



La discussione a Palazzo di Città

Ciclabile di via Nizza è braccio di ferro Foglietta: si va avanti

«Non bisogna fare passi indietro, semmai andare avanti sulla strada delle ciclabili». Parola di Elisa Gallo, presidente del Fiab Torino-Bike Pride, alla vigilia della petizione dei commercianti e di un gruppo di residenti dell'ultimo tratto di via Nizza, che verrà presentato domani a Palazzo Civico nel diritto di tribuna. E in vista del dibattito che si aprirà quando si discuterà la mozione presentata dalla Lega, prima firmataria Elena Maccanti, sulla riorganizzazione delle piste.

«È vero, la pista di via Nizza deve essere più sicura - dice Gallo - ma più sicura per i ciclisti. Bisogna progettare queste infrastrutture mettendo al centro chi va in bici. Per cui se c'è da restringere la carreggiata, va ristretta, se si devono fare i dossi agli incroci, vanno fatti, e se si devono togliere dei parcheggi per migliorare la visibilità, vanno tolti».

L'assessore ai Trasporti e Viabilità. Chiara Foglietta, sottolinea che il progetto non è in discussione. Anche perché si tratta di una pista già finanziata. «Si può sempre migliorare», dice.

Così come la capogruppo dei Dem, Nadia Conticelli, sottolinea che «qualche intervento va fatto per rendere via Nizza più sicura». Direttrice che è finita anche al centro del dibattito della campagna elettorale, presa come esempio, come i controversi di corso Vittorio, dall'attuale sindaco Stefano Lo Russo tra le cose da migliorare.

Secondo il Rapporto Rota in termini di densità di piste ciclabili in rapporto alla superficie comunale, Torino risulta al primo posto tra i capoluoghi metropolitani con 166,1 chilometri di piste ogni 100 chilometri quadrati, davanti a Milano (123,3), Firenze (99,7) e Bologna (96,9). La rete ciclabile torinese ha attualmente una lunghezza di circa 230 chilometri, di cui il 30,9% su piste in sede propria, il 25,9% in aree verdi, il 19,4% su marciapiedi a uso promiscuo (pedoni e ciclisti), il 9,6% su corsie riservate su marciapiede, l'8,2% su corsie riservate su carreggiata, il 6,3% su strade ad uso promiscuo auto e ciclisti. In genere con limiti di velocità ridotti a 20-30 km/h classifica-

te come strade urbane ciclabili.

«È un tema complesso», dice Gallo. «Torino per noi è la città con il più alto tasso di motorizzazione d'Italia. La ciclabilità non è sicura perché ci sono troppe auto», aggiunge. Il ricorso all'auto privata è aumentato con la pandemia. Già prima rappresentava il 60% degli spostamenti, ora la quota è cresciuta, e Torino presenta uno dei tassi più alti di motorizzazione tra le metropoli: 669 auto ogni 1000 abitanti, valore inferiore a Firenze e ad alcune città del Sud, ma tra le prime nel Nord. Per di più si è bloccata la crescita costante dei passeggeri, pari a un +59%, dal 2009 al 2019. Nei prossimi giorni è previsto anche un incontro tra l'assessora Foglietta e la consulta per la mobilità del Comune.

— d.lon.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Gli attivisti del Bike Pride chiedono interventi immediati per la sicurezza



▲ **Contestata** La ciclabile di via Nizza è finita spesso nel mirino delle critiche