

LA COMMISSIONE TRASPORTI DELL'ORDINE

Gli ingegneri bocchiano le ciclabili in città

Forti perplessità sulle corsie condivise da auto e bici: "Così la mobilità dolce diventa pericolosa"

CLAUDIALUISE

Limitare la velocità a 20 chilometri l'ora nei controviali può essere un boomerang che, invece di garantire la sicurezza di bici e monopattini, stravolge il delicato equilibrio della circolazione torinese. È questa la conclusione della commissione trasporti dell'ordine degli ingegneri che ha studiato i pro e i contro della rivoluzione voluta dalla sindaca Chiara Appendino sulle principali arterie della città. «I vantaggi in termini di sicurezza possono al momento essere soltanto considerati potenziali. Si potrebbero concretizzare solo se tutti gli utenti rispettassero le nuove prescrizioni e se gli effetti prodotti da queste nuove regole non producessero, in mo-

do diretto e indiretto, conseguenze sul resto della rete stradale» scrivono gli ingegneri nello studio che sarà pubblicato nei prossimi giorni dall'Ordine.

«È vero che così si prova a favorire la mobilità dolce, ma noi ci preoccupiamo per la sicurezza. Praticamente immaginiamo uno scenario in cui le auto, che ora usano i controviali per svoltare, si spostino sempre di più nelle corsie centrali perché il limite di velocità diventa insostenibile - spiega il consigliere David Colaiacomo - Questo vorrà dire che ci saranno molte più persone che svolteranno direttamente dal viale, creando possibili situazioni di ingorgo e pericolo. Sarebbe da ripensare tutta la segnaletica».

Tra gli scenari ipotizzati c'è anche quello, più che

realistico, di un incremento del numero dei furgoni che ogni giorno consegnano merci comprate online o dei servizi di asporto. «Questi mezzi obbligatoriamente devono percorrere le carreggiate secondarie per accostare vicino alle case di destinazione. Già ora sono tanti, con un ulteriore incremento bisognerebbe predisporre delle condizioni di sicurezza all'apertura degli sportelli altrimenti, sarà sempre più facile che si verifichino incidenti con bici e monopattini che possono sbattere contro le portiere aperte» aggiunge Colaiacomo. È tutto il sistema di mobilità mista, senza spazi dedicati, che lascia perplessi gli esperti. Perché ogni veicolo ha traiettorie e velocità diverse: convivere non sarà per nulla facile e la sensa-

zione che andando piano si è protetti potrà rivelarsi illusoria. «Il timore è che le misure adottate possano determinare comportamenti più rischiosi, proprio come la svolta a sinistra nelle carreggiate centrali laddove non previsto, sul resto della rete stradale per compensare le impedenze generate dalle nuove regole di circolazione sui controviali» insistono gli ingegneri.

Di fatto anche per i pedoni attraversare il controviale potrebbe essere più pericoloso, soprattutto la sera. In poche parole la bocciatura è sonora: «Apparenti soluzioni, che immaginino scelte avanzate facilmente, si trasformano in disagi quando i progetti non danno sufficiente attenzione alle conseguenze. Nel tempo e nei comportamenti». —