la malasosta** su percorsi ciclabili e pedonali, con una configurazione dello spazio che la renda davvero impossibile, anche "per 5 minuti".

Per impedire il traffico di attraversamento, la Consulta propone una **scalabilità al rialzo**:

- Iniziare immediatamente con interventi fisici semplici, economici e reversibili
- Parallelamente, progettare le trasformazioni successive e trovare i fondi necessari.

Serve concepire questi interventi fin dall'inizio come parti di un progetto complessivo, affinché le prime misure provvisorie non siano destinate a durare decenni. **La gradualità deve riguardare i tempi e gli strumenti di realizzazione, non il livello di sicurezza garantito.**

La Consulta chiede formalmente al Comune:

- una chiara adesione agli **obiettivi finali** della richiesta della Consulta, che - alla luce dei fatti accaduti - si ritengono irrinunciabili: **trasformare i controviali in luoghi sicuri per i bambini che si spostano in bicicletta, rendendoli spazi pedonali e ciclabili di alta qualità, a servizio di chi li abita, li vive e li attraversa;**
- le **fasi di intervento**, che concorrano in modo graduale, ma coerente, al risultato finale; nel quadro di una visione di riqualificazione dello spazio pubblico, capace di orientare le trasformazioni dei controviali nella visione del PRG in corso di revisione;
- le **misure fisiche immediate da realizzare**, individuando n.2 progetti entro il 2026, con interventi concreti che migliorino fin da subito la sicurezza, la fruibilità pedonale e ciclabile, la qualità urbana dello spazio pubblico e il contrasto materiale alla malasosta;
- un **cronoprogramma** per estendere rapidamente gli interventi a tutti i controviali, garantendo che le singole azioni siano parte di un percorso unitario, coerente con gli obiettivi di sicurezza, vivibilità e riqualificazione urbana;
- un **impegno a stanziare le risorse necessarie**, con verifiche periodiche dei risultati rispetto agli obiettivi, insieme a un monitoraggio per valutare l'efficacia degli interventi



PROPOSTE

Una volta definito l'obiettivo principale (nel paragrafo precedente), la Consulta desidera offrire anche uno spunto di riflessione progettuale, con alcune proposte concrete, volte a **migliorare la qualità dello spazio pubblico** dei controviali, sia in termini di **sicurezza pedonale e ciclabile**, sia di **valorizzazione del commercio di prossimità**.

Ogni controviale andrà analizzato a sé, in base al tipo di frequentazione, traffico, presenza di negozi, ma l'obiettivo generale è la **priorità pedonale e ciclabile**, riequilibrando complessivamente la distribuzione della fruizione spaziale dei grandi corsi, eliminando il traffico di attraversamento.

1. CONTROVIALI: NUOVI BOULEVARD PEDONALI (E CICLABILI)

La proposta della Consulta è di trasformare i controviali in **luoghi accoglienti di incontro e commercio, piacevoli da vivere e sicuri per chi si muove a piedi e in bicicletta**, con più qualità urbana, nuovi spazi verdi e materiali drenanti, senza traffico di attraversamento e mantenendo i necessari accessi locali.

Non chiusi alle auto, ma aperti alle persone e alla vita.

Servirà un piano di identificazione accessi carrai dei garage, aree di carico/scarico in determinati orari, parcheggi disabili che garantiscano accessibilità e risposta alle esigenze locali, garantire i varchi per i soccorsi, studio di rendere a senso unico tutte le vie laterali per ricavare eventuali nuovi parcheggi auto, inserimento telecamere per garantire il rispetto delle regole e dei limiti.

Visione grafica realizzata tramite IA (corso Francia).





Visione grafica realizzata tramite IA (corso Regina Margherita)



Visione grafica realizzata tramite IA (corso Peschiera)



Visione grafica realizzata tramite IA (corso Vittorio Emanuele II)



Visione grafica realizzata tramite IA (corso Peschiera).

Visione grafica realizzata tramite IA (corso Francia).



2. CONTROVIALI CON FILTRI MODALI: INTERROMPERE LA RETTILINEARITA'

Una seconda proposta più immediata - ma propedeutica a una vera pedonalizzazione - è di **inserire dei “filtri modali” per interrompere la rettilinearità dei controviali.**

Collocati a intervalli frequenti - in base ai flussi e agli accessi da mantenere (ad esempio ogni 2-3 isolati max. altrimenti se ne inficia la efficacia) - ogni filtro modale / barriera sarà tale da:

- impedire il **traffico automobilistico di attraversamento**
- garantire la **continuità dei percorsi ciclabili** attraverso il filtro modale
- permettere i passaggi per soccorsi e l'accesso per le persone con disabilità e carico/scarico

La best practice è di inserire **dissuasori fisici mobili** come filtro: **paletti, fioriere, arredi**, come una barriera permeabile solo al flusso di persone che scelgono la mobilità ciclabile.

La tecnica progettuale è la **Permeabilità filtrata**: si impedisce che il traffico di attraversamento usi scorciatoie automobilistiche nelle zone residenziali, ma mantiene la connessione di un **percorso continuativo e diretto per la mobilità attiva.**

Chi è in auto, dovrà svoltare nelle vie laterali o nel viale centrale. Il principio è che possa accedere chi ha una legittima necessità di accesso locale, **riducendo il traffico e la velocità e l'inquinamento** acustico e atmosferico.

Questo favorisce l'uso del controviale come **spazio residenziale “zona 30”**, percorso solo dai residenti e dal traffico locale, con velocità effettive compatibili con la sicurezza di chi si muove a piedi e in bicicletta. Integra il controviale nella dimensione di quartiere che è propria di quella parte di spazio urbano, ridefinendone la qualità.

Dove ci sono scuole, serve pedonalizzare e creare una **piazza scolastica**.

Si può pensare, ogni tanto, di **invertire il senso di marcia** delle automobili. Nel caso, si renderebbe però necessaria la creazione di una **ciclabile in sede protetta**, per non avere le auto che vengono addosso in contromano verso chi pedala nel senso “normale”.

L'obiettivo è eliminare le scorciatoie automobilistiche, con percorsi in auto meno comodi. Quelli in bicicletta più facili, veloci e sicuri.

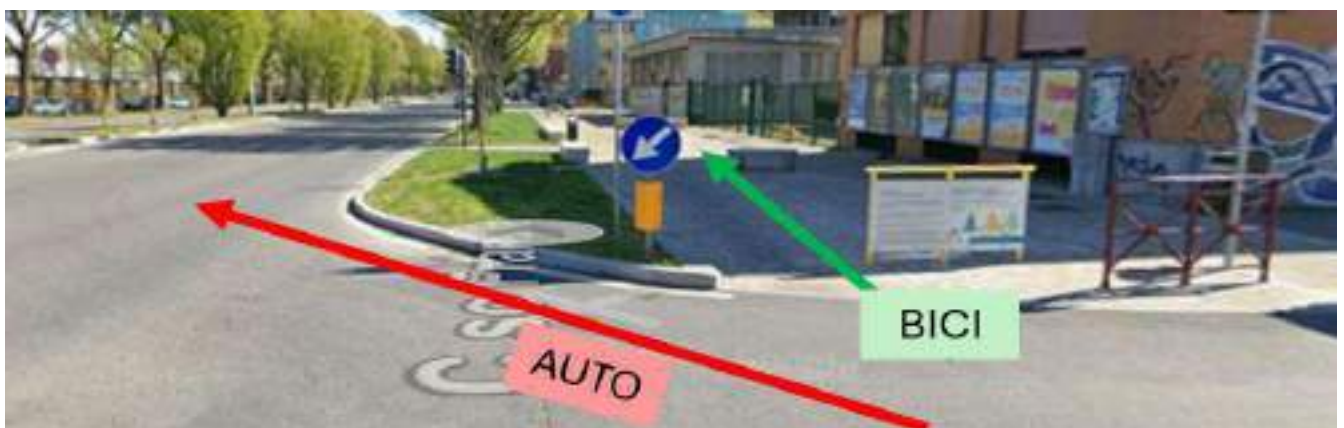
Low Traffic Neighbourhood (LTN) in Kingston (UK)



Alcuni esempi torinesi:

- **controviale di corso Agnelli**, davanti alla FIAT (senza considerare l'attuale ciclabile)
- **piazza scolastica King**, corso Francia - **via Ormea** ang. Marconi - **largo Montebello**

Una barriera fisica permette solo alle persone in bicicletta di proseguire dritto.



3. CONTROVIALI CON CICLABILI IN SEDE PROPRIA: SEPARAZIONE DEI FLUSSI

Nei tratti in cui la separazione dei flussi risulti la soluzione più adeguata, dovranno essere realizzate **infrastrutture ciclabili in sede propria**, una per ogni senso di marcia, con **dimensioni** e **protezioni** fisiche conformi alle linee guida Regionali e adeguate ai flussi previsti, e non limitate ai minimi di legge.

La soluzione dovrà **garantire una protezione effettiva e continua** di chi pedala - con **intersezioni** tali da ridurre al minimo la possibilità di conflitti (massima **visibilità** agli incroci e basse velocità delle auto), senza tralasciare la moderazione effettiva della velocità, la sicurezza degli attraversamenti e la diminuzione del traffico di attraversamento.

Questa proposta porta con sé l'esigenza di **eliminare la fila di parcheggi lato marciapiede**. Si tratta solo di un cambio di destinazione d'uso di una porzione minima del controviale.

La strategia della **separazione fisica dei flussi** non porterebbe con sé la trasformazione urbanistica e il grande valore riqualificante della pedonalizzazione, oltre a non disincentivare l'uso del controviale come una via veloce di scorrimento. Non modifica infatti, da sola, la natura autocentrica del controviale attuale, né risolve il problema del traffico di attraversamento e delle alte velocità. Dove adottata, deve quindi comprendere necessariamente la **moderazione fisica delle velocità**.

Se la sosta a pettine sulla parte sinistra del controviale (sulle radici degli alberi) avesse uno spazio di manovra insufficiente tale da non garantire la possibilità di inserire la ciclabile, la necessità è **ridisegnare i parcheggi in linea**, evitando di danneggiare l'alberata.

Visione grafica realizzata tramite IA (corso Peschiera)





Visione grafica realizzata tramite IA (corso Francia)

Visione grafica realizzata tramite IA (corso Potenza)



4. ZONA 20 - PERCORSO PROMISCUO: MIGLIORIE NECESSARIE

L'adeguatezza degli **spazi condivisi** (evoluzione della ciclabilità urbana rispetto alla separazione dei flussi) dipende dai flussi, dalle velocità delle auto, dalla geometria della strada e dalle condizioni di convivenza.

Le “**Strade delle biciclette**” sono ormai realtà nelle città europee dove la cultura ciclabile è ormai assodata da decenni. Dove si è ridotto drasticamente il numero di automobili e di parcheggi. Dove è diffuso il rispetto dei limiti massimi di velocità. Dove esiste una rete di linee di metropolitana e un TPL efficiente in sede protetta che inducono le persone a limitare l'uso dell'auto privata.



Ossia il contrario dei controviali torinesi.

Aver preteso nel 2020 - *come misura emergenziale in epoca Covid* - di portare questa progettualità a Torino, dove la vernice sbiadisce in fretta e la segnaletica verticale è quotidianamente ignorata, non ha portato a un miglioramento della sicurezza.

Oggi, **dopo sei anni**, in assenza di una riduzione effettiva del traffico e di interventi fisici di moderazione della velocità, **è evidente che i controviali condivisi non garantiscono condizioni adeguate di sicurezza per chi pedala.**

Le persone in bicicletta sono costantemente sotto stress: subiscono sorpassi ravvicinati, tra clacson aggressivi ed esposizione agli inquinanti atmosferici. Si pedala in una strada invasa da auto in sosta, malasosta e in coda, fino a ritrovarsi dietro a 10 auto incolonnate al semaforo senza poter raggiungere la casa avanzata, se non con zigzag pericolosi.



2 controviali «condivisi» conteggiati nei km della rete ciclabile torinese



Nelle città con poche auto, la strada ciclabile condivisa si contraddistingue da una **sede stradale ristretta**, un **marciapiede allargato**, presenza di chicane e **aiuole verdi**.

Si avrebbe la sicurezza di non essere superati perché non c'è fisicamente lo spazio.

Invece, in una città come Torino, maglia nera della qualità dell'aria e delle ore perse in coda in automobile (*111 ore all'anno bloccati nel traffico, secondo il Driving Conditions Index, che pone il capoluogo piemontese al decimo posto in Europa tra le città più trafficate*), con uno dei tassi di auto procapite più alto d'Europa (*822 ogni 1.000 ab. secondo il Report di Mobilitaria 2026*), il rischio per chi pedala è di ritrovarsi in coda dietro a una colonna di auto, senza poterle superare e raggiungere la casa avanzata.



Il percorso promiscuo e condiviso non è una soluzione adeguata se non è accompagnato da una **drastica riduzione del traffico automobilistico** e da misure fisiche per garantire velocità massime compatibili con la sicurezza delle persone che pedalano.

È quindi una scelta progettuale che la Consulta - dopo 6 anni di "sperimentazione" e con l'impossibilità di ridurre in breve tempo il numero di auto nei controviali - sconsiglia.

INNALZAMENTO A 30 KM\H IL LIMITE DI VELOCITÀ NEI CONTROVIALI

Il limite di velocità nei controviali è stato innalzato da 20 a 30 km/h nel 2022, giudicando il precedente limite di 20 km/h "ideologico e non attuabile nella realtà".

Il Consiglio comunale ha approvato una mozione di Viale (Lista civica) e da Patriarca (PD).

L'atto di indirizzo è stato approvato dalla Sala Rossa con 34 voti favorevoli e 3 voti contrari.

È stato davvero un errore, una modifica in una direzione opposta a quella necessaria.

Controviali di Torino, Lo Russo: "Limiti sotto i 30 km all'ora, no alla chiusura delle auto"

Il primo cittadino vara la sua stretta alle auto sui controviali. Il dito puntato è sulla «velocità delle auto, tra le prime cause di incidenti tra auto e bici». «Aumenteremo l'attenzione nei confronti dei ciclisti» ribadisce il primo cittadino.



06 Ottobre 2026 alle 10:36 2 minuti di lettura

CONCLUSIONE

Si richiamano gli obiettivi iniziali e la richiesta all'amministrazione sul loro rispetto.

Il punto fondamentale è che gli obiettivi di:

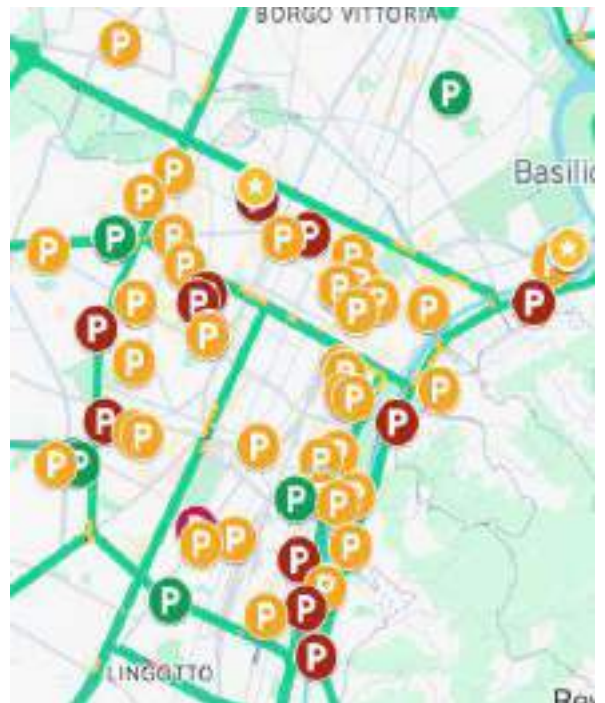
- **vivibilità/ qualità dello spazio pubblico**
- **sicurezza ciclabile e pedonale**
- **eliminazione del traffico di attraversamento**

siano chiari e verificabili, mentre le soluzioni tecniche restino strumenti da scegliere e valutare in funzione della loro capacità di raggiungerli, e che richiediamo all'amministrazione un'attivazione immediata su questo problema che ha raggiunto livelli di gravità tali da non essere più differibile.

Nella trasformazione fisica dello spazio dei controviali, la Consulta ricorda nuovamente che vengano previsti numerosi **parcheggi** per biciclette e altri mezzi di mobilità sostenibile nel ridisegno degli spazi, su tutto il territorio comunale:

- in ogni lato di ogni isolato residenziale
- davanti ai grandi poli attrattori
- In occasione di grandi eventi

A lato, un'immagine che evidenzia i luoghi definiti come "parcheggio biciclette", ma privi di archetti. Di fatto, inutilizzabili.



Il Presidente

SAMUELE BAVUSO