

Notizie dal Parlamento.

Senato. Un ddl in favore della mobilità ciclabile

Incentivare la massima valorizzazione della mobilità pedonale e ciclabile. E' uno degli obiettivi del disegno di legge promosso da Marco Perduca e Donatella Poretti della pattuglia radicale del Pd. Il testo denominato "Norme per la realizzazione di aree pedonali, a traffico limitato e a velocità moderata nei centri storici e nelle strade di quartiere e locali" l'11 novembre è stato assegnato al vaglio delle commissioni riunite Lavori pubblici e Ambiente e prevede anche un piano per le aree pedonali per indicare i collegamenti con la rete della viabilità urbana e interurbana, con il sistema dei trasporti pubblici e con le aree riservate ai ciclisti. Per arrivare a costituire una "città a misura d'uomo", secondo i promotori, occorre intervenire pedonalizzando reti di aree sempre più estese e numerose, sviluppando la sensibilità culturale per una mobilità compatibile, favorendo la mobilità ciclabile, ristrutturando a fondo la politica della sosta e dei parcheggi, non fluidificando e rallentando la circolazione. Si può intervenire in vari modi – si legge nel testo -, ad esempio costruendo strutture per migliorare l'accesso dei ciclisti e dei pedoni nei diversi quartieri cittadini, dando loro la precedenza nelle zone centrali e integrando gli spostamenti a piedi e in bicicletta con il trasporto pubblico. Il sistema più efficace per rendere le città più sicure e adatte per i mezzi non a motore è quello di impedire che i veicoli a motore si impadroniscano dello spazio urbano. Le auto infatti hanno una mole e una velocità tali da occupare automaticamente le strade, intimorendo o mettendo in pericolo le persone a piedi o in bicicletta. Per rendere davvero possibili gli spostamenti dei pedoni e dei ciclisti è necessario che questi possano circolare in città senza rischio e senza essere ostacolati. Per rendere adatte alcune strade a un traffico più lento si devono imporre forti limitazioni alla circolazione delle automobili. I sistemi per "calmare il traffico" sono già applicati in molte città europee, allo scopo di trasformare le strade da zone di passaggio delle auto a luoghi in cui la gente vive, lavora e fa la spesa. Il principale vantaggio di tale orientamento è quello di poter accogliere nelle strade cittadine i pedoni e i ciclisti in condizioni di sicurezza, senza doverli relegare in corsie o piste spesso di importanza secondaria. È necessario quindi modificare il disegno delle strade delle zone residenziali, che vengono trasformate in aree vivibili o "corti urbane". In esse le auto sono costrette a circolare lentamente girando attorno ad alberi, aiuole o piccoli giardini la cui dislocazione è stata studiata con cura. Poiché il traffico motorizzato non può monopolizzare l'intera carreggiata, gran parte dello spazio diventa disponibile per i pedoni, i ciclisti e i bambini che giocano. I veicoli possono entrare nelle corti urbane ma solo come «ospiti», perché hanno la priorità i mezzi non a motore. Queste esperienze di rallentamento del traffico hanno dimostrato – spiegano Perduca e Poretti - la loro efficacia se applicate in modo esteso, altrimenti i problemi derivanti dal traffico motorizzato vengono semplicemente spostati nelle strade vicine.

<http://www.senato.it/service/PDF/PDFServer/BGT/00511794.pdf>