

Il professore di Pianificazione dei trasporti gestisce il sito webstrade.it. «Nelle città vanno create isole ambientali con diverse regole di circolazione»

# A 30 all'ora per recuperare 10 anni di ritardo

Giuseppe Di Giampietro, docente al Politecnico: «In Europa la tutela del pedone è al primo posto»

Come si trasforma una strada pericolosa in una strada sicura? Ribaltando la mentalità. Considerando i pedoni primi utenti della strada, mentre oggi sono ultimi, nella classifica delle preoccupazioni di chi progetta una strada. Questo il parere del professor Giuseppe Di Giampietro, docente al Politecnico di Milano di Pianificazione dei trasporti e urbanistica, uno dei maggiori esperti, in Italia, sulle tecniche di moderazione del traffico e responsabile del servizio informativo Webstrade.it, un sito che raccoglie le principali esperienze in Europa di moderazione della viabilità urbana.

Professore, anche in Italia comincia a diffondersi la Zona 30, tant'è che il Comune di Bergamo ne ha inserite otto nel suo Piano urbano del traffico. Ci stiamo svegliando, ma non è un po' tardi?

«Guardi, rispetto alle esperienze che l'Europa ha maturato in questo settore l'Italia ha almeno dieci anni da recuperare. I paesi del nord Europa hanno fatto propri i concetti della moderazione del traffico almeno all'inizio degli anni '90, investendo risorse e cambiando la mentalità di progettazione delle strade».

E sono proprio le zone 30 gli interventi alla base della moderazione del traffico sperimentata in Europa?

«Certamente sì. Le zone 30 realizzano la velocità compatibile. Vale a dire la coesistenza sulla stessa strada delle auto e dei pedoni. Solo che le prime si comportano in maniera tale da non mettere a rischio il transito dei secondi. Il concetto fondamentale sta nel miglioramento della sicurezza senza rinunciare alla circolazione. Questo si può ottenere riducendo la velocità dei veicoli e rendendo più fluida la circolazione. I vantaggi sono enormi, anche per chi guida».

Cioè?

«Basta pensare a come circoliamo oggi. Una serie di partenze e fermate, di accelerazioni e di frenate. Si passa da 50, 60 all'ora a zero. Così si facilitano gli incidenti, si aumenta l'inquinamento atmosferico e anche acustico, oltre che creare le condizioni per tamponamenti e investimenti. Moderando il traffico, invece, si può uniformare la velocità attorno ai 30 chilometri orari, sostituire gli incroci con le rotonde, restringere le carreggiate e rial-

zare gli attraversamenti pedonali. Senza che tutto ciò faccia perdere tempo agli automobilisti».

Ci sono Paesi che hanno già fatto tutto questo?

«Abbiamo numerosi esempi di queste esperienze in Francia, Svizzera, Inghilterra. Ma non solo. In ogni caso, le esperienze europee insegnano che limitando la velocità ne guadagna la sicurezza dei pedoni, ma anche la circolazione delle auto. Alla fine si qualifica l'ambiente urbano e si cambia anche

lo stile di vita».

Scendiamo nei dettagli. Come si fa una zona 30?

«Il primo requisito, quello fondamentale, è che gli interventi di moderazione del traffico non possono essere isolati. Bisogna che le città siano pensate e disegnate anche secondo il fine delle strade. Le strade di penetrazione e di scorrimento non possono essere realizzate esattamente come le strade di quartiere. Attorno a queste ultime, invece, si devono realizzare delle "isole ambientali", che cambino la faccia della città, e comunichino chiaramente all'automobilista che da quel punto in poi le regole cambiano, che in quegli spazi non è l'auto che comanda, ma il pedone. Ovvio che una sola via non basta: questi provvedimenti in Europa sono estesi a intere zone, dove i parcheggi sono progettati a pettine, gli attraversamenti sono rialzati al livello dei marciapiedi, i percorsi sono protetti, gli incroci sono trasformati in rotonde. In queste condizioni,

è ovvio, la velocità si riduce da sé».

Dunque il pedone re della strada di casa?

«Non solo il pedone, ma anche il ciclista. Vede, oggi in Italia le strade vengono quasi sempre progettate considerando una scala di esigenze prioritarie che mette ai primi posti i mezzi privati. Solo in secondo piano si considerano i trasporti pubblici, le biciclette e i pedoni. In Europa ormai sempre più questa logica è ribaltata e la progettazione mette ai primi posti la tutela di chi per la strada non va in auto, ma a piedi o in bicicletta».

Insomma: l'uso quotidiano dell'auto non è più compatibile con le nostre città?

«Guardi l'esempio di Londra: lì sono arrivati a una congestione tale da dover imporre il pagamento del pedaggio per entrare in città. E che pedaggio. E guardi che anche in America il lavoro più grande sulla sicurezza stradale riguarda negli ultimi anni le strade locali, che

hanno standard di progettazione nei quali la sicurezza è ben considerata. La sicurezza non si fa solo sulle autostrade».

Vuol dire che è più pericolosa un'auto che cammina a 80 all'ora in città piuttosto che un bolide lanciato a 200 in autostrada?

«Per le conformazioni delle strade non c'è dubbio, perché in città lo spazio è scarso e dove non c'è spazio è il pedone che dev'essere tutelato, più delle esigenze di chi circola in auto».

E li che le città dovrebbero formare le isole ambientali?

«Esatto. Ma bisogna costruirle urbanisticamente, così che l'automobilista capisca visivamente che sta entrando in una zona in cui cambiano le regole della circolazione».

A Bergamo i comitati ci hanno segnalato 35 punti a rischio e chiedono sempre più a gran voce le zone 30. Le altre città come hanno accolto questi provvedimenti?

«Innanzitutto tutto credo sia molto positivo che sia la gente di Bergamo a chiedere le zone 30. Significa che già hanno capito che non sono strumenti di limitazione, ma di miglioramento. Quanto alle altre città, dove invece sono state decise dai Comuni senza le richieste dei cittadini, va detto che all'inizio si registrava un 70 per cento di pareri contrari. Ebbene: dopo un anno, generalmente l'equilibrio tra favorevoli e contrari si è totalmente ribaltato».

Lei ci ha raccontato del nord Europa. Ma ci sono anche esempi di città italiane all'avanguardia sulla tutela dei pedoni?

«Posso citarvene almeno tre esempi: Ferrara, Cattolica e Correggio».

Via con Ferrara.

«Lì, a dire il vero, non è stato fatto niente di straordinario. Ma non si è mai ostacolata l'abitudine della gente di usare la bicicletta. Circa il 40 per cento dei cittadini ferraresi si sposta in bici. La città ha solo evitato di accelerare i ritmi della vita quotidiana, così la bici è rimasta il mezzo di spostamento ideale».

E Cattolica?

«Ha fatto un salto in avanti da gigante, eliminando i semafori».

Tutti?

«Tutti. Hanno fatto tante rotonde e incroci rialzati. Le auto rallentano e l'incrocio si può affrontare anche senza semaforo. I risultati ci sono: il traffico è scorrevole e gli incidenti sono diminuiti. Ovvio, però, che questo non si può fare in tutte le realtà».

Infine Correggio.

«Anche lì stanno sperimentando misure di moderazione della circolazione, con isole spartitraffico e provvedimenti che la cittadinanza ha accolto con favore, anche perché migliorano la qualità urbana».

«Anche in Italia si registrano esperienze positive, come Ferrara, Correggio e Cattolica. Nella cittadina adriatica gli incroci sono stati eliminati e sostituiti da rotonde senza semafori. Il traffico è più fluido e gli incidenti sono diminuiti. Le zone 30? All'inizio talvolta non piacciono, poi la gente si ricrede»

## LA SCHEDA

**Zone 30, rotonde e corsie riservate. Alcuni esempi**

### BOLOGNA

Ecco un tipico esempio di una Zona 30 che incrocia una strada ordinaria e poi riprende. La foto è relativa a Bologna. Come si vede, su entrambe i lati della strada le auto possono parcheggiare disposte a pettine. Ciò comporta un restringimento della carreggiata e, di conseguenza, la limitazione della circolazione.



### CHAMBERY (FRANCIA)

Ecco invece una rotonda di Chambery, in Francia. Come si vede, la rotonda prevede ampi spazi per i pedoni, protetti da una fascia di rispetto tra le strisce pedonali e l'area delle auto.



### CUGGIONO (MI)

Questa è la strada principale di Cuggiono, nel Milanese. La sede stradale è stata recentemente riqualificata con la creazione di una corsia ciclabile colorata e pesanti piante posizionate tra i due sensi di marcia.



### BIOGGIO (SVIZZERA)

Ecco un attraversamento pedonale rialzato a Bioggio, nel Canton Ticino, in Svizzera. Lo spazio per i pedoni è rialzato e protetto, gli automobilisti sono costretti a rallentare per non danneggiare l'auto, a prescindere dai pedoni.



### CORREGGIO (RE)

Infine un'altra rotonda concepita per conciliare le esigenze del traffico e quelle dei pedoni. Il rondò è stato recentemente realizzato a Correggio, in provincia di Reggio Emilia. Oltre alla rotonda e al passaggio pedonale realizzato in cubetti di porfido, il camminamento dei pedoni viene protetto da una serie di paletti metallici, posizionati lungo i quattro innesti del rondò. Uno stratagemma che costituisce anche un elemento di arredo urbano.



Alcuni esempi di limitazione del traffico. In alto, l'uscita da una zona 30 a Bologna. Sotto, una rotonda protetta per i pedoni a Chambery, in Francia. Poi un esempio di corsia ciclabile a Cuggiono, Milano. Segue, un passaggio pedonale rialzato a Bioggio, in Svizzera. Infine una rotonda a Correggio



Un cartello inglese indicante l'inizio di una Zona 30. In Europa questa tecnica di moderazione del traffico nelle zone residenziali è diffusa da molti anni

Quasi la metà dei sinistri si verifica nelle intersezioni. Ogni scontro costa alla collettività 115 mila euro. L'Italia spende 42 mila miliardi di lire l'anno

## Incidenti con feriti, con le rotonde diminuirebbero del 75 per cento



Oltre il 40 per cento degli incidenti si verifica agli incroci

I costi degli incidenti stradali? Enormi, spaventosi. Praticamente quanto due leggi finanziarie in un sol colpo. Secondo le statistiche di webstrade.it, il sito Internet curato al Politecnico di Milano dal professor Giuseppe Di Giampietro, il costo complessivo dell'incidentalità stradale in Italia ammonta ogni anno a oltre 42 mila miliardi di vecchie lire e rappresenta circa il 2 per cento del prodotto interno lordo.

Sorprendente è anche il costo di ogni singolo incidente. Considerando infatti danni alle cose, assistenza sanitaria ai feriti e costo sociale complessivo delle morti, si ar-

riva a 221,5 milioni di vecchie lire, pari a circa 115 mila euro. Una cifra spaventosa, inimmaginabile a prima vista.

L'incremento del numero di incidenti stradali, stante anche l'aumento del numero di mezzi in movimento, non conosce praticamente sosta e solo nel 1997 si è registrato un assestamento sui valori dell'anno precedente (circa 190.000 incidenti). Per contro, però, non diminuiscono le vittime, che si assestano di poco sotto le 7.000 all'anno.

**La diffusione generalizzata degli svincoli a rotonda consentirebbe di prevenire circa 60 mila incidenti all'anno**

«Se consideriamo il fenomeno incidentalità alla luce dei miglioramenti delle condizioni generali di sicurezza dei mezzi avvenute negli ultimi anni - dicono gli esperti di Webstrade - il numero di infortuni dovrebbe seguire una dinamica in costante e forte calo. Il fatto che questo non avvenga lascia presupporre una carenza generalizzata del livello di sicurezza delle rete infrastrutturale italiana. Appare pertanto evidente la necessità di attivare, da parte degli enti compe-

tenti, una politica rivolta alla sicurezza attiva della rete, da monitorare attraverso appositi studi delle dinamiche incidentali e dei punti neri, e da risolvere attraverso specifici interventi di moderazione del traffico e della velocità nei punti ritenuti maggiormente critici».

Negli snodi della rete viaria si sono verificati nel 1997 in Italia 80.677 incidenti con infortunati, il 42,5 per cento del totale di 190.031.

«La sicurezza della circolazione potrebbe essere incrementata - dicono da Webstrade - attraverso semplici interventi di riorganizzazione delle intersezioni statisticamen-

te pericolose con l'organizzazione degli svincoli a rotonda. L'ipotetica trasformazione di tutti gli svincoli con senso di circolazione rotondario, consentirebbe invece di stimare una possibile diminuzione del numero d'incidenti con infortunati nelle intersezioni del 75 per cento e del 95 per cento dei decessi per incidenti stradali. Complessivamente - concludono gli esperti di Webstrade - l'attivazione di questa campagna di interventi di prevenzione potrebbe condurre a una riduzione di oltre 60.000 incidenti ogni anno, corrispondente ad un calo complessivo pari al 31,8 per cento».