

COMUNE DI
VENEZIA



Assessorato
alla Mobilità

PROVINCIA
DI VENEZIA



Assessorato alle
Politiche Ambientali

Moderazione del traffico e ciclabilità.

Elementi di sicurezza stradale e di riqualificazione urbana

Atti del Convegno Nazionale 2 aprile 2004

Centro Culturale Candiani - Mestre-Venezia

Atti del convegno a cura di

Antonio Dalla Venezia

Emanuela Tamborini

Martina Simonato

elaborati sulla base del materiale presentato
in occasione del convegno di Mestre-Venezia, il 2 aprile 2004

progetto grafico ed impaginazione

Outline di Matteo Dittadi

stampa

Grafiche Leone s.a.s.

finito di stampare

settembre 2004

riproduzione autorizzata citando la fonte

*le immagini utilizzate all'interno sono state
presentate dai relatori al convegno*

Indice

Presentazione	4
Michele Mognato (<i>Vice Sindaco e Assessore alla Mobilità del Comune di Venezia</i>) Davide Zoggia (<i>Presidente della Provincia di Venezia</i>)	
Saluti	6
Luana Zanella (<i>Deputato al Parlamento Italiano</i>) Augusto Castagna (<i>Coordinatore Associazione Italiana Città Ciclabili</i>) Carmelo Trotta (<i>Dirigente Uffici Periferici del Veneto e del Friuli Venezia Giulia Dipartimento dei Trasporti Terrestri e Sistemi Informativi e Statistici</i>) Agostino Cappelli (<i>Università IUAV Venezia</i>)	
Introduzione	8
Antonio Dalla Venezia (<i>Consulente Uffici Biciclette - Comune e Provincia di Venezia</i>)	
La moderazione del traffico come elemento di politica ambientale	9
Ezio Da Villa (<i>Assessore alle Politiche Ambientali della Provincia di Venezia</i>)	
Principi ed aspetti tecnici della moderazione del traffico	11
Massimo Passigato (<i>Gruppo tecnico FIAB</i>)	
La moderazione del traffico come opportunità per migliorare la circolazione delle biciclette nelle aree urbane	14
Enrico Prevedello (<i>Politecnico di Milano</i>)	
Gli elementi di moderazione del traffico possibili in base alla normativa italiana vigente	16
Giulio Maternini (<i>Professore Associato di Ingegneria dei Trasporti Università degli Studi di Brescia - CeSCAM</i>)	
Chambery: venticinque anni di moderazione della velocità	18
Michel Grunberger (<i>Consigliere Comunale di Chambery</i>) Jean Rauber (<i>Tecnico del Comune di Chambery</i>)	
La moderazione del traffico in Danimarca, con particolare riferimento al caso Aarhus	21
Thomas Krag (<i>Esperto di Mobilità di Copenaghen, Vice Presidente di E.C.F.</i>)	
Studi sui percorsi sicuri casa-scuola in alcuni comuni della provincia di Venezia	24
Massimiliano Manchiari (<i>Architetto Consulente Provincia di Venezia</i>)	
Provincia di Torino	26
Luigi Spina (<i>Dirigente Servizio Progettazione Viabilità della Provincia di Torino</i>)	
Comune di Venezia	28
Aldo Ciocia (<i>Dirigente Ufficio Mobilità Comune di Venezia</i>)	
Comune di Cattolica	29
Nazario Gabellini (<i>Comandante Polizia Municipale Comune di Cattolica</i>)	
Strade urbane: incubo o incanto	30
Lorenzo Custer (<i>Architetto urbanista della Svizzera Italiana</i>)	
I percorsi sicuri casa-scuola: attività di animazione e di comunicazione	33
Dario Manuetti (<i>Associazione "La città possibile" di Torino</i>)	
Bimbibici	35
Fabio Masotti (<i>Responsabile Nazionale Scuola della FIAB</i>)	
Bambini e traffico: un rapporto difficile	37
Antonio Monzeglio (<i>Direttore Arciragazzi di Milano</i>)	
100 strade per giocare	38
Stefano Malatesta (<i>Settore Ragazzi Legambiente Lombardia</i>)	
Interventi di moderazione del traffico e ciclabilità a Mestre	39

Presentazione

Michele Mognato

Vice Sindaco e Assessore alla Mobilità del Comune di Venezia

Cambiare è possibile. Invertire la direzione è possibile: è quanto emerge dal convegno nazionale sulla "Moderazione del traffico e ciclabilità".

Con una serie di esempi concreti e tangibili, il lavoro che presentiamo, ci aiuta a comprendere come si devono costruire delle "città più salubri, più cortesi dove si cerchi l'integrazione fra le diverse parti del trasporto per favorire la convivenza sulle strade piuttosto che la separazione, valorizzando lo spazio del pedone in una logica di dignità e di rispetto".

Come amministrazione abbiamo accettato questa sfida, che presuppone anche scelte individuali e collettive coraggiose.

Una città va pensata nel suo complesso guardando al presente ma cercando di immaginare il futuro, perché possa essere accogliente per tutti coloro che la abitano e la attraversano, sia per chi si muove velocemente e per chi va lentamente, come per i bambini così per gli anziani.

Impegnandosi a progettare e costruire percorsi che mettono al primo posto la possibilità di una vivibilità capace di coniugare le esigenze di coloro che nella città lavorano, e di coloro che nella città semplicemente ci vivono.

La moderazione del traffico è uno dei punti essenziali per costruire una mobilità sostenibile.

Sostenibile si coniuga con vivibile e possibile, per tutti. E tutti siamo chiamati a costruire la sostenibilità, attraverso scelte che sappiano guardare avanti e che devono essere frutto di una collaborazione e responsabilizzazione di tutti coloro che vivono la città e che hanno a cuore la città.

Per contrastare, tutti insieme, un'idea di progresso che ha scambiato la mobilità con la velocità (solo per pochi) e che ha prodotto città meno accoglienti e meno salubri.

Abbiamo allegato anche alcuni degli esempi concreti di trasformazione nella nostra città: le zone a "traffico limitato", le piste ciclabili, la promozione del car-sharing, l'introduzione delle auto elettriche, o progetti strategici che sanno guardare ad un futuro che si fa già prossimo, come la costruzione del tram.

Sono solo tappe di un percorso che sappiamo molto complesso e di cui stiamo accelerando i tempi di realizzazione.

Davide Zoggia

Presidente della Provincia di Venezia

La necessità di prevedere flussi di traffico veicolare distinti è un'esigenza sempre più evidente. La costruzione di piste ciclabili e la messa in sicurezza dell'intera rete viaria sono, da diversi anni, gli elementi prioritari dell'azione amministrativa della Provincia di Venezia. Risulta imprescindibile garantire, il più possibile, condizioni di sicurezza per chi transita sulle nostre arterie stradali costituendo, nel contempo, una viabilità alternativa capace di preservare i nostri centri dalla morsa del traffico. All'azione prettamente legata all'edilizia pubblica, è necessario affiancarne, a mio avviso, una di carattere educativo rivolta, in particolar modo, alle generazioni più giovani. È indubbio, infatti, che allo sforzo amministrativo che si esprime nella realizzazione di strade più sicure, di incroci maggiormente praticabili e di piste ciclabili, debba seguire, per non considerare più il traffico come una minaccia, "un'educazione" nella circolazione stradale e nell'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi alle auto. Un'altra preoccupazione forte della Provincia di Venezia è quella legata all'impatto ambientale ed un certo senso estetico, delle arterie stradali sul territorio. Proprio per questo ogni nostro progetto è corredato da una serie di opere accessorie capaci di mitigare lo "scontro" fra territorio e strada. La nostra opera di messa in sicurezza ha già dato molti frutti nell'arco di questi anni, ma è indubbio, e le cronache dei giornali ce lo ricordano ogni lunedì mattina, che la strada da compiere è ancora molta.

Saluti

Vi saluto e vi auguro un buon lavoro, perché questo è appunto un incontro di lavoro in cui i politici e le politiche sono chiamati soprattutto ad una funzione di ascolto. Ho con me in questo momento il rapporto del Pentagono sui cambiamenti climatici, il cui sottotitolo è "Immaginare l'impensabile". È veramente sconcertante il livello di conoscenze ed analisi che già esistono in relazione ad un fenomeno che è ormai sotto gli occhi di tutti e le possibilità di verifica anche individuale di ognuno di noi. Ora però noi abbiamo una possibilità: quella di immaginare il pensabile, cioè, partendo non soltanto dallo stile di vita individuale ma soprattutto dalle scelte amministrative, porre misure e interventi di contrasto, assecondare i mutamenti che non dipendono dalle umane attività, però investire quello che dipende da noi. Credo che l'intervento sul

Luana Zanella

Deputato al Parlamento Italiano

traffico, sulle modalità di produrre, di trasportare, di vivere alla fine dipendano molto da noi, molto dalle amministrazioni nazionali, molto dalle convenzioni internazionali e moltissimo da quelle locali, soprattutto per una inversione di marcia che possono dare, assieme all'associazionismo, ad una impostazione culturale con la quale bisogna fare molti conti. Quindi con questo impegno che è politico ma anche culturale e di passione personale si è formato un intergruppo parlamentare "Amici della Bicicletta", che si occupa un po' a tutto tondo di questi temi. Credo che il livello nazionale sia importante, bisogna però lavorare assieme a tutti i livelli, compreso il semplice cittadino, per andare verso città più vivibili per poterci immaginare un mondo diverso

Fino a pochi anni fa parlare di ciclabilità del territorio era una cosa piuttosto stravagante e dire che la bicicletta era anche un mezzo di trasporto era quasi una bestemmia. Ora finalmente parlare di ciclabilità è diventata una cosa normale e la mobilità ciclistica è diventata una parte integrante della mobilità sostenibile. Non poteva che essere così perché fare violenza al buonsenso non regge per molto tempo. La congestione del traffico automobilistico, l'inquinamento dell'aria ed acustico, la elevata incidentalità stradale, impongono provvedimenti capaci di disegnare un nuovo modello di mobilità perché è necessario attivare contestualmente un'ampia gamma di provvedimenti e tra questi con pari dignità quelli capaci di favorire l'uso della bicicletta. Com'è scritto in un recente documento della FIAB i capisaldi di una politica che favorisce l'uso della bici come mezzo di trasporto nelle aree urbane sono in particolare due: quello delle infrastrutture e degli interventi specifici a favore della bici, e quello dei provvedimenti della moderazione del traffico.

Favorire l'uso della bicicletta non è l'unico modo, e da solo non risolve il problema della mobilità urbana, ma è, tra gli interventi necessari, quello che richiede minori risorse, tempi brevi di realizzazione e fornisce risultati immediatamente riscontrabili. In questi giorni si

Augusto Castagna

Coordinatore Associazione Italiana Città Ciclabili

parla sempre delle capacità economiche sempre più limitate degli enti locali, ma se è vero che i provvedimenti per migliorare la mobilità urbana non sono più rinviabili, allora occorre che le Amministrazioni Locali sappiano trovare le risorse. Se è vero che la congestione delle città è la principale emergenza ambientale e sanitaria del paese ed è la principale causa di deterioramento della qualità urbana, io penso che gli Enti Locali dovrebbero utilizzare ogni mezzo per reperire le risorse da investire nella mobilità sostenibile ed in modo particolare dovrebbero trovare nella piena applicazione del codice della strada risorse economiche significative. Il codice della strada fornisce agli enti locali la possibilità ad esempio di far pagare la sosta sul suolo pubblico ai residenti, vincolando tutte le risorse reperite a favore della mobilità e della sicurezza, e prevede inoltre all'art. 208 che non meno del 10% degli introiti delle contravvenzioni debba essere destinato a provvedimenti a favore dell'utenza debole. I provvedimenti per la moderazione del traffico devono essere recuperati anche dall'applicazione di questo articolo del codice della strada perché se è vero che ogni cosa non prevista dal codice è vietata, perché allora non deve essere vero che quelle previste siano invece obbligatorie?

Carmelo Trotta

Dirigente Uffici Periferici del Veneto e del Friuli Venezia Giulia
Dipartimento dei Trasporti Terrestri e Sistemi Informativi e Statistici

Di cosa stiamo parlando? Proviamo a mettere assieme due o tre numeri, due o tre concetti, perché dopo che saremo usciti da qui qualcosa deve essere cambiato nel nostro modo di fare, nel nostro modo di pensare, altrimenti questo convegno non sarà servito a niente. Parliamo di traffico: negli anni '60 in Italia circolavano 5 milioni di veicoli e c'erano non più di 130000 km di strade. Nel 2000 ci sono oltre 45 milioni di veicoli e la rete autostradale è cresciuta non più del 10%. Negli anni '60 erano 8 milioni i conducenti che avevano una patente di guida, oggi ci sono 32 milioni di conducenti e 8 milioni di ragazzi conseguiranno il patentino nel giro di un anno. Se i numeri sono questi e le cose non prendono una strada diversa nei prossimi 30 anni ci sarà un incremento nelle strade di un altro 10% ma i veicoli passeranno a 50-60 milioni. Anche se a molti di noi potrebbe non interessare quello che succederà tra 30 anni, ci sono i nostri ragazzi, i nostri figli che hanno bisogno di una risposta. Qual è la risposta che gli possiamo dare? In primis, i veicoli in circolazione non possono aumentare. Questa è una cosa su cui non si può discutere, ameno che non pensiamo che su una rete autostradale di 200.000 km possano andare indifferente 5, 30 o 80 milioni di veicoli. Ma non è così. La rete stradale è quella che è, non possono circolare 40, 50, 60 milioni di veicoli. È pensabile passare nel medio periodo da 20.000 km di strada a 500.000? Per fare ciò servirebbero 600.000 miliardi delle vecchie lire. Non ci sono. Perciò questo problema non si affronta: non è possibile costruire più strade. Bisogna limitare i veicoli, ma come fare? Un sistema sarebbe quello di togliere la patente ai conducenti non idonei, ma in Italia sembra che questo discorso non debba passare: basti pensare a come risolve il problema dell'inabilità alla guida la nostra legge. In Francia hanno approvato una legge che prevede la reclusione fino a 10 anni per chi guida ubriaco ed ammazza una persona. In Italia chi fa la stessa cosa prende sì e no 3

mesi di carcere. Che non fa. Questo è un segnale preciso di indifferenza istituzionale al problema della sicurezza stradale. Ho usato il termine "indifferenza istituzionale" perché in Italia tutti si occupano di tutto, ma nessuno è in grado di fare una sintesi dei problemi che sono reali. La Motorizzazione è una struttura statale che dovrebbe occuparsi di moltissime cose, e per certi versi lo fa. Ma fino a che punto? Un altro dato: i veicoli che circolavano negli anni '60 erano 5 milioni, i funzionari del Ministero dei Trasporti tecnici erano 800. Nel 2000 i veicoli sono passati a 45 milioni, i funzionari sono 3200. Cosa significa ciò? Che le istituzioni non hanno idea di come questo problema dell'accertamento delle condizioni di sicurezza dei veicoli sia legato anche ad investimenti e al numero di persone che se ne occupano. È impensabile che 3.200 persone possano verificare le condizioni tecniche di sicurezza di 45 milioni di veicoli. Il problema della sicurezza stradale è un'emergenza sociale di grandissima rilevanza. Il punto è che tutti diciamo così ma nessuno è in grado di rimbocarsi le maniche per quello che può fare. L'Assessore Zoggia ha detto cose interessanti, e io spero che possa anche continuare a fare il suo lavoro, ma la Provincia ha un ruolo determinante. Io chiedo alla Provincia di Venezia quanto investirà annualmente per il problema della sicurezza stradale, non soltanto per fare strade ma per fare sicurezza, che è quella ad incidere sul comportamento dell'uomo, da cui dipende l'80% degli incidenti stradali. Ai comuni chiedo: quanto intendono spendere per la sicurezza stradale degli introiti provenienti dalle multe? E la Regione? Quanto intende spendere per investire in questa materia? Per incidere sulle persone? E la Motorizzazione? Mi aspetto comportamenti coerenti da chiunque abbia la mano su questo problema. Sono pronto ad ogni discussione e contrasto purchè si abbia la cognizione che un solo incidente evitato vale cinquanta di questi convegni.

Agostino Cappelli

Università IUAV di Venezia

Sono qui in triplice veste. Lo IUAV da tempo si occupa per interesse culturale e scientifico della mobilità in senso lato in quanto ci occupiamo sostanzialmente di organizzazione del territorio e di infrastrutture per il territorio. Sono qui in quanto vicepresidente della Facoltà di Architettura e vicedirettore del Dipartimento di Urbanistica che ha recentemente firmato una convenzione con la FIAB per la ricerca su specifici temi di mobilità, in particolare di mobilità ciclabile. Sono anche un professore di Ingegneria dei Trasporti che insegna in una Facoltà di Architettura. Questo mi permette di portare una piccola riflessione. Noi, nelle lauree specialistiche, stiamo abituando i nostri allievi a progettare. I temi di progettazione dei diversi corsi sono scelti insieme ai docenti e proposti dai ragazzi. Sempre più spesso i nostri allievi propongono temi progettuali che riguardano non le "piste ciclabili" (termine che secondo me svilisce il concetto), ma la possibilità di vivere la città ed il territorio in modo diverso. I ragazzi

sono persone che desiderano un assetto di vita diverso. Non rifiutano l'automobile, perché è attualmente il miglior mezzo di trasporto privato e bisogna prenderne atto. Il problema non è negare lo strumento ma attribuirgli un uso corretto, è non creare un mondo che funziona per l'automobile. Bisogna utilizzare l'automobile quando serve per fruire di un mondo che sia a nostra immagine e desiderio. Il messaggio che vorrei dare è: i nostri ragazzi immaginano un mondo bello, dove si possa passeggiare, dove ci si possa fermare a leggere un libro, con la possibilità di avere rapporti umani. Il mondo in cui io vivo è diverso, è un mondo che corre. Il mio augurio è quello di mantenere una collaborazione sempre più avanzata superando il problema di "quante piste ciclabili dobbiamo fare", ma affrontando il problema del modo in cui possiamo far sì che il mondo in cui viviamo ogni giorno sia vicino a quello che desideriamo.

Introduzione

Antonio Dalla Venezia

Consulente Uffici Biciclette - Comune e Provincia di Venezia

Qualche anno fa in questa area, credo unico caso in Italia, si sono istituiti due uffici biciclette: uno a livello provinciale, all'interno delle Politiche Ambientali, uno a livello comunale, all'interno dell'Assessorato alla Mobilità. Abbiamo capito che avevamo bisogno di strumenti operativi per affrontare questi temi perché non bastavano, come l'Europa ci aveva indicato, gli uffici tecnici, il lavoro culturale delle associazioni o degli assessori lungimiranti. Servivano strumenti che permettessero di tradurre idee e obiettivi in fatti, sia per l'aspetto comunicativo che in quello realizzativi. Dopo alcuni anni di apprendistato su questi temi stiamo lavorando sul piano della ciclabilità nel Comune di Venezia, sul tema della moderazione, in particolare in Provincia, e a 360° nel campo della comunicazione, realizzando ad esempio l'Atlante delle Piste Ciclabili, con un lavoro certosino di analisi sulla ciclabilità dei Comuni della Provincia. Abbiamo inventato il coefficiente di ciclabilità mettendo in relazione il numero degli abitanti con i metri di piste ciclabili realizzate. Attraverso l'analisi di questo coefficiente abbiamo capito quali sono i Comuni che hanno lavorato meglio, e quali hanno lavorato meno. Il compito della Provincia sarà quello di equilibrare il lavoro dei Comuni per far sì che gli abitanti di un Comune non siano penalizzati rispetto a quelli di un altro. Il senso del lavoro fatto con le otto amministrazioni sui percorsi sicuri casa-scuola è proprio questo: la Provincia si è assunta il ruolo di coordinatrice su questi temi e attraverso la proposta di nuove modalità sta cercando di risolvere alcune questioni. Dal punto di vista strategico la questione dei percorsi sicuri casa-scuola è l'elemento scatenante della politica della Moderazione del traffico. Un'ultima cosa: partiremo con l'intervento di Chambery. Un anno fa Provincia, Comune e FIAB hanno promosso lì un viaggio di studio nella città francese e questo è stato dal punto di vista operativo il punto di partenza del nostro lavoro. E il fatto che noi siamo andati da loro un anno e mezzo fa e che loro vengano qui ora mi sembra un elemento importante di sinergia tra amministrazioni e tra associazioni.

La moderazione del traffico come elemento di politica ambientale

Ezio Da Villa

Assessore alle Politiche Ambientali della Provincia di Venezia

Vorrei utilizzare l'occasione di questo convegno organizzato assieme agli Amici della Bicicletta per parlare dei risultati ottenuti in questi anni di lavoro comune. Certo, i ritardi accumulati rispetto altri luoghi d'Europa avrebbero richiesto molto di più, tuttavia ritengo si possa convenire sul fatto che abbiamo posto delle solide basi per avviare un'esperienza dalle prospettive interessanti.

Quando come Settore Politiche Ambientali abbiamo cominciato ad occuparci delle questioni della mobilità e della ciclabilità, era un momento particolarmente critico (lo è ancora adesso, purtroppo). La Provincia di Venezia gestiva direttamente e manteneva con grande fatica una rete di rilevamento della qualità dell'aria che, con l'affinarsi delle tecnologie, presentava un peggioramento progressivo della qualità dell'aria. Le misure evidenziavano la presenza di nuove sostanze chimiche, non solo ossidi di azoto e di zolfo derivanti dal sistema industriale, bensì nuovi micidiali inquinanti quali il benzene, il benzo(a)pirene e le polveri sottili che stavano impregnando l'aria delle nostre città. Con determinazione e trasparenza abbiamo denunciato mediante l'ausilio di numeri, grafici e tabelle, una situazione allarmante che diventava sempre più un'emergenza sanitaria, peraltro segnalata con forza a livello internazionale dall'Organizzazione Mondiale della Sanità.

Si osservava la progressiva trasformazione delle cause di inquinamento atmosferico: la principale fonte di pressione non era più l'apparato industriale, ma il dilagante uso dell'automobile per il trasporto individuale in ambito urbano, il traffico di attraversamento portato da tangenziale e autostrade e l'insostenibile passaggio di autotreni e autocisterne per trasporto merci. Ci pareva non fosse più sufficiente denunciare questa situazione diventata estremamente grave, bisognava fare in modo che il patrimonio di conoscenze che si erano sviluppate in quegli anni tra gli esperti di Politiche Ambientali, permeasse altri settori della pubblica amministrazione, in particolare quello che si occupava di strade, di viabilità e di trasporti. E' noto, tuttavia, che la maggioranza di politici e tecnici sono ancora culturalmente distanti dalle tematiche affrontate in questo convegno. La moderazione del traffico è una materia ostica,

secondaria, certamente considerata inadeguata per affrontare le grandi emergenze viabilistiche e infrastrutturali che hanno sempre e comunque la priorità.

Abbiamo pertanto scelto di attuare un cambio di prospettiva, si doveva partire da dentro le città e nelle zone di cerniera tra diversi comuni. Lo strumento che abbiamo individuato assieme agli Amici della Bicicletta è stato il Bike Office provinciale, quell'ufficio delle e per le biciclette nella Provincia di Venezia che ha provato a scuotere dalla pigrizia alcuni settori dell'amministrazione. Con la collaborazione veramente attiva di Antonio Dalla Venezia, motore di molte iniziative, abbiamo cominciato a pensare a progetti concreti. Non chiedevamo al Bike Office ipotesi suggestive, ci serviva una progettazione calibrata sulle reali risorse a disposizione e che comprendesse sia interventi di diffusione culturale sia opere concretamente realizzabili.

Da qui, sono derivate una serie di azioni che hanno dimostrato che c'è bisogno di agire non solo sulla ciclabilità tradizionale creando nuove piste ciclabili (purtroppo ancora troppo spesso scollegate tra loro), ma di riprogrammare le opere pubbliche all'interno delle città. E qui nasceva un altro problema: la Provincia ha delle competenze, i Comuni ne hanno delle altre, come creare la necessaria sinergia tra la visione di area vasta della Provincia e l'azione locale dei Comuni?

Un utile viaggio di studio a Chambery e Grenoble ha dimostrato ad alcuni attori chiave preventivamente coinvolti, che progetti ambiziosi possono essere realizzati davvero e funzionano. Le immagini e la tecnica delle soluzioni francesi hanno prodotto un certo interesse nelle amministrazioni veneziane e grazie ad un architetto dalla matita veloce, Massimiliano Manchiari, nel giro di un anno si è passati alla progettazione di interventi significativi riguardanti sette comuni della provincia di Venezia. Interventi simbolici ma utili, realizzabili in tempi molto rapidi e con spese contenute.

Il concetto della moderazione del traffico, oggi irrinunciabile nella pianificazione degli spazi urbani, è diventato così una rappresentazione concreta di creative innovazioni capaci di incidere nella sicurezza delle città, nella qualità della vita e delle relazioni, soprattutto per bambini anziani ai quali è possibile

restituire autonomia di movimento. Credo che nel giro di qualche mese, se i Comuni investiranno e la Provincia li aiuterà, potremo creare delle isole felici, modelli originali e certamente in grado di propagarsi in termini culturali e di esperienza anche alle altre realtà della Provincia di Venezia, per far diventare il tema della moderazione del traffico un elemento forte della progettazione urbana, della mobilità e della qualità degli spazi di vita.

Permettetemi di segnalarvi un'altra iniziativa che ci è sembrata particolarmente apprezzata: l'Atlante delle Piste Ciclabili, un'esperienza unica in Italia a livello provinciale che ha fotografato, tra notevoli difficoltà di reperimento dei dati, la situazione della ciclabilità in Provincia di Venezia. L'atlante permette di avere un'idea dei ritardi di molte amministrazioni ma anche di valorizzare alcune esperienze significative in fatto di risorse utilizzate e soluzioni tecniche adottate. Credo, inoltre, che un dato che emerge sia quello relativo agli investimenti della Provincia di Venezia che in cinque anni circa ha speso cinquanta miliardi di lire per realizzare piste ciclabili.

Soldi spesi bene, nella maggior parte dei casi, e che hanno aperto la strada alla formulazione di un programma amministrativo - l'atto che rappresenta la volontà politica di una coalizione - che dichiara di voler realizzare i primi interventi nell'ottica della moderazione del traffico, sia nella parte di propria competenza (cioè nelle strade provinciali), sia in collegamento con le amministrazioni Comunali.

Si comincia cioè ad investire un po' meno nel fare nuove strade e un po' di più nel regolamentare il traffico nella prospettiva di una maggior sicurezza e di miglior integrazione tra diverse forme di mobilità con maggior rispetto per pedoni e ciclisti.

Dovremo farlo, finalmente, mettendo insieme le competenze delle Politiche Ambientali con quelle dei Lavori Pubblici e della Viabilità. Mi pare che questo sia un segnale concreto di cambiamento di mentalità destinato a produrre un proficuo orientamento nella destinazione delle risorse e l'avvio graduale di un'esperienza che mi piacerebbe veder diffondersi in tutta la provincia, riproducendo delle piccole Chambéry.

Non nego che l'esperienza non è facile perché ogni volta che si fa qualcosa di interesse collettivo si sviluppano reazioni in cui prevalgono gli interessi di bottega: succede che quando si progetta una pista ciclabile e si portano via tre posti auto davanti ad un negozio si ha una rivoluzione; che quando si progetta la linea di un tram qualcuno protesta perché si introducono sensi unici e così via. Magari gli stessi soggetti che vorrebbero iniziative di moderazione del traffico, quando gli si propone una soluzione che li tocca nei loro micro-interessi diventano degli avversari agguerriti. Basta! È arrivato il momento di una risanante evoluzione culturale in cui ciascuno è responsabile delle proprie azioni anche per quello che non fa. Per quanto ci riguarda, l'esperienza di oggi va in questa direzione. Oggi, mettiamo insieme chi ha una particolare sensibilità sui temi dell'ambiente, della salute e del trasporto e condividiamo l'idea che la moderazione del traffico e la ciclabilità non sono concetti astratti ma modelli concreti per uno sviluppo sostenibile delle città. Mi auguro che quest'esperienza di diffusione culturale di idee, progetti e pratiche sia ben assimilata da professionisti e dai tecnici delle pubbliche amministrazioni, che so essere presenti numerosi in sala, perché chiederemo loro di cominciare a definire i nuovi orizzonti della progettazione.

Auguro a tutti voi un buon lavoro.

Principi ed aspetti tecnici della moderazione del traffico

Marco Passigato
Gruppo tecnico FIAB

Inizierò questo intervento dal titolo **“Principi ed aspetti tecnici della moderazione del traffico”** facendo riferimento a tre argomenti principali:

- I valori e le convenienze che devono avere i cittadini nell'approcciarsi a questa mentalità, a questa nuova organizzazione della strada che dà sicurezza e convivenza sulla strada a tutte le componenti della mobilità;
- La moderazione del traffico pensata per i centri storici, per la viabilità principale, per quella locale e per i piccoli paesi;
- Alcuni cenni alle attività di comunicazione, che sono molto importanti per passare dall'aspetto strutturale di riorganizzazione della mobilità all'aspetto comportamentale nell'utilizzare la mobilità. In particolare esiste già una rete importante che lavora in questo ambito costituita da più poli: FIAB, La Città Possibile, l'Università di Brescia, la città di Cattolica.

I grandi valori di riferimento sono: il diritto alla mobilità, al muoversi tutti, anche bambini e anziani, il diritto alla salute, alla sostenibilità del sistema per lasciare alle future generazioni un ambiente almeno equivalente al nostro di oggi.

I dati sono noti: 65 auto ogni 100 abitanti, 1,3 persone per auto, il 70% degli incidenti è in ambito urbano e anche il 40% dei morti. Ciò che conta è usare il mezzo adatto per ogni spostamento: fino a 400 metri conviene andare a piedi, tra 400 e 1500 metri in bicicletta, oltre i 1500 metri altri mezzi, possibilmente pubblici, e se si va in auto accompagnare anche altre persone.

Uno dei grandi obiettivi di riferimento, nel quale si inquadra tutta la logica della moderazione del traffico è l'accessibilità, intesa come possibilità di arrivare nel centro delle città, non necessariamente con la macchina, ma soprattutto per le persone e per tutte le categorie (anziani e bambini). Poi c'è l'obiettivo della riduzione degli incidenti, e l'idea di creare città più ricche (di qualità urbana, di spazi verdi, più accoglienti), più salubri e più cortesi (cioè con più rispetto e attenzione, con la possibilità di parlarsi e vivere meglio).

Gli strumenti operativi per questa gestione della mobilità sono

- i piani urbani del traffico, finalizzati prevalentemente alla riduzione dell'inquinamento, dei tempi di spostamento e degli incidenti;
- i piani della sicurezza stradale, finalizzati a risolvere i punti neri e a creare banche dati;
- le tecniche della moderazione del traffico come elemento per promuovere l'integrazione piuttosto che la separazione tra le diverse componenti del trasporto e per favorire la convivenza sulle strade.

Perché si dice “moderazione del traffico” e non soltanto “riduzione della velocità”? Perché la moderazione del traffico porta in sé un valore più ampio. Riducendo la velocità ad esempio a 30 km/ora c'è una nuova ripartizione modale, tornano ad essere importanti, sicure, possibili le modalità pedonali e ciclabili. L'importante non è solo la riduzione della velocità, che è solo l'aspetto concreto, operativo, quello che conta poi è l'effetto, ossia la moderazione del traffico. Le finalità della moderazione del traffico sono l'indurre l'automobilista a guidare piano e con attenzione, costruire strade scorrevoli ma lente, dare sicurezza a pedoni e ciclisti, aumentare il verde, la sosta e gli spazi accoglienti. I concetti sono ormai noti ad alcuni: a 50 km/ora si ha una visibilità molto stretta del campo visivo, ci si concentra su un obiettivo; a 30 km/ora si vede la strada in modo più aperto; essere investiti a 30 km/ora è come cadere da 4 metri, essere investiti a 50 km/ora come cadere da 10 metri; molta differenza tra le due velocità e anche nei tempi di frenata.

La pianificazione della moderazione del traffico fa capo alle isole ambientali, alla soluzione dei grandi assi di ingresso alle città e alla riqualificazione dei percorsi casa-scuola. Nel centro storico, ad esempio, è meglio privilegiare la pedonalità, costruire tutto “a raso”, dare spazio ai negozi, ridurre la segnaletica e fare un po' di sosta ad alta rotazione (foto 1). Perciò diventano necessari il cambio della pavimentazione, la costruzione di strade commerciali dense nel cuore dei piccoli paesi e delle cittadine, che non siano però rettilinee (foto 2), la costruzione

1. intersezione



2. spazi pedonali



5. spartitraffico centrale sormontabile



delle intersezioni con degli elementi che sembrano dei parapetti ma non servono per impedire al pedone di entrare sulla strada o sull'incrocio, ma per impedire alle macchine di parcheggiare sul posto del pedone. Altre soluzioni sono le intersezioni con isole salvagente appena abbozzate o pavimentazioni molto elaborate, o chicanes urbane che danno un senso di "strada differente" (foto 3-5).

Per la viabilità principale nelle città sono necessarie corsie strette, rotonde, piattaforme rialzate e lunghe (in modo che anche i mezzi pubblici e di soccorso riescano a non percepire in modo pesante queste opere), marciapiedi avanzati alle intersezioni e riordino della sosta. Per la viabilità locale la chiave sono le isole ambientali, dalle quali è esclusa la viabilità principale. Un'esperienza presa come intervento esemplare è a Ginevra per le chicanes, le piattaforme rialzate, l'organizzazione dei parcheggi e il verde. La sfida della Moderazione del traffico però è quella di creare situazioni ripetibili, e interventi come ad esempio quello di Ginevra è bello per chi lo progetta ma costa troppo e non viene ripetuto.

Ad esempio le porte di accesso per delimitare i quartieri (foto 6). Ciò che è importante non sono i due alberi in primo piano ma quello più in fondo, ad indicare che la visibilità è stretta. È poi importante dare continuità ai marciapiedi attorno alle isole ambientali, utilizzare segnali appropriati come quelli di "strada residenziale" e di "zona 30". Inoltre quando si realizza un'isola ambientale è fondamentale che ci sia in parallelo una comunicazione forte, con l'invenzione di slogan tipo "lentezza-sicurezza" (foto 7-8) e la pubblicazione di opuscoli. E ancora è

3. rotonda



4. parcheggi rientrati



6. porta di accesso



7. zona 30 km/ora



8. comunicazione e animazione



importante riorganizzare bene la sosta: in una strada urbana le macchine devono poter trovare una collocazione, l'importante è che le macchine che si muovono lo facciano piano, in modo da rendere sicuro il percorso per il pedone e per il ciclista. Al centro degli incroci vanno costruite pavimentazioni rialzate, in modo che le intersezioni siano ben evidenti (foto 9-10).

Per la viabilità principale nei piccoli paesi tornano alcuni elementi già visti: le porte d'accesso per il rallentamento di chi entra ed esce dal paese (foto 11), le chicanes, il tutto volto ad una estrema

9. attraversamento rialzato



10. la calottina in bitume



11. uscita



riduzione della velocità dei veicoli in transito. E poi i marciapiedi, che devono essere continui ed avere la precedenza nella costruzione della strada: se la strada si stringe il marciapiede rimane comunque perché il pedone va salvaguardato, e sarà la macchina che magari in senso unico alternato trova il modo di passare (foto 12-13).

Per concludere, alcune immagini sulla comunicazione: bisogna convincere politici, tecnici, cittadini che questa è l'organizzazione della mobilità del futuro, perciò serve una comunicazione ampia, con l'investimento di denaro e risorse umane per comunicare e

12. sfalsamento altimetrico



13. isola salvapedoni



spiegare questi concetti (foto 14). Come esempio alcuni messaggi: in Francia "La strada è uno spazio che si ripartisce con i bambini e con le bici"; in Svizzera "Le persone al centro del movimento in città", oppure "Nuovo benessere del quartiere nuovo".

Tutta la cultura della mobilità sui percorsi casa-scuola non deve partire dal vertice ma dalla base, con il coinvolgimento dei genitori. È importante coinvolgere i cittadini nelle scelte (foto 15): a volte scegliere di fare un'isola salvagente per un'amministrazione è una decisione che deve maturare, e per

14. vado a scuola da solo



15. indicazioni sulla pavimentazione



questo servono dei tempi. Una soluzione può essere quella di costruire un'isola provvisoria con materiali poveri, in modo da testarne l'efficacia e accelerare i processi di accettazione dell'intervento da parte della popolazione.

Il concetto finale è che con la moderazione del traffico si può intervenire sulle strade principali, sui centri storici, sulla viabilità interna e sui piccoli paesi.

La moderazione del traffico come opportunità per migliorare la circolazione delle biciclette nelle aree urbane

Enrico Prevedello
Politecnico di Milano

Vi presento alcuni casi tecnici di applicazione della moderazione del traffico soprattutto connessi alla ciclabilità.

Presento qui alcuni esempi di strade del comune di Opera, per cui il Politecnico di Milano, qualche anno fa, ha fatto un piano urbano del traffico nel quale già si delineava una politica di moderazione del traffico.

Il comune nasce su un'antica statale (poi declassata per la costruzione di una nuova statale). In tre zone prevalentemente residenziali è stata individuata una possibile applicazione della Moderazione del traffico.

Una di queste aree si trova accanto ad una zona industriale, ed è mal sistemata nel senso che è presente una superstrada a due corsie per senso di marcia, a nord c'è l'ingresso del comune di Milano. Perciò quando si arriva dal comune di Milano per uscire bisogna riprendere la superstrada, andare a trovare il primo svincolo e tornare indietro.

L'alternativa è attraversare il comune di Opera: cosa vietata ai mezzi pesanti, ma che veniva ugualmente praticata perché l'alternativa era troppo scomoda. Accadeva perciò che molti mezzi pesanti attraversassero una zona che, per il resto, sarebbe già a traffico moderato (strade relativamente strette e tutte le auto parcheggiate in strada). Si è scelto perciò di delimitare gli ingressi con delle fioriere che consentono comunque il passaggio dei mezzi pesanti (per le ambulanze e i vigili del fuoco) ma ad una velocità talmente lenta che per la viabilità normale diventa più facile uscire senza attraversare quest'isola.

Sempre nello stesso comune è stata scelta una sistemazione con rilievo dei marciapiedi in corrispondenza di un plesso scolastico. Un altro elemento importante sono le rotatorie, non quelle conosciute tradizionalmente dagli ingegneri stradali (grandi, con gli svincoli a raso) ma di dimensioni limitate.

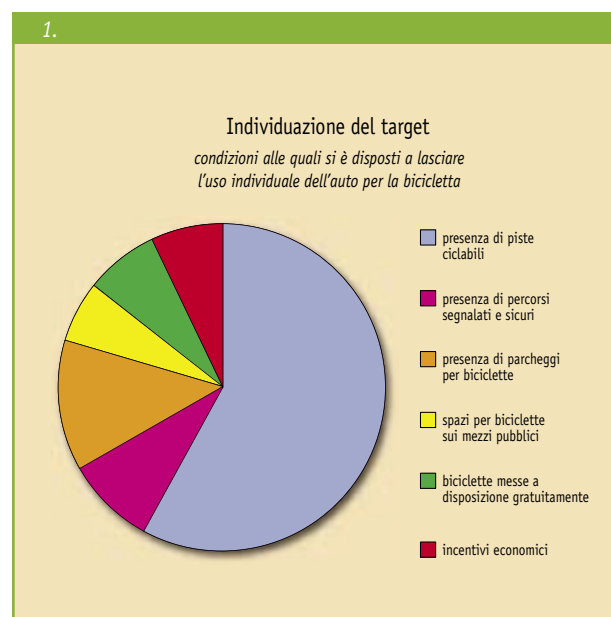
Spesso si dice che la Moderazione del traffico è bella ma costosa, una cosa che un comune può permettersi in piccole aree o in un programma più vasto in un periodo molto più lungo. Si può invece fare Moderazione del traffico anche con interventi temporanei ma ugualmente efficaci.

Mi sono dovuto occupare di ciclabilità e Moderazione del traffico a Milano, come mobility manager del Politecnico, ossia

quella persona che si occupa di disincentivare l'uso individuale dell'auto per gli spostamenti verso il luogo di lavoro o di studio. Ci siamo occupati dei profili di accessibilità, ossia dei rapporti con la rete.

Il Politecnico sta nella zona della Città Studi a Milano. Abbiamo preso in considerazione il trasporto pubblico, con le varie fermate ed il loro rapporto con la sede di Città Studi, e la pedonalità.

Per quanto riguarda la ciclabilità, i nostri studi evidenziano



che le aree del Politecnico non sono toccate né dalla rete ciclabile esistente né da quella in progetto nel Piano Urbano del traffico vigente fino a qualche mese fa.

Milano si è dimenticata di pianificare un accesso ciclabile alle zone universitarie dove complessivamente si recano centinaia di migliaia di persone ogni giorno. Le aree universitarie sono il maggior attrattore di mobilità quotidiana dell'intera area metropolitana di Laudense. Abbiamo cominciato a discutere di questo con il comune di Milano.

2. itinerario I (tratto Plezzo - Peroni) - Analisi



La strada è delimitata dal muro della ferrovia e utilizzata prevalentemente dai residenti del quartiere. Non è possibile accedere da via Palmanova. Il marciapiede lungo il muro della ferrovia è poco utilizzato dai pedoni, non ha accessi o passi carrabili, ha una dimensione media di 4,5 m.

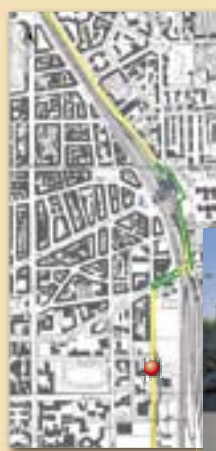


Da Monza a Milano la principale direzione è il centro, non la zona del Duomo bensì la zona dell'Università Statale, della Città degli Studi e l'Università Cattolica. Ci siamo posti questo tema affrontandolo anche a livello progettuale. L'abbiamo poi passato al comune chiedendo che l'attività del nostro mobility manager venisse recepita dall'amministrazione. Abbiamo visto che i dipendenti del Politecnico chiedono percorsi sicuri per poter lasciare a casa l'auto ed usare la bicicletta, e che i percorsi sicuri in genere nelle grandi città a livello mondiale si svolgono non solo con le piste ciclabili ma anche con "strade raccomandate", che non hanno particolari livelli di traffico tali da disincentivare l'uso della bicicletta. Si tratta quindi di dare informazioni su questi percorsi friendly e di risolvere i punti presso le intersezioni.

Abbiamo svolto questo lavoro sul comune di Milano, è stata fatta un'analisi viabilistica in cui si sono cercate le risorse, oltre alle piste esistenti e a quelle previste abbiamo individuato le strade con un alto livello di traffico (quelle da evitare), quelle con uno scarso livello di traffico (che possono diventare

strade friendly una volta che si risolvono alcune intersezioni), le strade con un marciapiede sovradimensionato rispetto all'utenza, le strade con le aiuole centrali, quelle già pedonali e quelle in cui si può ricavare una corsia senza penalizzare il traffico. Abbiamo visto che esistono delle risorse. Alla fine siamo arrivati ad individuare alcuni percorsi principali protetti, alcuni itinerari complementari in cui sono protette di solito le intersezioni e che usano strade con scarso livello di traffico.

3. itinerario I (tratto Plezzo - Peroni) - Progetto

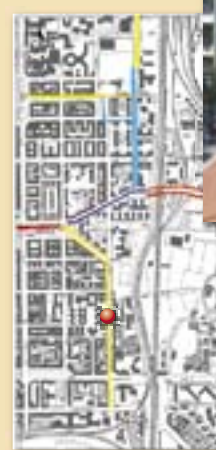


nome via via Peroni
soluzione adattata percorso ciclabile a quota del marciapiede
motivazioni della scelta in prossimità delle scuole, giardini, ecc. viene data particolare attenzione alla sicurezza dei bambini. Il marciapiede est è largo 4,5 m.
interventi necessari sul marciapiede est è stato inserito un percorso ciclabile bidirezionale



LEGENDA
 percorso ciclabile a quota del marciapiede
 percorso promiscuo veicolare ciclabile

4. itinerario I (tratto Peroni - Mezzofanti) - Progetto



LEGENDA
 percorso ciclabile a quota del marciapiede
 percorso ciclabile in sede propria
 percorso ciclabile su corsia riservata
 pista ciclabile esistente
 percorso ciclabile previsto dal comune

Gli elementi di moderazione del traffico possibili in base alla normativa italiana vigente

Giulio Maternini

*Prof. Associato di Ingegneria dei Trasporti
Università degli Studi di Brescia - CeSCAm*

Oggi rappresento non soltanto il Dipartimento di ingegneria Civile dell'Università degli studi di Brescia ma anche il Centro Studi Città Amica nato all'interno del dipartimento stesso della mia università, che dal 1993 studia tutto ciò che concerne gli elementi che possono riqualificare l'ambiente urbano, soprattutto la mobilità non motorizzata.

Ogni anno il Centro Studi Città Amica realizza una conferenza internazionale dal titolo "Vivere e camminare in città".

Cosa possiamo fare noi in Italia con le normative attualmente in vigore? Vorrei dimostrare che, nonostante la nostra normativa non ci incentivi, è sufficiente perché si possa realizzare bene la moderazione del traffico.

La Moderazione del traffico deriva da una norma del 1992, da una direttiva del CNR sugli elementi dell'arredo funzionale definiti come "l'insieme di quegli elementi che sono indispensabili o che comunque forniscono un determinante contributo nella corretta utilizzazione delle strade, in termini di sicurezza e fluidità del traffico veicolare e pedonale" (B.U. n° 150, 1992).

Nel codice della strada la Moderazione del traffico è inserita solo nel comma 2, nei segnali complementari: i moderatori di velocità.

Come tutti sanno i rallentatori di velocità sono soprattutto i dossi, uno tra gli elementi "più rozzi" per fare moderazione del traffico.

I dissuasori di sosta potrebbero anch'essi essere utilizzati correttamente come elementi di Moderazione del traffico.

Vi ricordo che nel 2003 è stato modificato il codice ed è stata inserita una nuova categoria di strada, la classe funzionale F-bis "Itinerari ciclo-pedonali". Ciò significa che il codice, avendo classificato con una classe a se stante gli itinerari ciclo-pedonali, consente anche nella pianificazione di avere uno strumento ulteriore.

La direttiva del 1995 per la redazione e l'adozione dei piani urbani del traffico all'articolo 3.2 per la prima volta dà una scala di valori sulle componenti del traffico.

Al primo posto pone i pedoni e la mobilità non motorizzata. Nell'allegato 2.1, all'interno del capitolo "Protezione utenti deboli" (anche qui per la prima volta si ha la terminologia

"utenza debole" ossia quella che in caso di conflitto avrebbe maggior danno), si fa riferimento ai ciclisti e si dice che per soddisfarne le necessità sono da individuare elementi di arredo funzionale.

C'è poi un regolamento del 1999, pubblicato nel 2000, per le piste ciclabili.

Faccio presente che in questo decreto all'articolo 4 si dice che "per i percorsi ciclabili in promiscuità con i veicoli a motore è necessario intervenire con idonei provvedimenti (attraversamenti pedonali rialzati, rallentatori di velocità, con esclusione dei dossi)". Per la prima volta viene citato un tipico riferimento tecnico.

Nella recente ed unica legge che tratta la costruzione delle strade non c'è nulla sulla Moderazione del traffico e gli arredi funzionali, tuttavia al capitolo 1 si dice che queste norme non riguardano "particolari categorie di strade urbane, quali ad esempio quelle collocate in zone residenziali, che necessitano di particolari arredi, quali anche dispositivi per la limitazione della velocità" e rimanda ad un'ulteriore norma. Sempre in questo decreto all'articolo 3 si dice che per le strade urbane di quartiere e per le strade urbane locali (quelle in cui è possibile applicare elementi di Moderazione del traffico) è necessario il parere favorevole del Provveditorato regionale alle opere pubbliche: non serve più andare a Roma al Consiglio Superiore ai Lavori Pubblici, la procedura è molto più snella.

Volevo anche far notare, a proposito della normativa, come le regioni siano invece molto più evolute rispetto al governo centrale.

La regione Lombardia ha deliberato nel 1999 e pubblicato nel 2000 una delibera sul manuale per la realizzazione della Rete Ciclabile Regionale (RCR) contenente tutte le indicazioni.

Vorrei sottolineare il capitolo 5 nel quale ci sono i principi generali da applicare nella realizzazione della RCR, e sono definiti gli attraversamenti urbani "strade locali ove siano assunti dispositivi di traffic-calming (limite di 30 km/h ecc.)".

Lo stesso al capitolo 8 per i percorsi ciclabili e condivisi: "Spesso la rete ciclabile regionale si trova ad attraversare o penetrare quartieri residenziali o centri storici.

Dove sarebbe molto più funzionale un intervento complessivo di moderazione del traffico, [...] che abbia l'obiettivo di ridurre la velocità degli autoveicoli e, conseguentemente, di favorire in sicurezza pedoni e ciclisti".

La regione Lombardia ha poi alcuni schemi allegati a questa delibera e dà anche elementi importanti per l'attuazione.

Un breve cenno sul problema della pianificazione.

Noi sappiamo che le strade urbane sono state diversificate in "di scorrimento", "di quartiere" e "locali".

È opportuno avere una sotto-classificazione in funzione delle velocità operative (quella che effettivamente dovrebbe utilizzare l'utente). "Strade urbane locali", da 0 a 50 km/h, è un ventaglio troppo ampio, perciò avremmo proposto di suddividerlo a 15, 30 e 50.

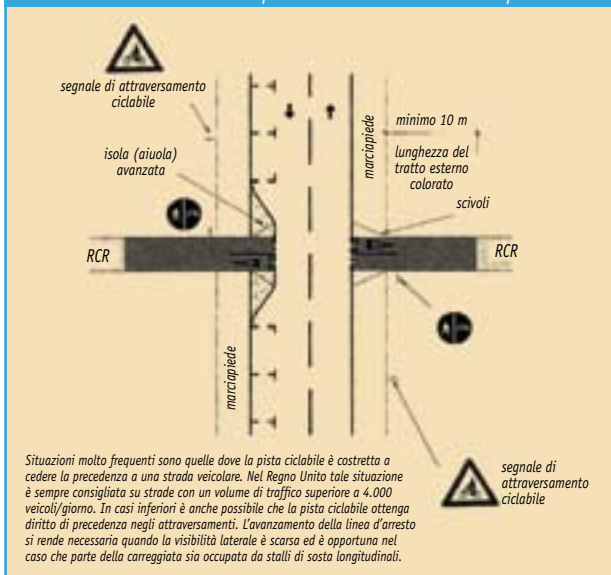
Questo ci consentirebbe ad esempio di definire che le strade a 15 km/h, tipo F-3, sarebbero utili per raccordarsi coi negozi del vicinato, le scuole materne, le strade residenziali; le strade a 30 km/h sarebbero utili per i collegamenti alle scuole elementari, medie, al centro di vita ecc.

Le immagini che seguono sono tratte dalla delibera della Regione Lombardia.

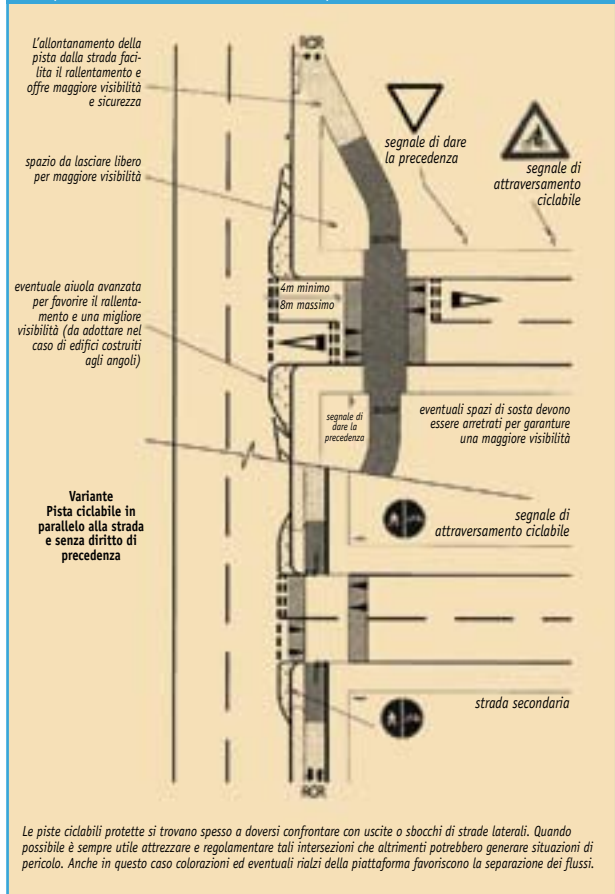
Un allargamento del marciapiede con restringimento della carreggiata che ha eliminato uno stallone di sosta e ha reso più visibile il ciclista a lato dell'attraversamento (foto 1); un attraversamento in rilievo in cui la pista ciclabile ha la precedenza; sulla strada secondaria un attraversamento rialzato e delle fioriere che restringono la carreggiata rallentando chi transita su tale strada e dando maggior sicurezza a chi invece si trova sulla strada principale (foto 2); isole spartitraffico a protezione dell'attraversamento; intersezione semaforizzata con spazio di attestazione per i ciclisti e con attraversamento rialzato.

Per concludere: gli elementi di moderazione del traffico si possono introdurre, l'importante per i progettisti è che non penalizzino alcun utente. Non è possibile infatti migliorare la condizione per tutti gli utenti ma l'importante è che nessuno venga danneggiato.

1. intersezione stradale con pista ciclabile senza diritto di precedenza



2. pista ciclabile con e senza diritto di precedenza con intersezione laterale



3. intersezione tra pista ciclabile e area di fermata dei mezzi pubblici



Chambery: venticinque anni di moderazione della velocità

Michel Grunberger,
Consigliere Comunale di Chambery

Jean Rauber
Tecnico del Comune di Chambery

Presentazione della città di Chambery

Chambery è ubicata al centro di un agglomerato di più di 117.000 abitanti tra il massiccio di Bauges e di Chatreuse, e la chiusa che porta il suo nome.

A sud, la città si estende verso i vigneti sulle coste della Combe della Savoia; al Nord, raggiunge quasi le rive del lago Bourget, il più grande lago naturale di Francia.

Chambery, città storica e moderna allo stesso tempo, si trova al centro delle vie alpine tra la Francia l'Italia e la Svizzera nel cuore del grande progetto di unificazione transalpina ferroviaria Lione-Torino.

La felice posizione ha favorito le vie di comunicazioni che sono anche all'origine delle solide risorse economiche della città, di vocazione tradizionalmente amministrativa e commerciale. Chambery ha saputo trarre vantaggio dallo slancio che hanno apportato i giochi olimpici di Albertville e della Savoia del 1992 per affermare e consolidare la sua posizione nel cuore alpino dell'Europa. Infatti ha felicemente conciliato la qualità della vita di una città a misura d'uomo con attrezzature degne di una grande città, ed oggi è orientata verso un futuro che attira un numero sempre maggiore di studenti da tutto il mondo.

Questa posizione, nella cavità delle montagne, limita l'estensione della zona urbana e spinge i chamberiens a trovare delle soluzioni per la razionalizzazione dell'uso degli spazi.

Il concetto chamberiano

Cosciente delle sfide, legate alla lotta contro la mancanza di sicurezza stradale e il miglioramento delle condizioni di vita, la città di Chambery si è impegnata per lunghi anni, in un processo di trasformazione dello spazio pubblico urbano, per la moderazione del traffico e di un uso più equilibrato degli spazi a seconda dei diversi fruitori. I risultati ottenuti in materia di riduzione del numero degli incidenti e delle vittime, oltre che in termini di qualità della vita, sottolineano la riuscita di questa politica.

Alcuni principi alla base dei risultati ottenuti:

- La politica adottata è un processo che dura da 25 anni, la continuità è quindi un punto forte per la riuscita degli interventi.

- Questi tipi di interventi esigono pieno accordo fra politici e tecnici sugli obiettivi da raggiungere e sulle scelte tecniche.
- Le scelte legate alla messa in sicurezza devono far parte di una volontà urbanistica di abbellimento della città. L'utile deve essere integrarsi con il bello.
- Nella maggior parte dei casi si è deliberatamente scelta la razionalizzazione / divisione dello spazio piuttosto che realizzazioni specifiche. Il consenso per arrivare a tali scelte è frutto di una concertazione permanente
- L'obiettivo è quello di una città conviviale centrata sulla qualità dell'ambiente e sulla solidarietà tra le persone, senza peraltro rinunciare alla crescita economica.

Chambery

20 anni di moderazione del traffico e di condivisione di sistemi di spostamento.

I centri-città sono luoghi d'incrocio e di confronto tra diverse modalità di spostamento. La presenza, ogni giorno più invadente delle auto, turba il funzionamento urbano e la sicurezza degli utenti.

Non dimentichiamo che i due terzi degli incidenti avvengono in città e che le principali vittime sono i pedoni o coloro che viaggiano sulle due ruote, che rappresentano il 60% dei feriti gravi.

Dal 1977, la città di Chambery, cosciente delle sfide legate alla lotta contro l'insicurezza stradale e il miglioramento della qualità della vita, si è impegnata in un processo di trasformazione dello spazio pubblico urbano nel senso della moderazione del traffico e di un uso più equilibrato dello spazio per i diversi tipi di utenti.

Le prime azioni hanno riguardato la riorganizzazione della sicurezza in prossimità delle scuole. Poi in seguito nelle zone pericolose per moto, biciclette e pedoni si sono adottate misure molto restrittive.

1. situazione prima dell'intervento



2. rialzamento con marcatura al suolo e segnaletica verticale (dopo)



Il problema in questo tipo di riorganizzazione dello spazio urbano è che si deve scegliere tra convincere o costringere, soprattutto nei casi, come all'ingresso o all'uscita delle scuole, in cui è necessario costringere le auto a rallentare. In questi casi si utilizzano le chican o i dossi curial ma accanto a questo ciò che viene utilizzata spesso è l'arte del convincere o del costringere.

La riflessione si è in seguito orientata verso la ricerca della maggiore diversificazione possibile delle soluzioni e dell'equilibrio tra le differenti modalità di spostamento.

Il principio è quello del rallentamento delle vetture, nel massimo rispetto di tutti coloro che utilizzano la strada attraverso una trasformazione dell'ambiente e dei luoghi affinché si possano modificare i comportamenti degli automobilisti e al contempo si possono trovare delle soluzioni che si oppongano ad una eccessiva velocità.

Come ad esempio le passerelle sopraelevate, o il posizionamento

3. rialzamento con restringimento della carreggiata e puntelli con creazione di un tracciato per biciclette



di catarifrangenti e di rotonde attraverso il cambiamento della mobilità urbana o la creazione di zone 30.

Generalmente quando si trovano soluzioni legate alla sicurezza in città si perdono dei parcheggi, la nostra soluzione è stata quella di diminuire il tempo possibile di permanenza nei parcheggi (delimitati da strisce gialle e a pagamento), riducendolo a 20 minuti.

È la stessa polizia municipale che gestisce i parcheggi a pagamento e questa è stata una buona risposta alle critiche mosse dai commercianti.

Attualmente abbiamo 250 parcheggi di questo tipo, la rotazione è maggiore e si soddisfa lo stesso numero di richieste.

Abbiamo apportato alcune trasformazioni all'ambiente favorendo la verticalità, che caratterizza il pedone piuttosto che il piano longitudinale, che invece favorisce psicologicamente la sovranità dell'automobile, fortemente presente nel subconscio degli automobilisti.

4. centro città prima dell'intervento



5. rotonda con rialzamento pedonale (dopo)



Si cerca di dare una verticalità alle trasformazioni, che invece, se trattate in modo piano e longitudinale, favoriscono psicologicamente la sovranità dell'auto.

C'è uno spazio per i pedoni e uno spazio per le automobili.

L'automobile è longitudinale, non a due dimensioni, la dimensione di marcia in avanti, il pedone invece è verticale e trasversale. Infatti attraversa ed è verticale. Dunque per creare nuovi luoghi che abbiano i pedoni come priorità è necessario trovare delle soluzioni che permettano di mostrare agli automobilisti che c'è una discontinuità anche spaziale: segnali chiari che stanno a significare che gli automobilisti sono entrati nel mondo dei pedoni.

Per questo, di volta in volta, si introducono degli elementi trasversali e verticali, e assolutamente differenti da quelli che sono abituati a vedere gli automobilisti come ad esempio il nero e il bianco. Anche i materiali e i colori utilizzati sono diversi per fare in modo che si noti la differenza.

Queste trasformazioni sono molto più accettabili se tengono conto e si adattano alle forme urbane già esistenti.

6. rialzamento con marcatura al suolo «zone 30» e puntelli



9. un'uscita di scuola (prima)



10. un rialzamento con restringimento della carreggiata (dopo)



In generale le trasformazioni urbane si applicano a degli spazi vuoti. In città però ai vuoti si contrappongono i pieni: le case e gli edifici; ed è per questo che non si può trattare gli spazi senza tener conto dei vuoti e degli edifici che vi sono attorno. Le trasformazioni proposte tengono sempre conto degli edifici, quindi lo spazio viene trattato in modo globale.

Si tiene in considerazione il rapporto dialettico esistente fra strutture e spazi e i progetti realizzati devono essere pertinenti a questo rapporto dialettico

Le trasformazioni sono il frutto di un contratto morale che produce e induce nuove relazioni sociali. Una risistemazione che favorisce la diversificazione dei sistemi di spostamento ha infatti trasformato radicalmente ed in maniera duratura i comportamenti degli automobilisti. Il numero delle vittime a Chambéry, dopo i 20 anni di moderazione del traffico è passato da 600 a 150 e la mentalità sembra evolvere verso il buon senso. Le trasformazioni avvenute sia nel centro storico che nelle aree di intenso traffico, hanno tenuto conto delle esigenze dei pedoni, degli automobilisti e dei ciclisti.

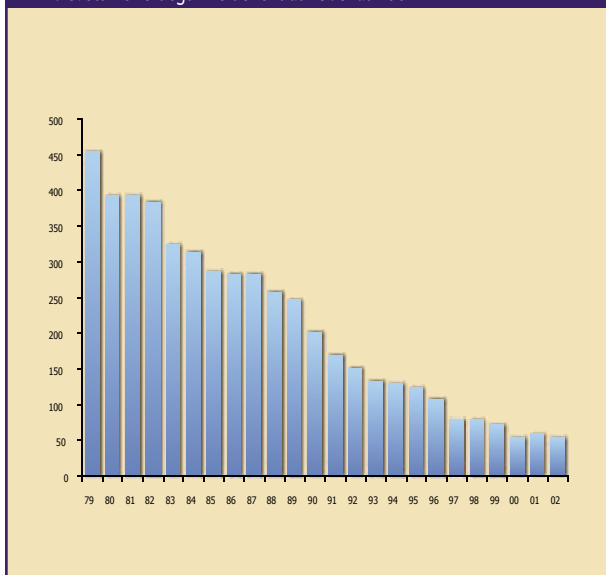
7. situazione prima dell'intervento



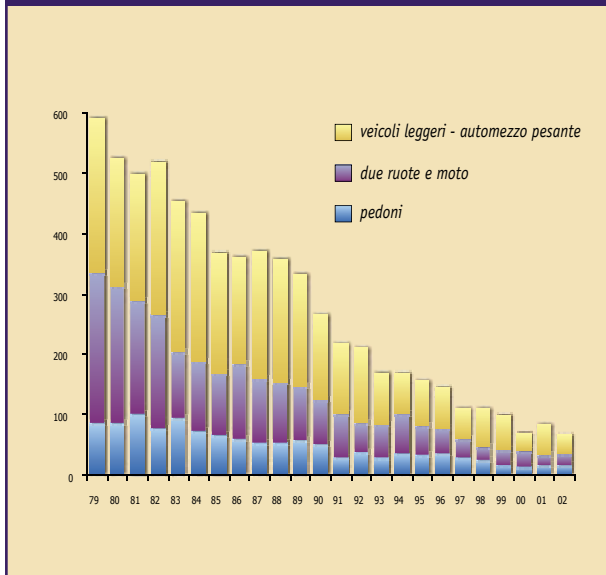
8. rotonda e creazione di una via per biciclette (dopo)



11. evoluzione degli incidenti dal 1979 al 2002



12. evoluzione delle vittime dal 1979 al 2002



Moderazione del traffico in Danimarca

Thomas Krag

esperto di Mobilità di Copenaghen

vice presidente di E.C.F.

Fin dagli ultimi anni settanta ridurre il traffico è stato un problema costante in Danimarca.

All'inizio le azioni volte alla riduzione del traffico incontrarono molte critiche, adesso sono generalmente accettate.

Ci sono diversi esempi di residenti che hanno contribuito finanziariamente a ridisegnare le strade nella propria area. Lo scopo delle misure di riduzione del traffico è di ridurre l'impatto del traffico automobilistico, il rumore e gli incidenti.

Vi sono sostanzialmente tre modi di procedere:

- ridurre la quantità di traffico motorizzato indirizzandolo verso l'utilizzo di altri mezzi;
- ridurre la quantità di traffico motorizzato modificando gli abituali percorsi;
- ridurre la velocità delle auto.

La combinazione di tutte e tre le strategie, produce la moderazione del traffico.

Le persone sono molto attaccate alle proprie auto e la ridefinizione della mobilità non è sempre la più appropriata, l'ultima strategia - la riduzione della velocità delle auto - ha invece attirato molta attenzione.

Ridurre la velocità delle auto ha sicuramente avuto un impatto su rumori e sugli incidenti stradali.

Soprattutto il rischio di impatto tra auto e pedoni è diminuito notevolmente attraverso la riduzione della velocità, questo ha prodotto degli effetti anche sulla sicurezza.

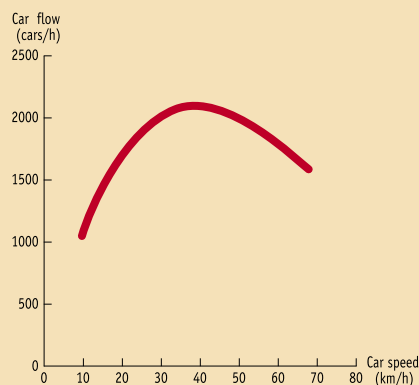
Numerose ricerche dimostrano che una velocità ridotta rende le strade più sicure per i pedoni.

Si crede generalmente che la riduzione della velocità ostacoli il flusso veicolare ma è, paradossalmente, vero l'opposto:

- La velocità limitata, a meno che non diventi troppo lenta, permette a più auto di passare per una certa strada.
- La capacità di una strada, misurata in numero di auto per ora, è di solito stabilita ad una velocità minore di 40km/h.

1. Capacità della strada rispetto alla velocità delle auto

Capacity versus car speed



2.

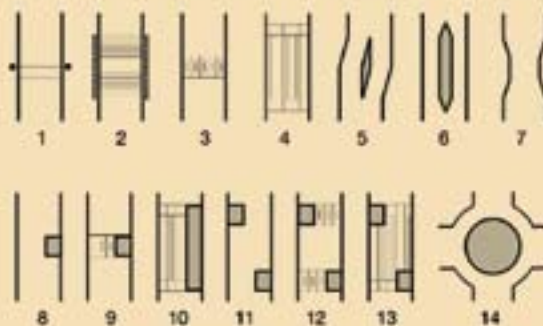
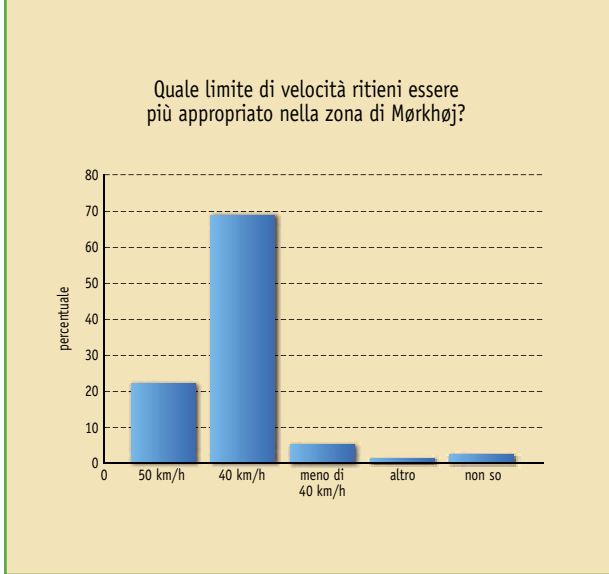


Diagramma che mette in evidenza 14 misure forti per la riduzione dell'alta velocità

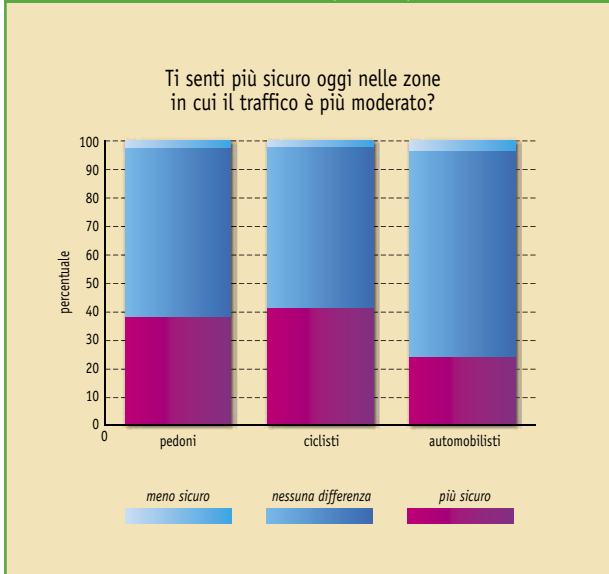
3. controllo della velocità a Mørkhøj (Gladsaxe)



6. alcuni esempi di Copenhagen



4. controllo della velocità a Mørkhøj (Gladsaxe)



7. il piano del traffico di Aarhus

Bretella stradale con raccordi anulari e radiali.



Una presentazione schematica delle priorità nel centro città.



Una sezione del manuale stradale danese si occupa proprio delle misure di riduzione della velocità. Interventi più leggeri sono generalmente raccomandati, come ad esempio messaggi visivi che incoraggino i guidatori a rallentare. Non meno di 14 tipi di diverse misure sono descritte nel manuale.

Anche una rotonda è considerata un intervento per ridurre la velocità. Uno o più dossi artificiali sono la tipica misura forte usata, anche se non è molto popolare tra i guidatori ma è

5. raffigurazione del manuale stradale danese



molto conveniente. Dopo numerose discussioni sui vari tipi di dossi e cunette, è stato prodotto un catalogo. Il catalogo dà i requisiti legali al disegno, a seconda della classe di velocità della strada in questione.

Moderazione del traffico e gestione della velocità fanno normalmente parte del piano del traffico in Danimarca.

Come quadro generale, gli sforzi sono volti a concentrare gli alti volumi di traffico su alcune arterie principali, dove la priorità se possibile, è di aumentare la velocità.

Nelle arterie minori e nelle piazze la priorità viene data a pedoni, cicli ed auto, nell'ordine citato.

Il piano del traffico di Aarhus la seconda città più grande della Danimarca con 280.000 abitanti, è un esempio di tale filosofia. Il progetto è del 1994 ed ha stabilito le priorità per il centro città.

Il centro è circondato da un percorso-auto, usato dagli automobilisti per cercare parcheggio. Dentro il percorso-auto, c'è la pista ciclabile con priorità per traffico di cicli.

Le auto possono anche usare il percorso ciclabile, ma mentre

8. alcuni esempi di Copenhagen



9. alcuni esempi di Copenhagen



le vie sono unidirezionali per gli automobilisti, possono essere usate nell'uno e nell'altro senso dai ciclisti.

Un autobus passa direttamente attraverso il centro urbano. Nella parte interna del centro urbano viene data priorità ai pedoni.

Anche qui le automobili sono consentite, ma sono soggette a severe limitazioni e possono andare soltanto a velocità ridotta.

Un progetto, di cui la prima parte è stata definita nel piano del traffico del '94 ha attirato un'attenzione particolare.

Come spesso accade in molte città, un piccolo fiume, Aarhus, passa attraverso il centro città.

Negli anni '30 il fiume è stato coperto e per molti anni è stato sostituito da una strada. Nel piano del traffico è stato deciso di riaprire una parte del fiume e di modificare la mobilità e spostare alcune zone adibite a parcheggio.

Il progetto è stato completato nel '96 ed ha avuto talmente successo che molte altre città lo hanno preso ad esempio.

10. Aaboulevard, 1930



11. Aaboulevard, 1992



12. Aaboulevard dopo la riapertura, 1996



Studi sui percorsi sicuri casa-scuola in alcuni comuni della provincia di Venezia

Massimiliano Manchiaro

Architetto

Consulente della Provincia di Venezia

Studi sui percorsi sicuri casa scuola in alcuni Comuni della provincia di Venezia

Nel 2003 il Settore Politiche Ambientali della Provincia di Venezia, assieme al suo Bike Office, ha creato un ufficio di consulenza tecnica per le Amministrazioni Comunali che avevano partecipato al viaggio di studio a Chambéry.

Un professionista era a disposizione per suggerire tecniche ed interventi di "Traffic-calming" da adottare in alcuni punti critici in relazione ai percorsi casa scuola.

I Comuni coinvolti erano cinque: Marghera, Mira, Salzano, Ceggia e Portogruaro.

Successivamente sono stati coinvolti anche i Comuni di Mirano e Martellago che già da tempo avevano dimostrato interesse circa i temi della qualità urbana e della Moderazione del traffico.

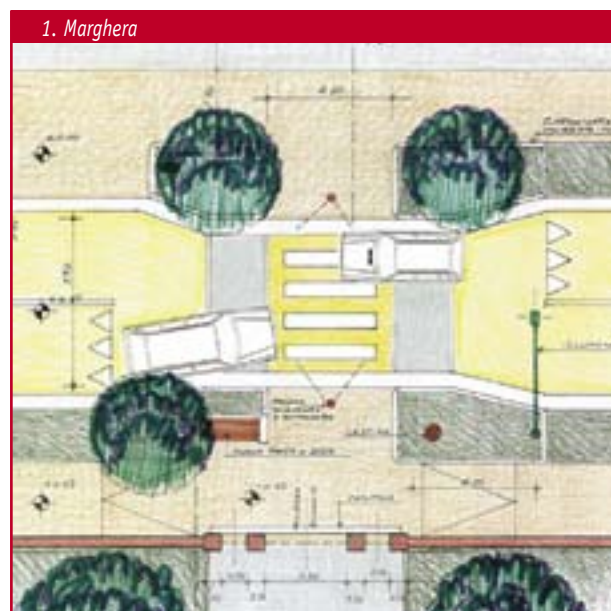
Il compito dell'"Ufficio Consulenze" era di avviare i contatti con i responsabili tecnici di ciascuna amministrazione comunale, prendere in carico i punti critici segnalati, rilevarne la situazione e successivamente fare una proposta progettuale condivisa.

Qualche comune ha già iniziato a realizzare le opere progettate (Ceggia, Mirano e Martellago). La progettualità adoperata ed il livello di scala usato, in alcuni casi molto minuto, era direttamente proporzionale all'interesse ed all'impegno realizzativo dimostrati da ciascuna amministrazione. La filosofia generale che ha animato tutti i progetti era di intervenire nei pressi di punti nevralgici o di grandi attrattori di traffico come uffici pubblici, scuole, aree verdi, per potere recuperare quei tessuti connettivi, come strade, marciapiedi, aree verdi, e tutte le altre aree marginali indispensabili ai fini della ciclabilità e pedonalità.

Presentiamo ora i progetti più significativi.

Marghera

- Scuola "Baseggio": è stata dotata di un attraversamento in due tempi costituito da un'isola pedonale spartitraffico centrale con un innesto a baionetta in modo che sia visibile al pedone la macchina che sta arrivando. La carreggiata è ristretta a 3 m, vengono ricavati degli spazi per le macchine e viene recuperato uno spazio per la raccolta dei solidi urbani e una piccola isola di sosta per l'autobus.



- La scuola "Capuozzo" è incuneata in una zona residenziale molto densa, tipica degli anni '50 e '60: strade molto strette e scuola realizzata contemporaneamente alle case quando non c'era necessità di ricavare molti spazi per le auto.

In questo caso l'area di intervento molto più ampia prevede la creazione di un' "isola ambientale" attorno al plesso scolastico con delle porte veicolari di accesso.

In particolare la sezione della strada sulla quale prospetta la scuola viene razionalizzata: si ricava uno spazio per la sosta, viene rialzata tutta la pavimentazione e ricavata una piccola chicane.

- Scuola "Visintini". La proposta è di creare un anello circolatorio con la precedenza interna. Le immissioni che prima si innestavano in maniera trasversale con un angolo molto acuto ora vengono ortogonalizzate e trattate con una pavimentazione differente, vengono anche rialzati i passaggi pedonali cadenzandone la collocazione in modo da ottenere una velocità di circolazione non oltre i 30 km/h.

- Scuola "Grimani": lo spazio a disposizione è molto limitato ma con un ulteriore risicato restringimento della carreggiata si ottengono 70-80 cm sufficienti, da un lato a "contenere" otticamente la carreggiata e permettere una ulteriore diminuzione della velocità, dall'altro ad attrezzare una piccola zona di sosta nei pressi dell'uscita scolastica.

Mira

Tutti gli interventi investono aree molto ampie.

- Via Pisa in località Borbiago. In questa zona ci sono una serie di plessi scolastici e un complesso religioso restaurato. Attualmente l'Amministrazione ha creato un senso unico in ingresso.

La strada molto larga (oltre 8,00 m) consente di ricavare una corsia per le auto, parcheggi, una piccola area di sosta per lo scuolabus ed una pista ciclabile bidirezionale.

L'incrocio con una recente strada di lottizzazione viene ortogonalizzato e rialzato.

Per l'immissione ciclabile nella strada principale è adottato il sistema della "casa avanzata".

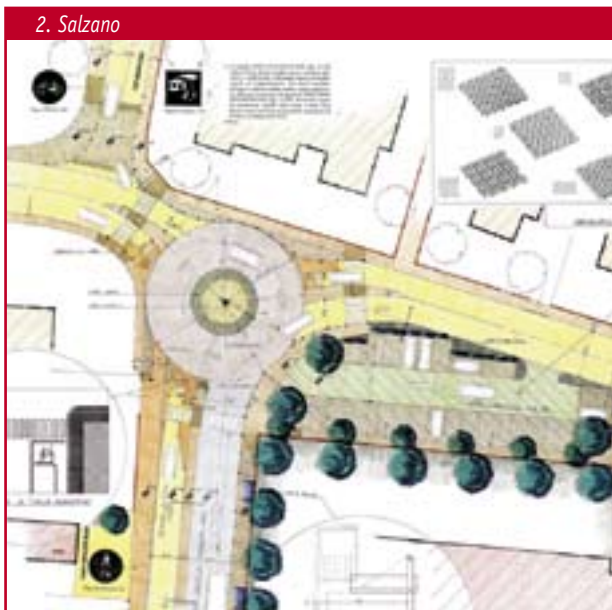
- Via Sabbiona, a Oriago: una strada a velocità molto elevata in cui si prevede la realizzazione di una serie di sensi unici alternati.

- Via Bassa ad Oriago è una strada residenziale larghissima (anche 11,50 m di sezione) con una serie di plessi scolastici. Le due testate vengono trattate con una rotonda compatta ad isola centrale sormontabile.

Una serie di attraversamenti pedonali rialzati con chicanes contribuiscono ulteriormente a ridurre i valori della velocità istantanea.

Salzano

Anche qui la viabilità che conduce alle scuole e ai parchi attrezzati e monumentali è stata trattata con porte di accesso, avanzamenti del marciapiede con restringimento della carreggiata, rotonde con "casa avanzata" per i ciclisti.



2. Salzano

Ceggia

Uno dei Comuni più attivi che ha attuato buona parte dei progetti previsti. Uno studio generale ("Master-Plan delle aree attrezzate") prevedeva la sistemazione con messa in sicurezza della viabilità di un nuovo quartiere residenziale e la messa in rete tutte le aree verdi pubbliche.

Portogruaro

Si è studiata la viabilità principale con la messa in sicurezza di alcuni punti critici proponendo anche dei sistemi di fluidificazione del traffico molto innovativi come una doppia rotonda con un'isola per la sosta bus esterna all'anello circolatorio.

Martellago

In questo Comune è stata fondamentale la collaborazione con l'Amministrazione Comunale, la Direzione Didattica, le Scuole, il Corpo di Polizia Municipale e le associazioni culturali locali.



3. Martellago

- A Maerne, è stata progettata e realizzata un'uscita sicura con la sistemazione del giardino scolastico, prospettanti su un percorso ciclo-pedonale recuperato dal Consorzio Dese-Sile.

- Ad Olmo è stata sistemata la strada di accesso alle scuole con varie tecniche di "Traffic-calming" utilizzando una segnaletica provvisoria: ora con l'auspicata realizzazione fisica degli interventi si possono recuperare molti spazi da riconsegnare al pedone ed al ciclista.

Mirano

Anche a Mirano l'Amministrazione Comunale, gli Uffici Tecnici e le associazioni culturali si sono dimostrate molto sensibili verso le tematiche della Moderazione del traffico e della qualità urbana; difatti prosegue ormai da tempo una collaborazione che ha recentemente portato alla realizzazione di un quartiere per l'Edilizia residenziale Pubblica con una viabilità a misura di utente debole, oltre che alla progettazione di due rotonde compatte sulla Via Cavin di Sala ed in località Ponte Nuovo. L'ultimo progetto riguarda lo studio per la messa in sicurezza di via Cesare Battisti, una strada di quartiere trafficatissima molto utilizzata dai ciclisti, che recentemente è stata dotata dall'Amministrazione Comunale di una corsia ciclabile.

Il programma piste ciclabili della provincia di Torino

Luigi Spina

Dirigente Servizio Progettazione Viabilità della Provincia di Torino

Il programma Piste Ciclabili della Provincia di Torino è stato approvato con delibera del consiglio provinciale nel novembre 1993, con la previsione di circa 550 km di piste e itinerari ciclabili segnalati su strade promiscue a basso traffico. Dall'anno successivo è iniziata l'attività di progettazione che ha consentito la realizzazione delle opere programmate.

Sicurezza del traffico ciclistico. La situazione più favorevole per la sicurezza si verifica nel caso di separazione totale fra traffico ciclistico e motorizzato. Solo in rari casi si può realizzare tale soluzione.

Nei casi più ricorrenti la viabilità riservata alle biciclette interferisce con la viabilità ordinaria, e occorre predisporre delle misure che aiutino la percezione del pericolo, sia per i ciclisti che per gli automobilisti. Troppe volte, purtroppo, si sente ripetere dopo gli incidenti che hanno coinvolto dei ciclisti la frase "non l'ho proprio visto!" e occorre perciò che gli sforzi dei progettisti siano orientati a garantire la reciproca percezione fra utenti deboli e utenti forti della strada. Alcuni esempi di soluzioni adottate dalla Provincia di Torino per diversi attraversamenti:

1. strada provinciale n. 175 del Dojrone



2. strada provinciale n. 7 di Grugliasco



3. ciclostrada della Stura di Lanzo



4. attraversamento ciclabile colorato



- Intersezione a rotonda

La pista ciclabile, bidirezionale, è realizzata sulla parte esterna della rotonda, ed è separata da una barriera di sicurezza.

Il lato interno del guard-rail è protetto da un carter di protezione per evitare gli spigoli taglienti presenti sul lato interno della barriera.

Sul carter interno è stata applicata una banda rifrangente.

- La pista ciclabile interseca gli ingressi dell'impianto di distribuzione carburanti

L'attraversamento, segnalato secondo quanto prescritto dal codice della strada, è realizzato obliquamente, in modo da migliorare l'angolo visuale del ciclista e nello stesso tempo aiutare i conducenti delle auto in arrivo a percepire bene i ciclisti in transito.

- In mancanza di spazio, una corsia ciclabile non protetta è preferibile rispetto a niente

Percezione dei rapporti reciproci - La pista ciclabile e le



iniziative dei privati

caso A: segnaletica "speciale" dedicata alle auto
 (il proprietario del distributore si preoccupa che i suoi clienti non si trasformino in killer di ciclisti)

caso B: segnaletica "speciale" dedicata alle biciclette
 (i dirigenti della Centrale del latte si preoccupano se i loro autisti perdono tempo per dare la precedenza anche ai ciclisti)



Comune di Venezia

Aldo Ciocia

Dirigente Ufficio Mobilità Comune di Venezia

A Mestre non si ha il livello di tassazione dei veicoli privati che si ha in Danimarca (che raggiunge il 120% del costo di vendita di un autoveicolo), e la rete stradale che circonda la città non è per nulla ordinata: ci sono notevoli difficoltà per gestire la Moderazione del traffico.

Osservando i dati, relativi al 2003, sull'analisi dei flussi vediamo che si hanno 100.000 veicoli in ingresso sulla viabilità ordinaria, e quasi altrettanti (70.000-90.000) al giorno sulla tangenziale. A Mestre poi ci sono tratti stradali in gestione ad altri soggetti, con i quali bisogna concordare eventuali modifiche e interventi di Moderazione del traffico. C'è poi una rarefazione netta della rete stradale locale, che in alcune zone di Mestre non esiste: le vecchie statali sono le uniche strade di urbanizzazione. Le poche strade locali esistenti hanno un uso improprio per effetto della congestione. L'esito è una elevata incidentalità. Esiste una grande diametrale, la tangenziale, che scarica sull'abitato in vari punti, le rotonde, un traffico non filtrato né in termini di velocità né di quantità. Ci sono poi tutte le radiali storiche, marcate con un traffico che varia dai 1.200 ai 1.500 veicoli in entrata: Miranese, Terraglio, Castellana e Via Asseggiano sono tra le principali.

C'è poi un altro aspetto da considerare: quello dei veicoli in sosta, il cui ingombro è fenomenale. Se ci sono il 60% dei veicoli di residenti parcheggiati di notte nei tratti stradali, quel 60% di spazio va salvaguardato negli interventi di moderazione del traffico. In certe zone si arriva addirittura al 90% e in questi casi è difficilissimo realizzare interventi di moderazione del traffico che erodano spazi di sosta.

In una situazione come quella di Mestre bisogna dare un segnale ottimistico, c'è un ritardo enorme da superare. Bisogna lavorare per diffondere concetti come sicurezza, velocità dell'intervento, capacità e velocità di transito e soprattutto senso di appartenenza. Se non lavoriamo sul senso di appartenenza alla città spesso i cittadini che abitano di fronte ad una strada che dev'essere trattata in un modo piuttosto che in un altro, la intendono come uno spazio condominiale. Occorre invece lavorare sull'appartenenza alla città: la strada è prima di tutto un bene comune.

Per quanto riguarda i modi di procedere bisogna dire che a Mestre non c'è soltanto un progresso, ma anche grandi occasioni di sviluppo. Se non interagiamo con altri uffici, quelli che portano

all'approvazione di progetti urbanistici in cui sono disegnate le strade future, i marciapiedi, le piste ciclabili, perdiamo un'occasione importante.

Com'è importante l'interazione, altrettanto lo è la comunicazione, come già sottolineato in altri interventi. Purtroppo la concertazione con altri enti, nel nostro caso Veneto Strade, Anas e Provincia, deve essere molto fitta ed argomentata: tutte le soluzioni di Moderazione del traffico devono dimostrare molto chiaramente i loro benefici ed i loro limiti. Occorre dotarsi di un regolamento viario chiaro, cosa di cui Mestre e Marghera sono ancora sprovviste: c'è solo un Piano Generale del Traffico. Il regolamento viario servirebbe prima di tutto ai quartieri, ai professionisti che operano nell'edilizia e agli uffici per lavorare in modo armonico.

Bisogna inoltre unificare l'unità operativa che produce gli interventi di moderazione, che li rende approvabili e finanziabili. Nell'attuale lunghissima catena di competenze si perde la motivazione di partenza e si rischia di perdere anche il risultato, soprattutto perché spesso, negli interventi di Moderazione del traffico i dettagli sono tutto.

Ci sono otto esempi, alcuni di Marghera altri di Zelarino, i quartieri che per primi hanno dato parere favorevole definitivo ai piani particolareggiati del traffico, che abbiamo portato ad approvazione.

- Piazza Rossarol: sembra quasi scontato a vederlo, erano due lunette separate dalla viabilità, si propone di fare una rotonda.
- Tommaseo: nella soluzione PPTU il fronte scuola viene unificato all'area verde pedonale.
- Chirignago: c'è una rotonda alla base di un cavalcavia che permette di ridurre la velocità e dare accesso alle varie direzioni di marcia. Da notare che tutti questi interventi hanno geometrie molto precise calibrate su rotonde compatte.
- Via Trieste: un intervento legato al precedente di rotonda, una pista ciclabile su un lato con riorganizzazione della sosta, e dalla rotonda un ponte ciclopedonale.

Cosa aspettarsi? A Mestre queste poche cose: almeno dei marciapiedi per una famiglia che passeggia, più grandi di quelli richiesti dai limiti di norma; una drastica riduzione degli incidenti; dei percorsi ciclopedonali continui anche senza ricorrere necessariamente a piste ciclabili; le strade ad alta frequentazione da definire come "centri commerciali all'aperto".

Mi trovo qui non come Comandante della Polizia Municipale ma come dirigente dell'Ufficio Traffico del Comune di Cattolica.

Parto con una piccola rassegna stampa: "A Cattolica crollo degli incidenti", "I carrozzieri: rovinati dalle rotonde", "Funerale dell'ultimo semaforo" noi l'abbiamo fatto nel 2001 ed abbiamo vinto un premio di Quattroruote e del WWF.

Dal 1995 ad oggi a Cattolica sono stati realizzati tutti questi interventi: rotatorie (in tutto sono 25), incroci rialzati, restringimenti della carreggiata, facilitazioni per gli attraversamenti pedonali. Complessivamente oltre 150 interventi. Cattolica ha 16.000 abitanti, d'estate quasi 100.000. Ha come estensione 5-6 km, come estensione della rete stradale complessivamente 70-80 km. Il 70-80% del traffico è concentrato in una decina di km di strade, sulle quali esistevano 11 semafori (che ora non ci sono più). Gli incidenti sono crollati del 70%, anche se fare raffronti sugli incidenti è complicato perché le situazioni sono diverse. Per esempio se riusciamo a promuovere la mobilità ciclabile e passiamo da 1 ciclista a 100 ciclisti è probabile che qualche incidente in più si abbia.

Tutti gli interventi realizzati non sono originali, ma lo sono in quanto sono stati fatti in Italia dove sembrava inconcepibile fare cose di questo genere.

Per quanto riguarda il consenso che abbiamo avuto è stata fatta un'indagine su un campione significativo di cittadini sulle misure che abbiamo adottato.

Il 95% è ripartito tra molto e abbastanza soddisfatto.

I costi sono una cosa molto importante per gli amministratori e per i cittadini: si sono spesi nel Comune circa 2 miliardi di vecchie lire, dei quali uno concentrato nella sistemazione dell'asse principale dall'autostrada al centro cittadino, finanziata dalla legge per le piste ciclabili perché lì si sono realizzate anche delle piste.

Tra le misure adottate più di frequente ci sono le mini-rotatorie (abbiamo evitato quelle grandi perché nel centro urbano sarebbero pericolose per ciclisti e pedoni), alcune sono state fatte con elementi d'arredo molto belli, altre in occasione di sistemazioni del manto stradale, quindi spendendo pochissimo. A Gabicce ne è stata realizzata una togliendo un impianto semaforico, ma la strada era talmente ampia che le macchine entravano nella rotatoria senza fare nemmeno una deflessione. La sezione della strada è stata perciò ridotta in modo tale che anche la percezione inducesse gli

automobilisti ad andare più piano, poi sono stati ricavati parcheggi nel centro della strada e una pista ciclabile protetta dai parcheggi stessi.

Nel corso dei nostri lavori ci siamo accorti che non era possibile risolvere i problemi con i tradizionali mezzi offertici dal Codice della Strada, ossia con le attività classiche di prevenzione e repressione. Il mio amico Pierangelo Sardi, presidente della Società Italiana della Psicologia della Sicurezza Viaria, nonché presidente dell'Ordine Nazionale degli Psicologi, fa sempre questo esperimento chiedendo "Come si fa ad ottenere un risultato con la repressione? Quante persone tra voi sono state fermate per un controllo etilometrico?" Da noi i controlli sono 200.000 l'anno, in Francia qualche milione. E anche per quanto riguarda la prevenzione: nella nostra città abbiamo contato 30-40 punti neri, per presidiare i quali ci vorrebbe un esercito. Un incrocio rialzato in Inghilterra è chiamato "sleeping policemen": costa molto meno realizzarlo che presidiare quel incrocio con una persona. Inoltre, anche ammesso di riuscire a fare attività di prevenzione e repressione, per come funziona l'uomo non riusciremo mai ad ottenere dei risultati, abbattendo gli incidenti e aumentando la sicurezza oltre ad un certo livello perché l'uomo non è abituato alle velocità delle macchine attuali. Fino a poche decine di anni fa ci si muoveva a piedi o a cavallo, con la velocità massima di 30 km/h. Ora ci si muove con auto che hanno velocità enormi, tanto è vero che quando siamo in auto non ce ne accorgiamo, se ne accorge però il pedone o il ciclista che ci vede passare. Poi basta aumentare la velocità di 5 km/h e cambiano tutti i parametri. Il nostro occhio, tra l'altro, è abituato a vedere in profondità e più la velocità aumenta più il nostro occhio vede in profondità e basta, e non si vede assolutamente ciò che accade ai lati. Soprattutto in ambiente urbano però è importantissimo potenziare la visione periferica. Inoltre il nostro occhio tende a vedere in maniera solistica: le cose vengono viste non singolarmente ma soprattutto nella loro relazione. Pensiamo poi ad altri effetti come la miopizzazione notturna, dovuta al fatto che di notte non funzionano più i coni ma solo i bastoncini, o all'effetto autocinetico per cui un punto si sposta nel buio. Ecco quindi che negli interventi di Moderazione del traffico è necessario tener conto di tutti questi effetti, e controbilanciarli principalmente riducendo la velocità di transito nelle nostre città.

Strade urbane: incubo o incanto

Lorenzo Custer

Architetto urbanista della Svizzera Italiana

L'analisi che ora propongo è soprattutto una rappresentazione visiva degli argomenti che sono già stati trattati nel corso della giornata.

Dall'analisi dello spazio pubblico emerge un grosso disagio e sconforto per il pedone, spesso ad esempio, le strisce pedonali finiscono su un cartello, ci sono dislivelli, un'isola non praticabile. Complessivamente un non-rispetto per il pedone. Spesso chi esce di casa si trova subito in strada, i marciapiedi sono stretti, vi è un grande disagio.

È interessante vedere come i bambini vedono lo spazio pubblico: ad esempio attraverso i disegni fatti fare a migliaia di bambini per vedere come vivono la strada. Il bambino vede le strisce pedonali come un corridoio pericoloso sul quale incombono le macchine (foto 1).

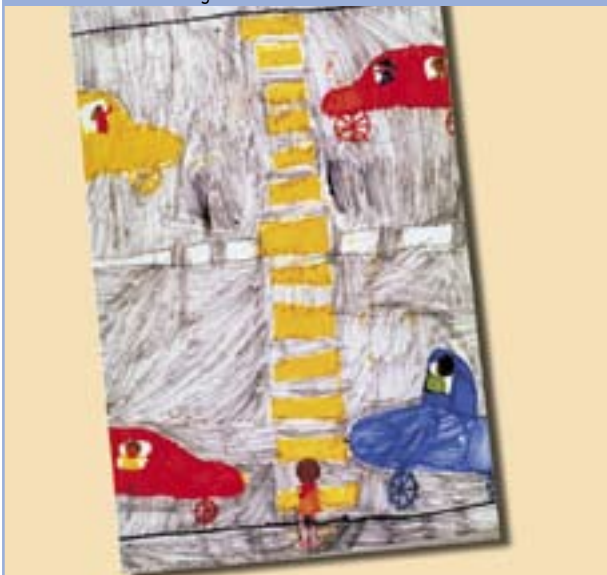
Nell'89 in una piccola località di periferia della Germania con 17.000 abitanti che aveva il problema di una strada di attraversamento anziché costruire una nuova strada, una galleria o una circonvallazione si è scelto di raddoppiare il marciapiede e restringere la strada. La soluzione è uno spazio sociale di

comunicazione pacifico e protetto. Nelle immagini (foto 2-3) vediamo come si presentava la strada prima dell'intervento: un corridoio di transito con negozi su entrambi i lati, velocità elevate e difficoltà di attraversamento, e dopo l'intervento di moderazione: muretti che riprendono il tessuto locale con funzione di protezione, interruzione della linearità del percorso, eliminazione della linea mediana in modo da rendere la strada più stretta con conseguente abbassamento della velocità di transito e del livello del rumore che porta ad una migliore convivenza sulla strada.

Sempre in Germania (foto 4-5), a Hennef: vi era una strada commerciale larga, con velocità elevate. Nella nuova sistemazione la strada è stata ristretta, la velocità media abbassata a 33 km/h senza l'uso di alcuna segnaletica, ma grazie alle imposizioni date dall'arredo urbano.

Ancora un esempio nella diapositiva (foto 6-7), prima e dopo l'intervento: l'isola al centro della strada crea una zona di protezione per il pedone che può così attraversare in due tempi, in più il nuovo arredo è diventato la nuova immagine della città.

1. l'incubo visto con gli occhi di un bambino



2. prima



3. dopo: raddoppiato il marciapiede



4. la strada principale di Hennef (Germania) prima dell'intervento...



5. ... e dopo



6. prima dell'intervento...



7. dopo: l'isola centrale facilita l'attraversamento pedonale



Questa prima analisi ci porta a considerare che mentre lo spazio della macchina è uno spazio tecnico, e richiede risposte tecniche, lo spazio del pedone è uno spazio essenzialmente emozionale e richiede risposte emozionali per la dignità e il rispetto.

Lo spazio del ciclista è intermedio tra i primi due.

È perciò necessario porre le basi per sostituire l'attuale dominanza assoluta del mezzo motorizzato sulle nostre strade con una coesistenza pacifica di questi tre attori.

Vediamo ora i fattori che concorrono alla moderazione del traffico e quelli che influenzano la qualità dell'aria: una macchina che va veloce, poi frena a causa di un ostacolo e accelera un'altra volta inquina e provoca molto rumore, mentre una macchina che procede adagio ed in modo più fluido ha un livello di velocità più basso ed inquina di meno.

I criteri fondamentali sono tre: limitazione degli interventi di rottura del flusso, differenze di velocità ridotte e curva di accelerazione contenuta.

Vicino a Berna è stata fatta una sperimentazione su una

strada principale che possedeva una rotonda in un senso e un semaforo nell'altro. Si sono potuti misurare velocità e comportamento di chi andava verso la rotonda e di chi andava verso l'incrocio semaforizzato.

Nel primo caso il tempo di percorrenza era di 76 secondi, nell'altro di 99 secondi: il paradosso è che con l'elemento di Moderazione del traffico si va più veloci, si perde meno tempo, ci sono meno frenate brusche e il flusso è più continuo. Diminuisce di conseguenza anche l'inquinamento: sulla strada d'esempio gli ossidi di azoto sono diminuiti del 30%, con un effetto positivo molto ampio sia sulla sicurezza che sulla qualità dell'aria.

Uno dei concetti alla base della Moderazione del traffico è il passaggio da uno spazio monofunzionale ad uno spazio plurifunzionale.

Le isole centrali non sono solo spartitraffico ma anche spazi plurifunzionali che permettono la svolta a sinistra del ciclista o di un'auto, proteggono il pedone mentre attraversa e integrano un po' tutti gli attori in uno spazio unico.

Le nostre strade non sono più come un tempo interurbane: l'agglomerazione urbana è cresciuta, e dove c'era una strada interurbana ora ci sono le abitazioni. Da qualche anno esiste una concezione normativa dello spazio stradale che non è più visto unicamente in funzione delle auto, ma come spazio plurifunzionale. Esistono poi le "zone 30" e la cosiddetta "zona d'incontro" a 20 km/h con precedenza dei pedoni.

Da circa 15 anni faccio il consulente per questi problemi, abbiamo fondato il Gruppo Moderazione del Traffico della Svizzera Italiana con altri rappresentanti di enti, attori deboli, Pro Juventute che protegge i bambini, Pro Senectute, che protegge gli anziani, tutti quelli che non sanno come comportarsi nello spazio della strada che ormai è diventato uno spazio di guerra. Il Gruppo Moderazione del Traffico ha offerto ad Enti Pubblici, associazioni, genitori delle scuole consulenza tecnica, e aiuto per risolvere concretamente i problemi. In Svizzera esiste Svizzera Energia, un ufficio federale che ha come finalità promuovere il risparmio energetico.

Negli ultimi 10 anni si è occupato soprattutto del risparmio energetico domestico, ultimamente però si è visto che il 3% dell'energia viene adoperato nella mobilità, e perciò le politiche si stanno volgendo anche in questa direzione.

Dalle consulenze fatte, alcune delle quali sono state anche realizzate, è possibile individuare tre tipi di strade in funzione del volume di traffico.

Abbiamo strade con meno di 2.000 veicoli al giorno, come ad esempio Via Rompeva a Giubiasco (foto 8-9).

Era una via a senso unico, un percorso casa scuola. A causa del senso unico le velocità erano elevatissime: anche 80km/h, i pedoni non erano protetti. Il Comune voleva fare qualcosa, ed aveva in progetto la costruzione di due marciapiedi laterali con l'allargamento della strada e l'espropriazione dei giardini della casa adiacenti. Noi invece abbiamo elaborato una soluzione diversa, restringendo il campo stradale a 3,5 m, ed aprendo la strada ai due sensi. Questa è una soluzione che funziona per strade con un traffico che non supera i 2.000 veicoli/giorno.

Il secondo tipo di intervento si può attuare su strade con un traffico medio su strade con più di 2.000 veicoli/giorno, in questo caso una larghezza stradale di 3,5 metri non è più sufficiente, bisogna aumentare a 4-4,5 metri.

8. strada con poco traffico: meno di 2.000 veicoli/giorno



9. la stessa strada dopo l'intervento



14. strada con traffico intenso



15. situazione risanata con una rotonda compatta



Un'altra consulenza nel Comune di Cagiallo: la scuola si trova su una strada di media percorrenza, i quartieri si trovano a monte, i bambini non scendevano a piedi perché non erano in grado di attraversare.

La proposta è stata quella di restringere la strada a 4,5 metri, creando un'area protetta per i bambini, aumentando la visibilità, moderando la velocità e mettendo in evidenza la scuola (foto 10-11).

Un ultimo esempio, sempre a Giubiasco che dopo l'intervento di Via Rompeva aveva anche altri problemi, il principale era una grande strada cantonale ad alto traffico: più di 20.000 veicoli/giorno. Mentre prima la strada tagliava il comune in due parti, ora ci sono aree multifunzionali che creano permeabilità: l'attraversamento è possibile in ogni punto.

Nel progetto realizzato vediamo che la strada non è più un semplice corridoio di transito, la rotonda ha un diametro esterno di 32 metri che può classificarla tra le rotonde compatte, però funziona benissimo con un traffico intenso anche di mezzi pesanti (foto 14-15).

10. situazione negativa su strada con traffico medio



11. situazione risanata



I percorsi sicuri casa-scuola: attività di animazione e di comunicazione

Dario Manuetti

Associazione "La città possibile" di Torino

Parlerò poco di percorsi sicuri verso scuola perché, con ciò che abbiamo visto questa mattina, si tratta solo di creare l'ambiente in cui i percorsi verso la scuola e non solo quelli pedonali ma anche quelli ciclistici, diventino possibili. Si rischierebbe altrimenti di fare sui percorsi verso la scuola quello che qualcuno sta ancora pensando: dei percorsi ciclabili. In fondo non ha senso parlare di percorsi sicuri casa-scuola, ha senso parlare di percorsi ciclabili e pedonali sicuri. Il fatto di essere stati condannati a pensare stretto, perché l'arretratezza culturale politica e tecnica del nostro paese non consentiva di pensare un poco più in largo, ci ha costretti ognuno a fare la propria battaglia: i ciclisti per i percorsi ciclabili, i bambini per i percorsi più corti possibili. Questa condizione di arretratezza culturale e tecnica sta venendo intaccata dalla domanda che viene dal basso: i bambini, le scuole, la legge 285, l'agenda 21 ecc. Sta crescendo la domanda di qualità urbana mirata alla sicurezza del traffico, e bisogna saper rispondere tecnicamente e politicamente a questa sfida. Vi do solo un dato: a Delft, nel 1971 i traditori della categoria dei progettisti stradali e dei gestori del traffico davanti ai problemi di incidenti stradali, di sicurezza nella mobilità che riguardavano anche i bambini, hanno deciso di fare esattamente il contrario di ciò che il senso comune dettava loro: restringere le carreggiate, togliere i semafori, togliere le barriere architettoniche ai pedoni e metterle alle automobili. Queste cose sono state fatte quando la legge non lo consentiva. Dimostrata la praticabilità e il funzionamento di queste nuove soluzioni, esse sono diventate le buone pratiche da proporre agli altri. Dopo 5 anni, dal '71, queste prime prove entravano nel codice della strada olandese. Era l'adozione di una politica attenta, intelligente, capace di pensare, che ha fatto diventare una buona pratica, in contraddizione con le norme precedenti, la nuova cultura di riferimento. Nei paesi civili si è fatto in fretta non solo a cambiare alcune norme del codice della strada, ma anche ad arricchire di comunicazione ed informazione i decisori, gli amministratori a tutti i livelli, i tecnici, i cittadini. La Città Possibile nasce nell'87, portavamo in giro già allora questi principi. Da quegli anni ad oggi lo Stato Italiano non ha prodotto alcun documento con immagini, dati, numeri, che invece dovrebbe essere il prodotto normale di tutti gli stati

civili. Contiamo sulle dita di una mano le Università che abbiano corsi seriamente impegnati nel formare architetti e ingegneri nelle tecniche di Moderazione del traffico consolidate da 32-33 anni di esperienze.

Il primo programma annuale del piano di attuazione sulla sicurezza stradale contiene finalmente un accenno alla moderazione del traffico, alle zone 30, agli spazi per la mobilità ciclabile e pedonale che consentano spazi di incontro per le persone. Dal novembre 2002 abbiamo dei piani scritti che permettono di andare in quella direzione. Le documentazioni fotografiche e visive di queste buone pratiche sono però scarse e non organiche. La Città Possibile ha cercato di ovviare a questa carenza realizzando una raccolta nell'85. Oggi però è tempo di chiedere di fare documentazione, formazione in corso di impiego dei tecnici, perché i decisori politici e amministrativi si aggiornino in modo accelerato alle nuove scelte che devono essere fatte in chiave di sistemazione dello spazio urbano. È naturalmente un discorso di tipo politico-culturale.

Un altro aspetto è che ci si aprono degli scenari completamente nuovi. Sono scenari internazionali che vanno sotto l'insegna del titolo dato a questi nuovi approcci alla sicurezza stradale degli Svedesi. Essi, dopo una serie di studi e di ricerche, nel '97 fanno approvare dal parlamento la nuova filosofia per produrre sicurezza nelle strade, che ribalta completamente l'approccio mentale alla progettazione della sicurezza.

La domanda fondamentale è perché solo nella mobilità motorizzata di fatto sia accettato che migliaia di persone muoiano ogni anno, e molte di più rimangano gravemente ferite, mentre in altre circolazioni (ferroviaria, aerea ecc.) ciò non sia accettato. In altri settori non si accetta che ci siano dei morti, e il tutto è organizzato da normative, indicazioni tecniche, vincoli, forme di controllo perché teoricamente non ci sia nessun morto e nessun ferito grave.

Da questa considerazione si ricava quali politiche bisognerebbe fare dal punto di vista delle scelte normative, delle novità progettuali, tecniche, urbanistiche, di progettazione stradale, di gestione del traffico, di dispositivi volti alla sicurezza che andrebbero studiati in modo omogeneo, inseriti in modo strutturale per produrre organicamente condizioni in cui gli incidenti non abbiano esiti

gravi. È necessario perciò ridurre la gravità delle conseguenze degli errori che gli esseri umani commettono quando sono alla guida di un veicolo a motore e bisogna che questo concetto diventi la stella polare di ogni normativa istituzionale e progettuale e che in questa stessa direzione si faccia un lavoro educativo e di comunicazione pubblica che abbia davvero la possibilità di influire sui comportamenti degli automobilisti. Un paese a noi vicino ha scelto e interpretato nella sua realtà questa filosofia costruendo il suo programma: la Svizzera entro il 2020 vuole ridurre ad un terzo gli incidenti rispetto alla situazione degli anni '90. È un obiettivo preciso e circoscritto su cui si fanno convergere tutte le scelte in tutti i campi che vi ho citato prima: urbanistica, progettazione stradale, interventi sui veicoli, interventi culturali ecc. con una precisa distribuzione di tempi e di risorse predisposte. Oggi questo è il fondale mentale a cui ci si deve rivolgere. Dentro questo fondale si inquadra perfettamente la Moderazione del traffico: è ovvio infatti che tra le cose da realizzare innanzitutto c'è la Moderazione generalizzata del traffico, a cui poi si aggiungeranno gli interventi sulla rete stradale extraurbana, le normative ed il resto.

Un'idea generale precisa e circoscritta serve anche ad immaginare delle campagne efficaci di educazione alla mobilità sicura (non si può più parlare di semplice "educazione stradale") che attualmente nel nostro paese raggiungono appena l'8% della popolazione scolastica. Oggi, con il Piano Nazionale sulla Sicurezza e la necessità dichiarata di innovare le campagne pubbliche e le iniziative di educazione alla mobilità sicura, si aprono delle possibilità per progetti basati su scelte di moderazione del traffico. Questa scelta non è ancora stata adottata a livello nazionale, tuttavia si aprono degli spazi: le Regioni hanno mandato in questi giorni al Ministero delle Infrastrutture il loro primo Programma Regionale per la Sicurezza Stradale nei loro ambiti. All'interno di questi Programmi Regionali sono comprese le iniziative di educazione e comunicazione, a ridosso però di realizzazioni concrete. È importante infatti legare le campagne di comunicazione non a semplici raccomandazioni generali ma a progetti concreti.

La Città Possibile, come ha sempre fatto, lavora in questo senso: per la realizzazione di soluzioni immediate e comprensibili e per campagne di comunicazione efficaci.

Un lavoro educativo sui percorsi sicuri di scuola e sulla mobilità sostenibile.

Un nuovo approccio alla "educazione stradale" e alla comunicazione pubblica.

Una nuova cultura tecnica della sicurezza stradale e della "moderazione del traffico".

Il quadro di riferimento

- **Una nuova cultura della sicurezza stradale** sta orientando le politiche dei paesi più evoluti in Europa. Il programma "Visione Zero", fatto proprio nel 1997 dal Parlamento svedese, modifica radicalmente l'approccio al problema della sicurezza stradale partendo dal principio di "non accettare" come dato scontato la possibilità di incidenti mortali o con feriti gravi, adottando cioè lo stesso principio di riferimento che già oggi guida l'organizzazione del traffico ferroviario e aereo. "Visione Zero", per dire "zero" morti e feriti gravi. Da questa scelta etica derivano tutte le scelte strategiche di riorganizzazione della circolazione attraverso

misure, programmi e interventi rigorosamente finalizzati al progressivo abbattimento delle condizioni che portano agli incidenti stradali con gravi conseguenze per le persone. Nel 2000 la vicina Svizzera ha scelto di impostare su questa linea tutta la sua politica, elaborando poi un programma articolato di obiettivi a breve, medio e lungo termine, con misure e interventi specifici.

- **I principi e le tecniche della "moderazione del traffico"** in oltre 30 anni di esperienze europee, asse portante della sostenibilità e delle politiche di "ecologia urbana": ecco le realizzazioni italiane. Piani Urbani del Traffico e misure puntuali di moderazione del traffico: ingressi di scuola, zone residenziali e "zone 30", assi principali, rotonde... La moderazione del traffico, realizza gran parte degli obiettivi di "Visione Zero" con particolare riferimento alla mobilità urbana.

- **Una nuova "cultura della strada"**, da promuovere con adeguate iniziative di comunicazione pubblica e di animazione locale, basata sulla coesistenza pacifica tra auto e pedoni, una condotta di guida più calma e rispettosa degli utenti più deboli: ciclisti, pedoni, bambini.

- **I bambini e il traffico:** particolarità e bisogni dei bambini nel traffico urbano, l'influenza del traffico sullo sviluppo dei bambini, l'importanza dell'avventura tra casa e scuola, l'educazione stradale come esperienza attiva per i bambini.

- **Adolescenti, spazi urbani e mobilità:** un "protagonismo" ad alto tasso di rischio. Necessità di una strategia di comunicazione mirata che vada ben oltre l'"educazione stradale". Uno sguardo alle iniziative in altri paesi.

- **Percorsi sicuri di scuola e educazione alla sicurezza stradale** dai progetti della Legge 285/97 "Infanzia e adolescenza" ai Programmi di attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, la prospettiva delle "Agenda 21" locali.

- **"Strade per bambini, strade per tutti":** una metodologia innovativa di educazione stradale nella scuola e nella comunità locale da mettere in atto con l'impegno congiunto di tecnici comunali, polizia municipale e insegnanti e il coinvolgimento delle famiglie.

- Il lavoro educativo con i minori come elemento di **una campagna per una condotta responsabile di guida:** osservazione della realtà della circolazione e attivazione critica e propositiva dei ragazzi nei confronti dei decisori locali e della cultura della strada oggi dominante.

- **Esperienze di partecipazione alla pianificazione dei percorsi di scuola** e alla realizzazione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili, nonché di misure specifiche per la sicurezza della mobilità autonoma dei bambini e dei ragazzi.

- **Campagne di sensibilizzazione per la sicurezza stradale** e forme di partecipazione dei cittadini.

- **Le vie della città, luoghi del gioco, dell'incontro e dell'esplorazione del mondo...** Le tante ragioni della sicurezza nella mobilità autonoma dei bambini e degli adolescenti.

L'iniziativa Bimbimbici ha una triplice valenza: parla di diritto alla sicurezza, diritto alla salute e diritto all'autonomia per i bambini. Il che significa che se queste tre cose esistono per i bambini, gli stessi diritti ci sono per tutti, perché i bambini sono il soggetto che più di ogni altro testimonia le difficoltà di movimento all'interno delle città.

Detto questo vi farò vedere molto rapidamente una proposta concreta che ho voluto titolare "A scuola a piedi o in bicicletta", una iniziativa nazionale della FIAB rivolta ai bambini. Quest'anno sarà la quinta edizione.

Le sue finalità sono varie: sensibilizzare e coinvolgere le amministrazioni in progetti di percorsi sicuri casa-scuola, migliorare gli standard di sicurezza per chi in generale si sposta a piedi o in bicicletta, aiutare il bambino alla conoscenza del territorio e alla conquista della propria autonomia, collaborare con le scuole per un'educazione alla mobilità sicura.

Chi è all'interno della scuola sa cos'ha significato fino ad oggi "educazione stradale": finora non ha significato assolutamente nulla se non preparare i bambini ad essere futuri fruitori di auto e motorini

Il problema va rovesciato: noi nelle realtà FIAB all'interno della scuola proponiamo invece un'educazione alla mobilità sicura.

Il fondamento è assolutamente diverso perché parlare a bambini e ragazzi di 50 all'ora, 40 all'ora significa solamente educarli ad essere bravi automobilisti, noi invece vogliamo educarli ad essere bravi cittadini.

Una altro aspetto che ci pare particolarmente importante è la collaborazione con altre competenze.

I problemi del traffico, nella loro complessità, devono essere risolti ed approcciati dalle figure più diversificate all'interno della società. Ad esempio nel 2003 e 2004 Bimbimbici lo sta progettando assieme all'associazione Medici per l'Ambiente. Questo è a mio avviso un salto molto interessante perché mobilità sicura significa anche mobilità sicura per la salute.

Perché è necessario parlare di mobilità sostenibile? Sappiamo tutti che la mobilità privata è in crisi, non è più un elemento di libertà individuale, e per i bambini soprattutto rappresenta un ostacolo assoluto allo sviluppo della propria autonomia a

al diritto alla propria salute. Allora ecco il perché di questa nostra iniziativa Bimbimbici che si può catalogare tra le varie proposte di mobilità sostenibile.

Sappiamo tutti quanto incide la mobilità privata sui problemi ambientali, su quelli della salute e della società in generale. Se i problemi sono così complessi pensiamo che non possano essere delegati ad un settore specifico della società, ma devono essere tutti, scuole comprese, a mettere insieme competenze diverse e a confrontarsi per progettare in maniera



unitaria e non settoriale com'è invece stato fatto fino ad oggi. Sapete tutti le relazione che intercorrono tra l'inquinamento atmosferico e i rischi per la salute, sappiamo tutti cosa significa soprattutto l'influenza del traffico motorizzato sulla salute dei bambini. Alcune ricerche fatte recentemente a Siena su un campione di bambini di 8 anni rivelano che il 33% dei bambini è in soprappeso, il 10% è obeso. Devono esistere delle soluzioni. Quelle che come FIAB proponiamo sono di muoversi e spostarsi in bicicletta o a piedi perché

questo aspetto contribuisce anche a dimezzare i rischi per la nostra salute.

Il problema è però che i bambini non possono spostarsi in città a piedi o in bicicletta: c'è una paura molto radicata in noi adulti, temiamo una precoce autonomia dei nostri figli, e ciò deriva dal traffico impazzito nelle nostre città, che siamo coscienti impedisca ai nostri figli di muoversi in autonomia. C'è poi una assenza assoluta di strutture adeguate che garantiscano la sicurezza.

Di fronte a tutto questo c'è bisogno di una nuova politica della mobilità che assicuri prima di tutto la sicurezza, per i bambini e per tutti.

Tengo a sottolineare che i bambini sono l'anello più debole nella nostra incerta mobilità motorizzata all'interno delle città. Allora proponiamo una sorta di carta cittadina della mobilità, della salute e dell'ambiente in cui i vari soggetti, le varie specifiche competenze possano entrare in relazione tra loro per lo sviluppo di una nuova idea di città.



I percorsi sicuri casa-scuola sono una scommessa che noi della FIAB portiamo avanti da 5 anni per una mobilità sicura e salutare. Per il discorso sull'integrazione tra i vari soggetti (operatori sanitari, tecnici ambientali, operatori della scuola) c'è bisogno di una filosofia politica, delle amministrazioni.

La politica e le Amministrazioni locali sono i primi attori della nostra proposta, perciò serve creare percorsi sicuri all'interno di una rete di sicurezza complessiva, all'interno di una rete di piste ciclabili: non ha alcun senso creare un itinerario ciclabile che nasce e muore in un deserto di mobilità motorizzata, sarebbe una spesa inutile.

Ci sono alcuni dati sugli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro: tra i primi dati a livello europeo troviamo solo Ferrara che ha il 31% di utilizzo della bicicletta. In altre città europee le percentuali sono molto più alte.

Fatte queste premesse, bisogna riconoscere che Bimbibici non è un gioco di una domenica di maggio, ma una proposta che si inserisce all'interno di una diversa politica di Moderazione del traffico.

Bimbibici è nata nel 2000, ed è riuscita a coinvolgere 35 città.

Nel 2003 è arrivata a coinvolgere 105 città.

Nella giornata di Bimbibici i bambini sono protagonisti delle nostre strade. Intendiamo lanciare un messaggio forte agli amministratori: questo potrebbe essere un modello a cui riferirci per proporre nuovi schemi di interpretazione della città.

Quest'anno la manifestazione si svolgerà domenica 9 maggio e ad oggi 70-80 città hanno dato la loro adesione. Lo slogan di quest'anno è "Bambini e bambini si fanno strada, allegri e sicuri in bicicletta".

Voglio sottolineare l'importanza di alcuni dei nostri patrocini quest'anno: Medici per l'Ambiente (che ritengo di assoluta e primaria importanza perché esporta le nostre attività anche sul versante della salute), Arciragazzi, Osservatorio per la Sicurezza Stradale.

A proposito della scuola, che ci sta particolarmente a cuore: in alcune realtà stiamo lavorando da anni (Verona, Milano, Reggio Emilia, Varese).

Come FIAB abbiamo recentemente prodotto un "Quaderno di ecologia urbana n°2, bambini e biciclette": materiali per la formazione alla mobilità sostenibile. Cito anche una realizzazione dell'Amministrazione Comunale di Verona: "Vado a scuola da solo".

L'ultima nostra realizzazione si intitola "Città a due ruote, progetto didattico per la scuola dell'obbligo" realizzato dalla FIAB in collaborazione col comune di Reggio Emilia. È una pubblicazione che si rivolge agli operatori scolastici della scuola dell'obbligo e mira a proporre progetti didattici per una educazione alla mobilità sicura.

Bambini e traffico: un rapporto difficile

Antonio Monzeglio

Direttore Arciragazzi di Milano

Soprattutto nelle grandi città i bambini sono invisibili, non hanno spazi dove andare, la città non offre tragitti e ambienti sicuri. Dice molto bene lo storico e urbanista inglese Foud di cui c'è un libro su Milano uscito l'anno scorso: "il percorso quotidiano di chi va a scuola, al lavoro o semplicemente a fare la spesa diventa uno slalom irto di pericoli e fonte di stress. Le macchine parcheggiate, il traffico frenetico: la città è un videogioco impazzito, la quiete un miraggio e il pericolo in agguato dietro l'angolo." Questa situazione che ha caratterizzato la trasformazione della città con l'avvento della motorizzazione di massa permane tutt'ora nelle grosse città e in misura ridotta nei Comuni più piccoli. Una ventina di anni fa il presidente della Renault diceva paradossalmente: "Ma cosa aspettano le città a liberarsi dalle auto?". È chiaro che si deve trovare una convivenza con gli automobilisti. Ci sono però categorie sociali di cittadini a tutti gli effetti, quindi non minori, che hanno pochissime possibilità di muoversi liberamente nel proprio quartiere e nella propria città. Oggi per un genitore è fonte di preoccupazione sapere che il proprio figlio è in giro in bicicletta con gli amici. Questo è dovuto sicuramente a ragioni profonde di carattere storico ed economico di trasformazione della città e del sistema produttivo: si è passati da società industriali a società post-industriali e terziarizzate dove la velocità e il fatto di potersi muovere è diventato un must e quindi l'automobile diventa la vera padrona delle nostre città in termini spaziali e culturali. Per cui i bambini e i ragazzi sono costretti in questa dimensione chiusa, sia per preoccupazioni che derivano da rischi oggettivi o da pericoli che le famiglie avvertono come irrisolvibili. Servono delle risposte. C'è una scarsa attenzione verso le esigenze, il potenziamento delle capacità e la valorizzazione dei bambini e dei ragazzi anche nelle nostre città. In questo senso c'è stata la prima legge organica in Italia sull'infanzia e l'adolescenza, la legge 285 "disposizione per l'approvazione di diritti e opportunità per l'infanzia e l'adolescenza". È da sei anni che questa legge è in vigore, con due piani triennali che hanno coinvolto tutta l'Italia e 15 città riservatarie. Ora è stata assorbita dalla legge 328 del 2000 di riorganizzazione del sistema dei servizi socio-sanitari. La legge, e l'articolo 7 in particolare che riguarda la promozione dei diritti e la riqualificazione partecipata dell'ambiente urbano, ha messo in moto una serie di interventi. La legge è stata poi assorbita dai

piani zonali, rimane nelle 15 maggior città italiane ed interessa potenzialmente 12-13 milioni di abitanti.

Un'indagine Eurispes vede l'Italia al terzo posto tra gli stati della Comunità Europea per quanto riguarda le spese di politiche per l'infanzia, questo è un dato grave e significativo. Arciragazzi, Legambiente, WWF, FIAB si stanno attivando in questo senso. È giusto presidiare alcuni livelli raggiunti, bisogna però anche intervenire in maniera sempre più determinata coinvolgendo, come indicava la 285 che in questo senso è rivoluzionaria come approccio alle politiche sociali, il numero maggiore di attori presenti nel territorio, dalle amministrazioni alle ASL, agli uffici scolastici, alle associazioni di privato sociale. Tutti sono impegnati nel miglioramento del sistema di vita, con e per i bambini e i ragazzi. L'ascolto e la partecipazione diventano fondamentali. Da un'indagine realizzata in alcuni Comuni della Lombardia: i ragazzi vogliono più spazio, più posti dove trovarsi, vogliono stare da soli e soprattutto sono stupefatti di essere continuamente interrogati su cosa vogliono, vogliono vedere realizzate le cose che chiedono. Questo è un compito che noi adulti dobbiamo raccogliere e fare nostro. Quindi sono importanti l'ascolto e la partecipazione assieme al sistema della concertazione per quanto riguarda la realizzazione di politiche sociali, ambientali e di miglioramento del sistema di vita. La bicicletta è indicata proprio nel manuale di attuazione della 285 elaborato dal Centro Nazionale di Documentazione e Analisi sull'Infanzia e l'Adolescenza di Firenze presso l'Istituto degli Innocenti. La bicicletta è un mito, le piste ciclabili lo stesso. Siamo stati in alcune scuole, molti vogliono le piste ciclabili: per i bambini e i ragazzi è uno spazio loro, dove possono andare in sicurezza. Quindi è evidente che rispetto ad un'area urbana così poco praticabile la pista ciclabile sia uno spazio libero, piacevole, dove poter stare con gli amici. Questa e altre esigenze bambini e ragazzi esprimono ma, forse perché non votano, vengono poco considerati da una società che invecchia sempre di più e proprio per questo avrebbe invece maggior bisogno della loro partecipazione. Non a caso in Germania e in altri paesi europei si sta pensando a farli votare prima, almeno per le amministrative a 16 anni. In conclusione quindi un maggiore coinvolgimento di bambini e ragazzi e una maggiore attenzione alle loro esigenze significa migliorare un ambiente che è loro, nostro, di tutti.

100 strade per giocare

Stefano Malatesta

Settore Ragazzi Legambiente Lombardia

Sono qui per parlare di "100 strade per giocare" che amo definire una iniziativa per i bambini ma aperta a tutti.

In questa dicotomia è racchiuso il significato di 100 strade: è un'iniziativa per i bambini che promuove la chiusura di strade e piazze in cui i bambini si appropriano dello spazio per giocare e socializzare, ma è anche aperta a tutti perché affronta uno dei problemi principali della sostenibilità urbana che è il traffico veicolare privato.

In concreto "100 strade" è una iniziativa dal basso, si attiva dai nostri circoli locali, molte volte è spontanea, fantasiosa ed ha aspetti di diversificazione tra un evento e l'altro. Mira alla chiusura delle strade per una giornata sola e negli ultimi 4 anni sono state chiuse al traffico 800 strade.

L'anno scorso ci sono stati più di 100 circoli che hanno fatto "100 strade".

I bambini in strada possono fare qualunque cosa, ci sono vigili e transenne che chiudono gli ingressi. È importante che i bambini possano avvalersi di uno spazio che storicamente nella nostra società era dedicato al gioco.

Per questo l'iniziativa è stata sin dall'inizio basata sul recupero dei giochi tradizionali. Inoltre spesso i bambini personalizzano la strada, ad esempio colorando con i gessetti le campane del vetro o i panettoni di chiusura delle strade, o disegnando su dei teli.

"100 strade" ha una diffusione capillare sul territorio, che va oltre qualsiasi classificazione geografica e sociale.

Alcune grandi città hanno aderito a "100 strade" fin dalla sua nascita.

Un secondo elemento è recuperare la tradizione anche regionale di alcuni giochi, per cui non solo il bambino acquisisce una nuova conoscenza, ma anche il nonno stesso ritrova il ruolo di educatore e di maestro, che dovrebbe avere soprattutto nella cultura di strada che si tramanda a livello verbale, fatta di codici, esperienze, regole.

A latere c'è la possibilità che i bambini giochino con degli strumenti che convenzionalmente nel loro background sono riferiti a delle realtà vincolate a degli ambiti: il pallone solo in un punto, il monopattino in un altro ecc. mentre chiudendo una strada si può modificare il modo di utilizzarla e vederla.

Il significato profondo di "100 strade" è liberare il bambino dall'idea di strada come un ambiente che fa paura, con il quale non ci si misura perché la macchina è dominante a livello di pericolo e perché la guidano gli adulti.

"100 strade" può essere ed è stata in alcuni casi lo spunto per creare delle politiche o delle sensibilizzazioni durature sul territorio.

Interventi di moderazione del traffico e ciclabilità a Mestre

1. via Cappuccina - pista ciclabile con attraversamento in quota



2. via Verdi - chicane



4. via Dante - strada ciclo-pedonale



5. viale Garibaldi - pista ciclabile



3. via A. da Mestre - strada pedonale con accesso consentito ai cicli



6. via Durando - pista ciclabile con restringimento della carreggiata



Comune di Venezia - Ufficio Biciclette
via G. Ulloa, 1 - 30175 Marghera-Venezia
ufficio.biciclette@comune.venezia.it - www.comune.venezia.it/biciclette



Provincia di Venezia - Bike Office
via della Rinascita, 156 - 30175 Marghera-Venezia
bikeoffice@provincia.venezia.it



FIAB - Federazione Italiana Amici della Bicicletta
via Borsieri, 4 - 20159 Milano - tel/fax 02.69311624
presidente@fiab-onlus.it - www.fiab-onlus.it

