

>PEDALI

## Dalle rastrelliere all'allargamento del bike sharing, le richieste dei ciclisti

LEONARDO BIZZARO

IL DOCUMENTO di sette pagine di **Fiab** Torino Bici e Dintorni, di cui s'è parlato la scorsa settimana, è piombato tra le polemiche sul blocco dei diesel che hanno arroventato nei giorni scorsi il dibattito politico. L'applicazione delle misure suggerite dai ciclisti cancellerebbe o diminuirebbe drasticamente la necessità dello stop al traffico. Certo ci sono interventi a costo quasi zero — estensione oraria e geografica della Ztl, zone 30 nei controviali cittadini, regolazione del traffico davanti alle scuole — e altri per i quali i tempi saranno lunghissimi: il progetto e poi la realizzazione della seconda linea del metrò.

Ma ci sono anche, nella seconda parte del documento di **Fiab**, alcune misure che riguardano più da vicino

gli spostamenti dei ciclisti. Per primo il collegamento tra periferie e centro su piste ciclabili. La rete di piste ciclabili è estesa, forse la più estesa d'Italia. Ma il problema è quello di cui tante volte si è scritto in queste righe: ciclabili tracciate nei parchi, dove francamente servono a poco, o nelle strette vie del centro, dove spesso ottengono un solo risultato, rendere la vita impossibile agli automobilisti, senza permettere alle biciclette di circolare in sicurezza. Mancano invece, sottolinea **Fiab**, «interventi che favoriscano lo spostamento in bici lungo gli assi nord-sud e ovest-est, partendo dalle periferie». Gli itinerari più critici sono quelli che non presentano controviali né piste ciclabili. Tra questi, «per chi viene da nord, via Borgaro, i

corsi Vercelli e Giulio Cesare e via Bologna; per chi viene da sud, corso Orbassano e le vie Nizza e Genova/Madama Cristina; per chi viene da ovest, le vie Tirreno, Lancia/Braccini, Servais/Lessona/Cibrario».

### Il documento che Bici e dintorni ha proposto al Comune nei giorni caldi delle polemiche sul traffico

Il bike sharing è un servizio che ha modificato integralmente il volto di Torino, dando il via definitivo alla crescita tumultuosa del popolo dei pedatori. Ma non basta, «è un servizio

che va esteso alle periferie — scrive **Fiab** — dove i cittadini pagano le tasse esattamente come chi risiede in zone più centrali».

Rimane incomprensibile, da sempre, perché non si possa sviluppare una rete sensata di rastrelliere. Si sono rifatte Porta Nuova e Porta Susa,

La pista ciclabile di via Cavour

ma a nessuno è venuto in mente che un serio cicloparcheggio sarebbe stato indispensabile nei pressi. I parcheggi Gtt non prevedono la presenza delle rastrelliere necessarie. «Esistono grandi difficoltà nel parcheggio delle bici perfino nelle aree turistiche principali della città, come piazza Castello e il Museo Egizio. E — sembra incredibile — nei pressi del Municipio».

