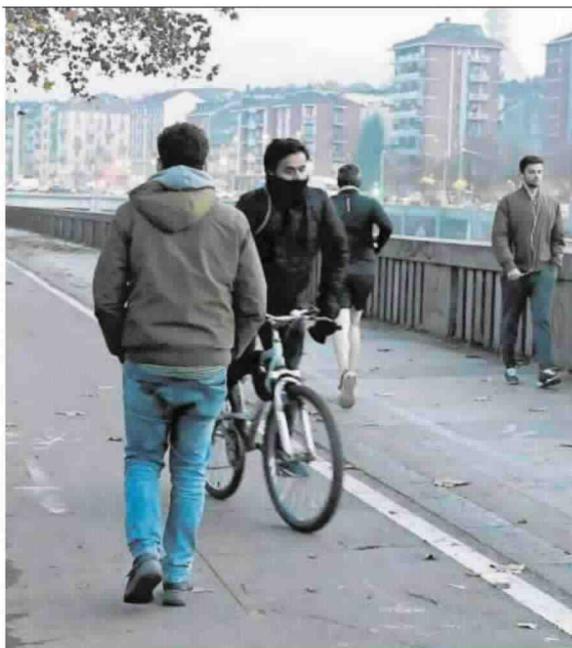


SORPRESA DA UNO STUDIO



▲ **L'invasore** Un pedone cammina sulla pista ciclabile

# Indisciplinato numero uno? Chi va a piedi

di **Francesco Antonioli**

Sorpresa: i più indisciplinati per le strade di Torino sono i pedoni. Passeggiano lungo le ciclabili come se fossero marciapiedi: il 47% dei casi di «invasione» metropolitana. I ci-

clisti sui marciapiedi sono invece una minoranza, il 17%. Ben di più - il 36% - sono le auto che sconfinano su ciclabili o marciapiedi. Lo svela uno

studio condotto dai ricercatori del Rapporto Rota sulla «mobilità sostenibile» nelle strade di Torino. Con sorprese e accuse. ● *a pagina 5*

## “I più indisciplinati? I pedoni” Un test per le vie di Torino

Lo hanno condotto i ricercatori del Rapporto Rota per il report su “Verso una mobilità sostenibile?”  
Sotto accusa vent'anni di amministrazioni comunali per progetti insufficienti per strade e piste

di **Francesco Antonioli**

Sorpresa: i più indisciplinati per le strade di Torino sono i pedoni. Pas-

seggiano lungo le ciclabili come se fossero marciapiedi: il 47% dei casi di «invasione» metropolitana. I ciclisti sui marciapiedi sono invece

una minoranza, il 17%. Ben di più - il 36% - sono le automobili che sconfinano su ciclabili o marciapiedi. Il confronto tra le denunce

sulla scorrettezza dei ciclisti e i riscontri reali dimostra come il problema principale stia nell'insufficiente progettazione di troppe strade cittadine. Cosicché, molti pedoni camminano - spesso del tutto inconsapevoli, a causa di segnalazioni carenti - su marciapiedi destinati anche alle due ruote e si spaventano allo sfrecciare inatteso di un ciclista. E tornati a casa, scrivono alla sindaca Appendino o ai giornali protestando per l'invasione delle due ruote.

Lo dice il sintetico ma corrosivo report «Verso una mobilità sostenibile?» che da oggi il Rapporto Giorgio Rota mette a disposizione sul suo sito ([www.rapporto-rota.it](http://www.rapporto-rota.it)). In queste ultime settimane i ricercatori hanno condotto una rilevazione diretta, con sopralluoghi lungo una ventina di itinerari: oltre 300 chilometri, per un totale di 24 ore di osservazione sul campo, in diversi giorni e fasce orarie. Hanno riscontrato 496 casi di "invasione" di corsie altrui: in media, un "invasore" ogni tre minuti, uno ogni 600 metri di strada. «Dalle nostre analisi, tuttavia - precisa il sociologo urbano del Politecnico Luca Davico, coordinatore del gruppo di ricerca del Rota - emerge che dove i reciproci spazi sono ben progettati e chiaramente distinti, i casi di "invasione" sono pochissimi. Ciò rende sostanzialmente sterili gli appelli a una maggiore "civiltà" dei cittadini, pur utile, quando sarebbe piuttosto il caso di insistere per una maggiore professionalità

nel progettare gli spazi pubblici e la superficie di Torino».

Il j'accuse è per la "grande assente", incalza Davico, la Amministrazione civica, che da anni - ben prima dell'era Appendino - compie scelte sullo spazio urbano in maniera assolutamente casuale e raffazzonata, nel peggiore dei modi possibili, senza progettualità e con la sciattezza parastatale del ratto. «A Torino, nonostante un buon recupero dell'uso dei mezzi pubblici - incalza Davico - i danni prodotti da un sistema di mobilità che rimane ben poco sostenibile sono del tutto evidenti, anche sul piano ambientale. Da decenni siamo la città tra le più inquinate d'Europa, oltre che la metropoli italiana con i più alti tassi di mortalità per malattie delle vie respiratorie. I "blocchi del traffico" sono inutili. E anche l'inquinamento acustico è da decenni fuori controllo».

Quanto alla mobilità non motorizzata, argomenta la ricerca del Rota, a Torino sono aumentati sia le aree pedonali (+70% tra 2000 e 2017, ma quasi solo in centro) sia i chilometri di piste ciclabili (dai 32 del 1990 ai 60 del 2000, ai 150 del 2010, agli attuali 191), rimanendo tuttavia ben lontani dall'obiettivo (290 chilometri) fissato quindici anni fa dal primo Piano per la mobilità ciclabile del Comune. Per rapporto tra chilometri di ciclabili e numero di abitanti, Torino è oggi al 48° posto tra i capoluoghi italiani. Come mai? «Lo sviluppo della rete ciclabile negli anni - attacca

Luca Davico - è stato quasi solo quantitativo, ben poco qualitativo. Sarebbe bastato seguire le Linee guida predisposte decenni or sono dall'Ue per progettare, costruire e mantenere in modi adeguati le ciclabili torinesi. Invece, gran parte degli interventi di disegno o ridisegno della sezione stradale si sono caratterizzati per approssimazione. Non c'è alcuna visione».

Con sempre meno risorse, quello che c'è non è meglio che niente? «I nostri riscontri sul campo - spiegano i ricercatori del Rota - dimostrano che una ciclabile mal progettata riduce la sicurezza per tutti gli utenti della strada. L'esempio di corso Francia è emblematico: all'origine era prevista una separazione "forte" tra la corsia auto e la ciclabile, protezione poi abolita per consentire alle auto di transitare sulla ciclabile evitando chi si parcheggia in doppia fila. Così, la percorrenza per i ciclisti è diventata più insicura, dovendo zigzagare, mentre nel resto del corso, senza ciclabile, si pedala con maggiore tranquillità». Mancano cartellonistica e indicazioni, fioriscono le buche e si polemizza sui monopattini. Per curiosità, a quando risale l'ultimo piano organico per il manto stradale a Torino? «A più di quarant'anni fa - conclude Davico -: primo cittadino era il comunista Diego Novelli e il provvedimento portava la firma del vicesindaco socialista Enzo Biffi Gentili».



***Davico: "Lo sviluppo della rete ciclabile negli anni è stato solo quantitativo, ben poco qualitativo. Manca una visione"***





▲ **Gli invasori** Un pedone che cammina lungo la pista ciclabile. Durante il test registrate "496 invasioni"

**"Invasori" di spazi altrui,  
per categorie di utenti della strada a Torino**

