



convegno

I capoluoghi ciclabili: ricette diverse a confronto



Pesaro

sabato 21 aprile 2018

relazione su

Moderazione del traffico: zona 30, l'esperienza del comune di Cesena

arch. gastone baronio, servizio mobilità, comune di cesena



c'era una volta ...

... il pensiero di uno scrittore, premio nobel, dedicato alle strade ...

*Penso spesso che se tutte le case e le strade
avessero un aspetto gradevole e ordinato e nobile
la gente sarebbe necessariamente gentile e amabile.*

(Hermann Hesse)



... c'era una volta ...

... una ridente cittadina, dinamica e laboriosa, che ogni giorno e da decenni viveva e soffriva di **costanti conflitti, paure e drammi dei cittadini** che litigavano tra loro e contro il “*potere*” indifferente ai gravi problemi di:

- ▶ **vivere e muoversi in strade pericolose**
- ▶ **senza regole, ordine e sicurezza**
- ▶ **dove vinceva la legge del più forte e prepotente**
- ▶ **dove le auto invadevano tutti gli spazi pubblici**
- ▶ **dove tutti i pedoni, bambini e anziani erano costretti a camminare sull'asfalto delle auto**
- ▶ **dove si litigava per le auto che bloccavano i portoni di casa**
- ▶ **dove addirittura si moriva sulle strade o si rimaneva gravemente feriti, soprattutto pedoni e ciclisti.**



i problemi non venivano risolti ...

Chi aveva il potere sulle strade e gli esperti che dovevano eliminare o ridurre i pericoli e gli incidenti, non solo non erano in grado di risolvere il problema, ma eseguivano interventi che aumentavano i conflitti, le contestazioni e addirittura gli incidenti e i morti perchè:

- ▶ **eseguivano interventi isolati e parziali**
- ▶ **spostavano i problemi da una strada all'altra**
- ▶ **addirittura spostavano il problema da un cittadino al suo vicino**
- ▶ **accontentavano solo i cittadini più prepotenti o rompiscatole**
- ▶ **erano impreparati e incapaci di garantire sicurezza e tranquillità ai più deboli**
- ▶ **non sapevano cosa fare e sprecavano denaro in interventi discontinui**
- ▶ **la gente continuava a lamentarsi, a protestare, ad aver sfiducia e a non collaborare per migliorare la qualità e sicurezza di tutti i cittadini.**



*... questo era lo stato
delle strade
senza regole,
pericolose,
inospitali per i pedoni,
i bambini, gli anziani,
i ciclisti,
con incidenti, morti
e comportamenti
conflittuali dei cittadini ...*





*... come è possibile,
muoversi
e vivere,
e rispettare le regole
e **AVERE FIDUCIA**
in queste strade ?*





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?





... e queste ?







c'era una volta ...

*.... e ci sono ancora
cittadini
che vogliono strade
più ordinate, gradevoli
e sicure ...*

Settore Infrastrutture e Mobilità

- dirigente ing. N. Borghetti
- responsabile Mobilità arch. G. Baronio
SEDE

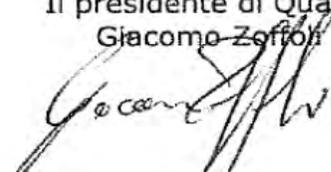
Oggetto: Richiesta modifica viabilità a Case Missiroli.

Facendo seguito a specifica **richiesta di cittadini** condivisa dal Consiglio di **Quartiere**, si chiede con la presente di ipotizzare modifiche alla viabilità interna del nuovo comparto di Case Missiroli **prevedendo il senso unico in via Osimo e, ad anello, nell'intero isolato.** **Contestualmente, si chiede di prevedere la realizzazione di stalli per la sosta delle auto su un lato delle strade.**

Una volta ipotizzata la nuova viabilità, si chiede di sottoporre il progetto all'attenzione del Consiglio di quartiere prima di darne attuazione.

A disposizione per eventuali chiarimenti ed in attesa del piano, si porgono cordiali saluti.

Il presidente di Quartiere
Giacomo Zoffoni





una giovane morte, i cittadini che si ribellano ... e le strade iniziano a essere migliori, sicure e giuste

Ogni giorno i cittadini **protestavano con rabbia e indignazione** per lo stato delle loro strade, e litigavano e avevano incidenti fino al giorno in cui:

- ▶ **una giovane ragazza **MORÌ** sulla strada che attraversava per tornare a casa**
- ▶ **il dramma fu di tutta la città**
- ▶ **che commossa si impegnò per evitare queste tragedie in futuro.**

Il Principe della città, i suoi collaboratori e tanti cittadini volenterosi si impegnarono a:

- ▶ regolare le strade con funzioni adatte alle proprie dimensioni
- ▶ togliere la sosta dove non consentita e pericolosa
- ▶ **assicurare percorsi continui per tutti i pedoni**
- ▶ **sicurezza e continuità per gli itinerari ciclabili**
- ▶ moderare la velocità (zona 30 e dossi)
- ▶ **condivisione delle strade in zona 30 tra veicoli a motore e biciclette**
- ▶ ridurre gli incidenti e non avere più morti sulle strade urbane
- ▶ dare sicurezza e ordine alle strade, dignità ai quartieri, civiltà ai comportamenti.



*... tanti cittadini furono
coinvolti e parteciparono
con responsabilità,
collaborazione e fiducia
nei “progetti partecipati”
di quartiere
per “civilizzare le strade” ...*

cittadini coinvolti nel “progetto partecipato” dello stadio

Sig. Ricci Nino	residente
Sig. Medri	residente
Sig. Dallara	residente
Sig.ra Brigida	residente
Sig. Ceccarelli Pierino	residente
Sig.ra Mazzanti	residente
Sig. Giovannini	residente
Sig. Bocchini Cesare	residente
Sig. Landi	residente
Sig. Piraccini Gabriele	operatore
Sig. Bardi Ugo	residente
Sig. Dall'Ara Enrico	consigliere quartiere
Sig. Calbucci Massimo	presidente quartiere
Sig. Catapano Francesco	residente
Sig. Zoli Emanuele	residente
Sig. Giovanni Filippo	residente
Sig. Catapano Francesco	residente
Sig. Urioli Cleope	residente
Sig.ra Saragoni Liliana	residente
Sig. Pindolino Domenico	operatore
Sig.ra Vitali Milena	operatore
Sig.ra Meleti Mara	operatore
Sig.ra Montanari katia	operatore
Sig. Lucchi Remo	operatore
Sig.ra Montalti Sara	operatore
Sig. Belli Biagio	residente.



cittadini coinvolti nel “progetto partecipato” dei quartieri osservanza & monte

Sig.	Mazzotti Massimo	residente, comitato “Lasciateci l’aria per respirare”
Sig.	Riciputi Angelo	residente
Sig.	Brunelli Giancarlo	residente
Sig.	Ronconi Renzo	residenti
Sig.	Bazzocchi Pieluigi	residente
Sig.	Savoia Antonio	residente
Sig.	Maraldi Gianpaolo	residente
Sig.	Bravetti Franca	residente
Sig.	Cellini	residente
Sig.	Alessandrini Giorgio	residente, comitato “Lasciateci l’aria per respirare”
Sig.	Casadei Giorgio	residente
Sig.	Minghetti Mariani	residente
Sig.	Strangarone	Consigliere di Quartiere
Sig.	Soldati Cesare	residente
Sig.	Valzania Romano	residente
Sig.	Gazza Amleto	presidente del Quartiere Cesuola



Sig.	Ciletto Mirko	residente
Sig.ra	Casagrande Claudia	Confcommercio
Sig.	Casadei Raffaele	Consigliere di quartiere
Sig.	Casavecchia Aldo	Consigliere di quartiere
Sig.ra	Sironi Francesca	residente, comitato "Lasciateci l'aria per respirare"
Sig.	Mazzotti Vasco	residente, comitato "Lasciateci l'aria per respirare"
Sig.	Giletto Mirko	residente, comitato "Lasciateci l'aria per respirare"
Sig.	Caron Francesco	residente, comitato "Lasciateci l'aria per respirare"
Sig.ra	Braveti Franca	residente
Sig.	Brighi Giuseppe	Consigliere di Quartiere
Sig.	Gazza Amleto	residente
Sig.	Neri Eraldo	residente
Sig.	Gavani Davide	residente
Sig.	Foschi Giacomo	residente
Sig.	Amaducci Paolo	residente
Sig.	Cellini Sarles	residente
Sig.	Bandini Valeria	residente
Sig.	Gerotti Bruno	residente
Sig.	Fariselli Imerio	residente
Sig.	Scarponi M. Grazia	residente
Sig.	Del Monte	residente
Sig.ra	Morone Vincenzo	residente
Sig.	Severi Stefano	residente
Sig.	Sartoni Fulvio	residente
Sig.	Canali Gastone	residente
Sig.	Maraldi Dino	residente
Sig.	Crociani Francesco	residente



Sig.	Brunelli Maurizio	residente
Sig.	Tallarico Domenico	residente
Sig.	Ganzani Piergiorgio	residente
Sig.	Casadei Andrea	residente
Sig.	Aloisi Paolo	residente
Sig.ra	Grandi Sandra	residente
Sig.	Brunelli Gianfranco	residente
Sig.ra	Zapagna Franca	residente
Sig.ra	Salvi Nicoletta	residente
Sig.ra	Scarpellini Adriana	residente
Sig.	Canali Gastone	residente
Sig.	Ricci Enrico	residente
Sig.	Roncani Renzo	residente
Sig.	Gherardi Sergio	residente
Sig.	Ferri Fabio	residente
Sig.	Del Vecchio Sandro	Confartigianato
Sig.	Riva Massimo	residente
Sig.ra	Montalti Sara	Confcommercio
Sig.	Bianchi Quinto	Confcommercio
Sig.	Vitale Angelo	Quartiere Cesuola
Sig.	Vitale Antonio	Quartiere Cesuola
Sig.	Italo Massimo	Quartiere Cesuola
Sig.ra	Venturi Stefania	residente
Sig.	Bagnoli Cristian	residente
Sig.	Ferretti Linda	Quartiere Cesuola
Sig.ra	Salli Willy	Quartiere Cesuola.



cittadini coinvolti nel “progetto partecipato” dei quartieri s. rocco, ippodromo e torre del moro

Sig.	Corradino Giovannini	residente
Sig.ra	Pieri Carlotta	residente
Sig.	Zanelli Filippo	residente
Sig.ra	Casotti Rita	commerciante
Sig.	Amaducci Gianni	residente
Sig.	Sbrighi Stefano	residente
Sig.	Preger Marco	residente
Sig.	Gradassi Umberto	residente
Sig.	Santi Vladimiro	residente
Sig.	Franchini Maurizio	presidente Quartiere
Sig.ra	Strada Michele	consigliere di quartiere
Sig.	Presepi Vittorio	residente
Sig.ra	Rossi Gianfranco	consigliere di quartiere
Sig.	Menotti Antonio	residente
Sig.	Zanelli Venanzio	residente
Sig.	Bartolini Angelo	residente
Sig.	Bazzocchi Davide	residente
Sig.	Castronai Agostino	residente
Sig.	Sensini Sandro	consigliere di quartiere
Sig.	Nasolini Fiorenzo	residente
Sig.	Maroncelli Alessandrone	residente
Sig.	Alvisi Agostino	confcommercio
Sig.	Montalti Sara	confcommercio



Sig.	Saglietti Riccardo	residente
Sig.	Casadei Luciana	residente
Sig.ra	Bocchini Chiara	residente
Sig.ra	Ferretti Claudia	residente
Sig.	Vincenzo	residente
Sig.	Maldini Marco	artigiano-commerciante
Sig.	Magnani Giancarlo	residente
Sig.	Belli Rosalba	residente
Sig.	Casavecchia Aldo	residente
Sig.	Gentili Sanzio	residente
Sig.ra	Calisesi Elvezia	residente
Sig.	Garaffoni Maurizio	residente
Sig.	Para Romeo	residente
Sig.	Para Alessandro	residente
Sig.ra	Bisacchi Cristina	residente
Sig.ra	Galeazzi Rosita	residente
Sig.	Rasponi Francesco	residente
Sig.	Moro Roberto	residente
Sig.ra	Mazzotti Marcella	residente
Sig.	Battistini Lorenzo	residente
Sig.	De Paoli Giampaolo	residente
Sig.	Saglietti Riccardo	residente
Sig.	Casadei Luciana	residente
Sig.ra	Bocchini Chiara	residente
Sig.ra	Ferretti Claudia	residente



Sig	Valentini Andrea	residente
Sig.	Tontini Giuseppe	residente
Sig.	Brighi Ercole	residente
Sig.ra	Santarelli Stefania	residente
Sig.ra	Fabbri Rita	residente
Sig.ra	Pieri Ilaria	residente
Sig.	Molari Massimo	residente
Sig.	Panzavolta Enrico	residente
Sig.ra	Gaviani Lilia	residente
Sig.	Dell'Amore Gianfranco	residente
Sig	Fabbri Giorgio	residente
Sig.	Nardi Renzo	residente
Sig	Della Bartola Vittorio	residente
Sig.	Zanelli Sandro	residente
Sig.	Brunelli Paolo	residente
Sig.	Siboni Giancarlo	residente
Sig.	Mariotti Antonio	residente
Sig.ra	Presepi Roberta	residente
Sig.ra	Rossi Ornella	residente
Sig.	Venturi Ferruccio	residente
Sig.	Roffilli Paolo	residente
Sig	Santolo Giordano	residente
Sig.	Cavallucci Paolo	residente

Alle due assemblee del 23 maggio e del 28 novembre hanno partecipato altre diverse decine di persone che non hanno riportato il loro nome nel registro delle presenze.



insieme concordano nuove regole e priorità per organizzare le strade di tutti

Le strade dovevano essere riorganizzate rispettando queste priorità:

1. CIRCOLAZIONE dei PEDONI

2. CIRCOLAZIONE dei VEICOLI

A. mobilità sostenibile

- privata/BICI

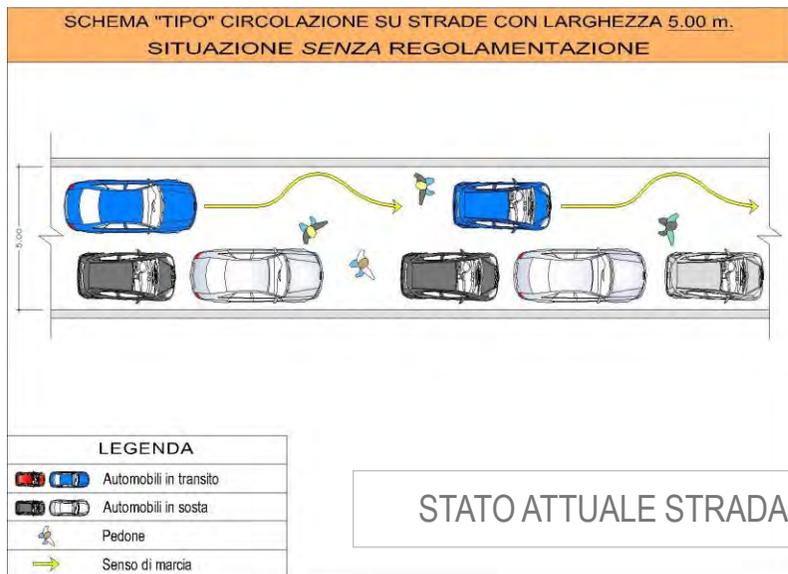
- pubblica/BUS

B. mobilità privata a motore

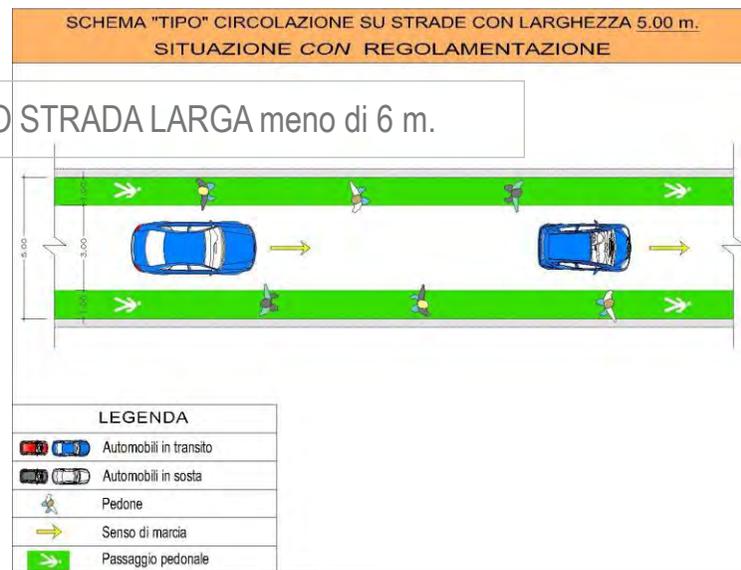
C. trasporto merci

3. SOSTA.

... a tutti i cittadini si spiegò come una strada senza regole poteva e doveva diventare una strada più sicura, corretta e ordinata ...



STATO FUTURO STRADA LARGA meno di 6 m.



In una strada locale esistente con larghezza complessiva **INFERIORE a 6 metri** (intera sede stradale, da confine a confine delle proprietà private), c'è lo spazio solo per una corsia veicolare (**SENSO UNICO**) e percorsi pedonali su ambo i lati.

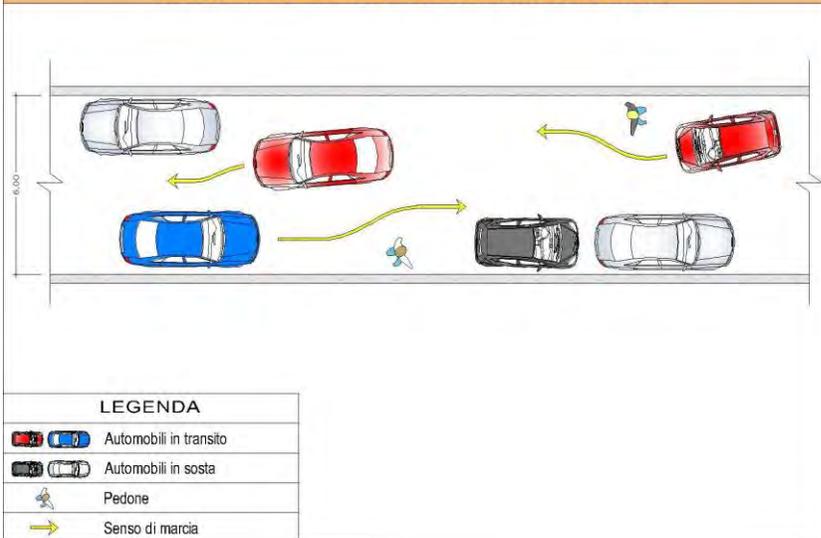
Se la strada ha un **rilevante flusso di biciclette in entrambi i sensi di marcia**, è possibile istituire, un percorso pedonale su un lato, una direzione di marcia per tutti i veicoli e, in direzione opposta, la corsia riservata per le bici.

In questo caso si sottolinea che **NON** si istituisce alcun senso unico, ma **DUE DIREZIONI di MARCIA (USO CORSIE)**, di cui una per tutti i veicoli e quella opposta solo per le bici (larghezza totale della strada di circa 5,50 metri).



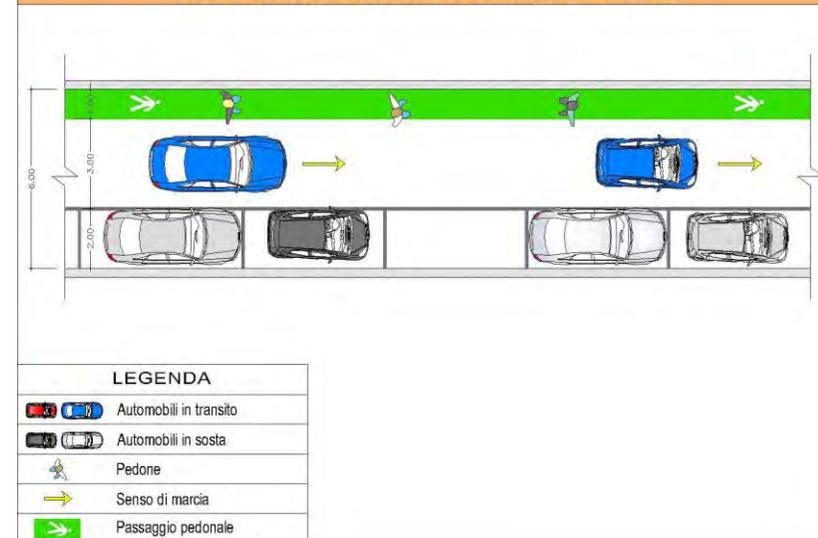
STATO ATTUALE STRADA LARGA almeno 6 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 6.00 m.
 SITUAZIONE *SENZA* REGOLAMENTAZIONE



STATO FUTURO STRADA LARGA almeno 6 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 6.00 m.
 SITUAZIONE *CON* REGOLAMENTAZIONE

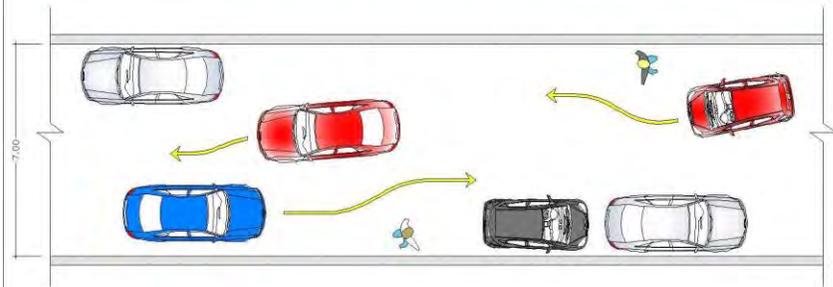


Invece se la sede stradale è larga almeno 6 metri e con limitata circolazione di pedoni, è possibile prevedere la sosta su un lato, soprattutto se **non ci sono funzionali alternative alla domanda di parcheggi nell'intero quartiere**, ed è opportuno disporre dei posti auto nelle strade locali dove si garantiscono i requisiti minimi di funzionalità e sicurezza e si tratta di strade locali prevalentemente con traffico residenziale.



STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 7 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 7.00 m.
SITUAZIONE *SENZA* REGOLAMENTAZIONE

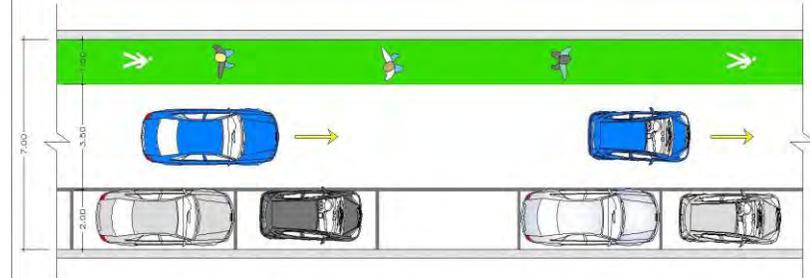


LEGENDA

-  Automobili in transito
-  Automobili in sosta
-  Pedone
-  Senso di marcia

STATO FUTURO STRADA LARGA circa 7 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 7.00 m.
SITUAZIONE *CON* REGOLAMENTAZIONE



LEGENDA

-  Automobili in transito
-  Automobili in sosta
-  Pedone
-  Senso di marcia
-  Passaggio pedonale

In questo schema, con una strada larga circa 7 metri, c'è più spazio per il percorso pedonale e per la corsia di marcia, ma la strada residenziale **NON** può essere organizzata a doppio senso di marcia proprio per la limitata larghezza.

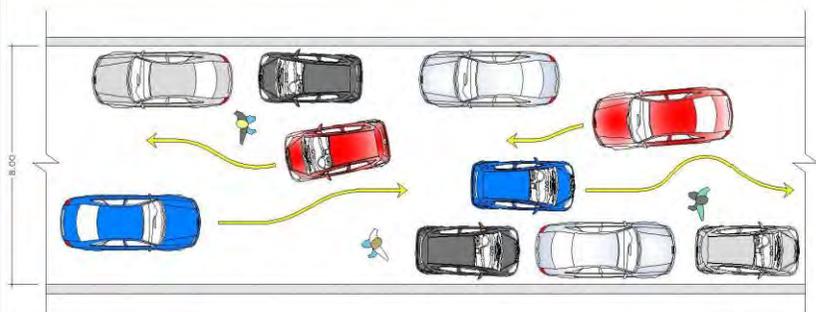
Infatti anche se si elimina la sosta, e con il solo percorso pedonale di 1,50 metri, rimane una carreggiata di 5,50 (sufficiente per il doppio senso), di fatto in queste strade prevalentemente residenziali si farebbe transitare una corsia in aderenza al confine delle abitazioni, quindi con situazioni di pericolo per i passaggi pedonali e carrabili "rasentati" della circolazione dei veicoli.

Il percorso pedonale previsto solo su un lato è possibile se la strada ha limitati flussi di traffico e prevalentemente di tipo residenziale.



STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 8 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 8.00 m.
SITUAZIONE *SENZA* REGOLAMENTAZIONE



LEGENDA

-  Automobili in transito
-  Automobili in sosta
-  Pedone
-  Senso di marcia

In questo schema, con la strada larga circa 8 metri, sono possibili due diverse soluzioni che si differenziano sostanzialmente perché a doppio senso o a senso unico.

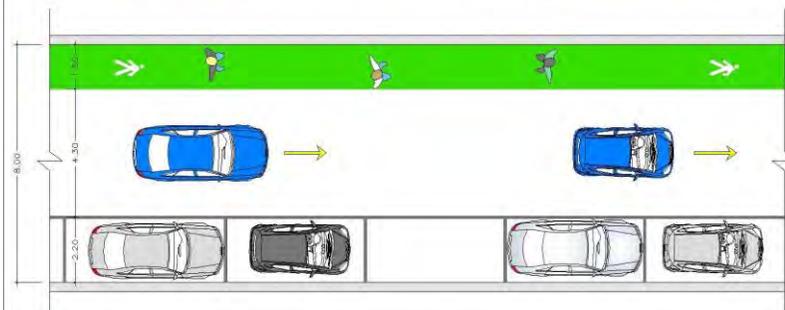
Le due diverse soluzioni devono essere valutate in base all'intero sistema della circolazione veicolare della zona, dei flussi dei pedoni e della domanda e risposta di sosta nell'intero quartiere.

Spesso, nei vecchi quartieri, la scarsa offerta di sosta "costringe" la scelta della strada a senso unico.

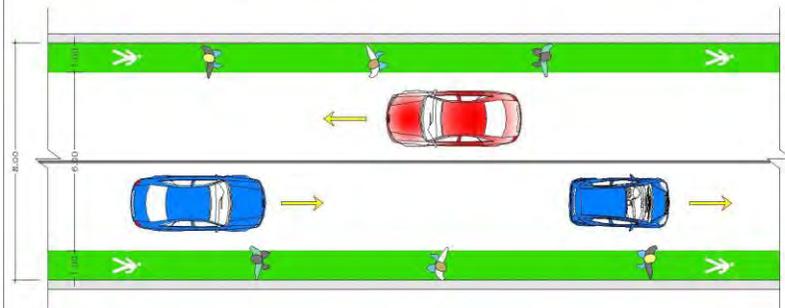
Il percorso pedonale previsto solo su un lato è possibile se la strada ha limitati flussi di traffico e prevalentemente di tipo residenziale

STATO FUTURO STRADA LARGA circa 8 m.

SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 8.00 m.
SITUAZIONE CON REGOLAMENTAZIONE - SOL. "A"



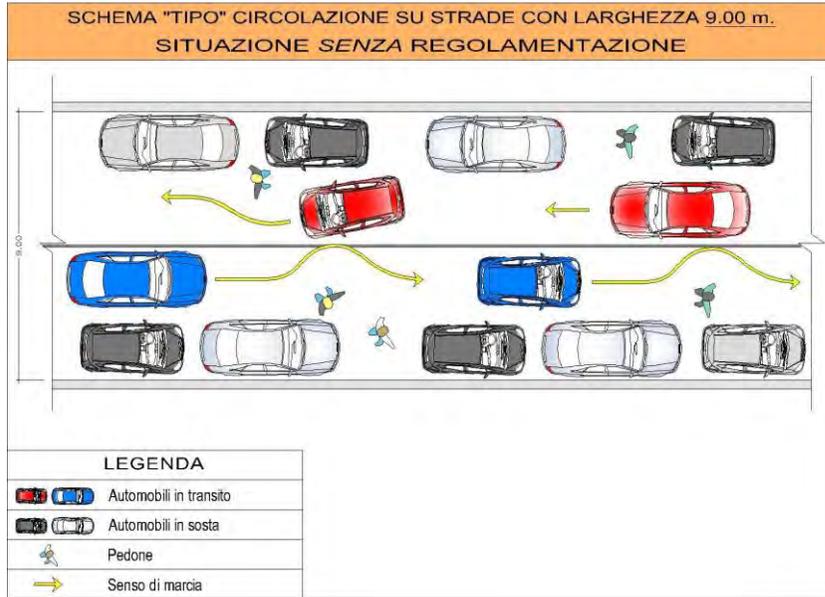
SCHEMA "TIPO" CIRCOLAZIONE SU STRADE CON LARGHEZZA 8.00 m.
SITUAZIONE CON REGOLAMENTAZIONE - SOL. "B"



LEGENDA

-  Automobili in transito
-  Automobili in sosta
-  Pedone
-  Senso di marcia
-  Passaggio pedonale

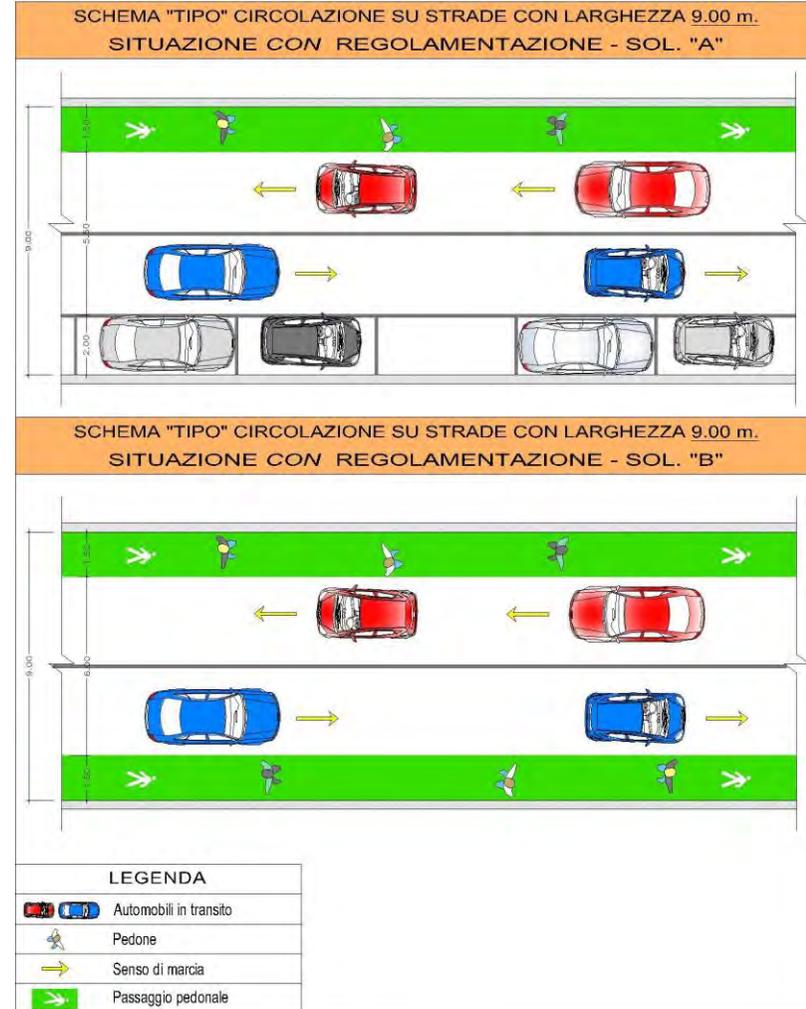
STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 9 m.



In questo schema, con la strada larga circa 9 metri, è possibile conservare il doppio senso di circolazione e differenziare l'organizzazione della sede stradale in base alla presenza o assenza della sosta su un lato e, conseguentemente, del percorso pedonale solo su uno o entrambi i lati della sede stradale.

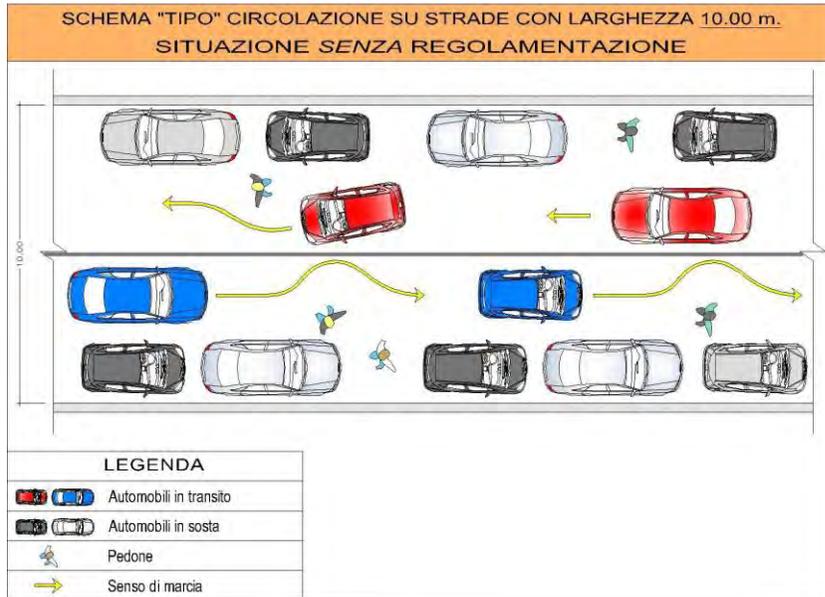
Le due diverse soluzioni devono essere valutate in considerazione dei flussi veicolari, di quello dei pedoni e della domanda e risposta di sosta nell'intero quartiere.

STATO FUTURO STRADA LARGA circa 9 m.





STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 10 m.

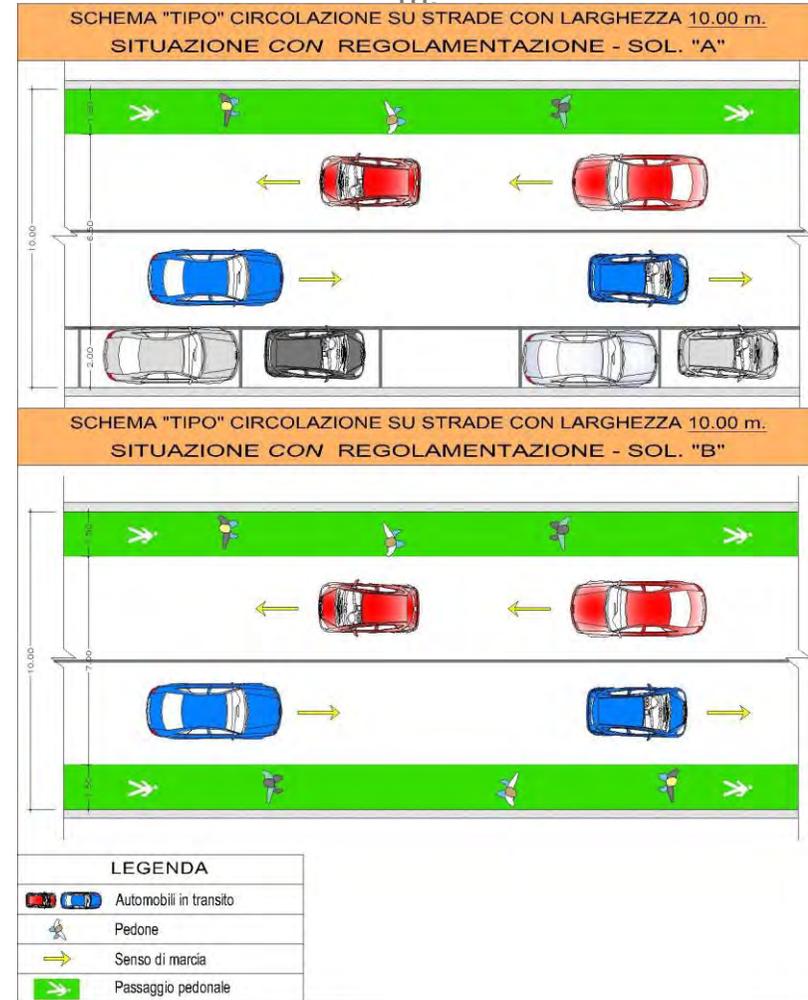


In una strada larga circa 10 metri non cambiano le possibilità di organizzare la sede stradale rispetto alle soluzioni di una strada larga 9 metri.

In una strada con questa larghezza però può essere improprio non prevedere il percorso pedonale su ambo i lati per la difficoltà ad attraversare una strada così ampia e con doppio senso di circolazione.

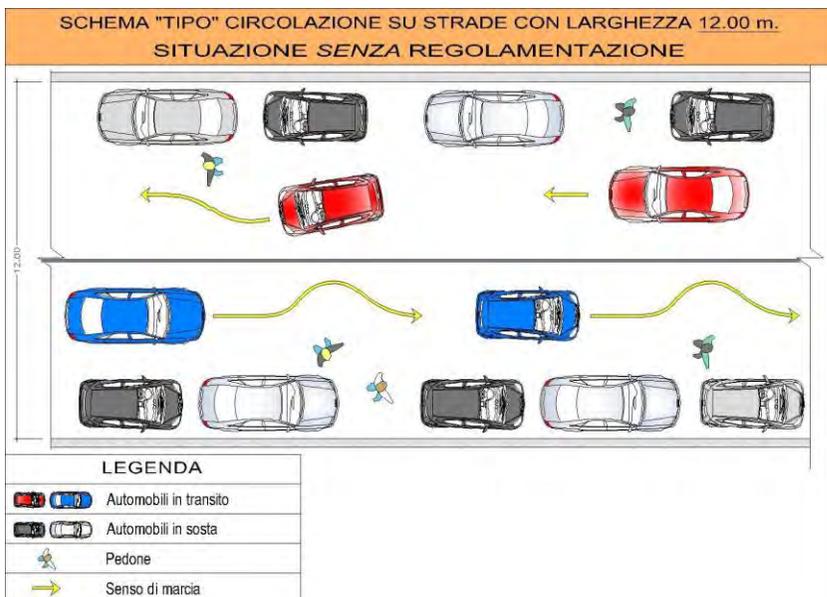
Il percorso pedonale solo su un lato può essere giustificato in una strada residenziale e con limitati flussi veicolari o con specifici interventi di limitazione della velocità.

STATO FUTURO STRADA LARGA circa 10 m





STATO ATTUALE STRADA LARGA circa 12 m.

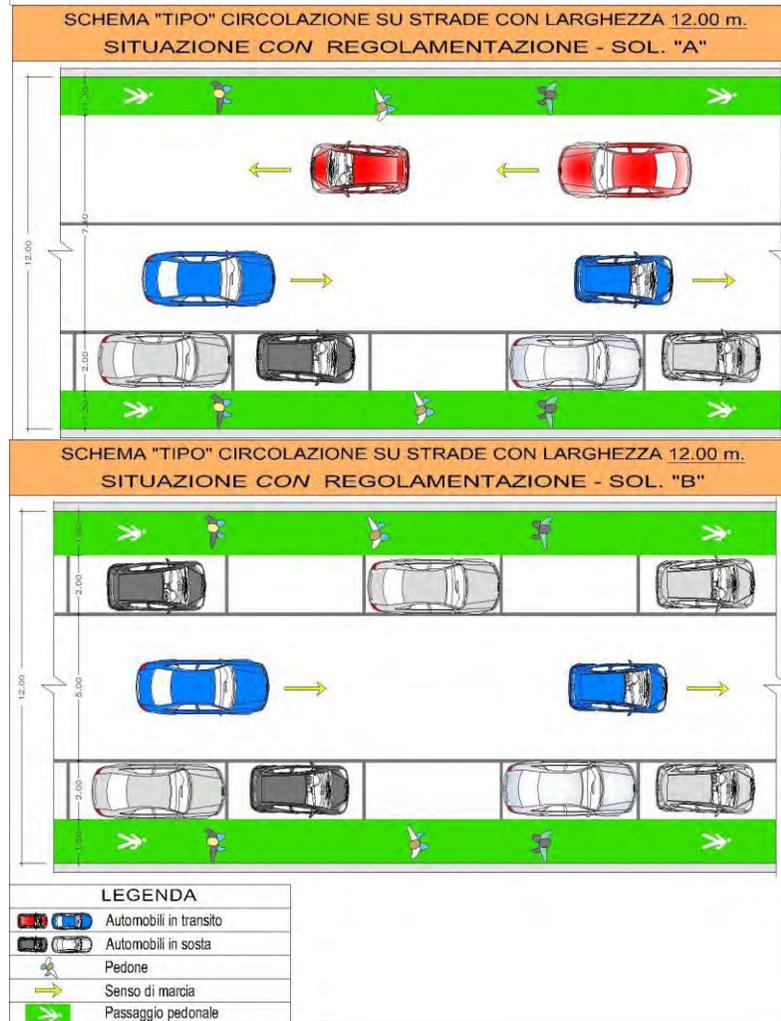


Infine, con una sede stradale larga circa 12 metri, sono possibili le stesse soluzioni indicate nelle strade larghe 9 o 10 metri ma con la possibilità di assicurare i percorsi pedonali su ambo i lati.

Infatti in una strada così ampia può essere un errore obbligare l'attraversamento stradale ai pedoni per accedere al percorso pedonale continuo.

Invece anche con una strada così larga se si vuole avere la sosta su ambo i lati non rimane una sufficiente larghezza per il doppio senso di marcia.

STATO FUTURO STRADA LARGA circa 12 m.





*... i cittadini ascoltarono anche le regole per avere **incroci più sicuri** ...*

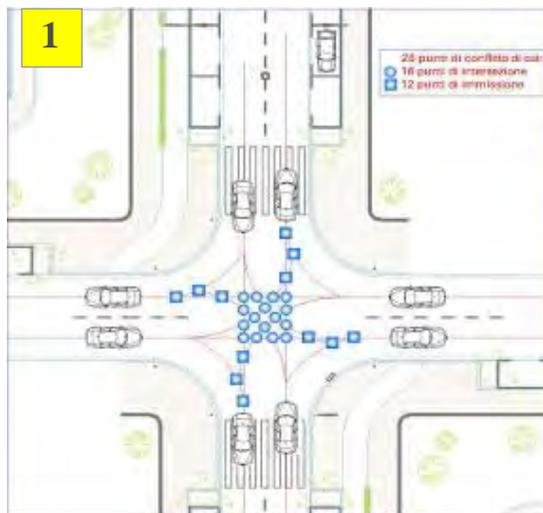
I **SENSI UNICI** non sono solo un obbligo conseguente alle limitate sezioni stradali, ma sono anche un'occasione per:

- ▷ **LIMITARE il TRAFFICO di ATTRAVERSAMENTO IMPROPRIO E VELOCE sulle STRADE RESIDENZIALI-ZONA 30**
- ▷ **LIMITARE gli INGRESSI "PERICOLOSI" al QUARTIERE**
- ▷ **RIDURRE la COMPLESSITA' delle INTERSEZIONI**
- ▷ **AUMENTARE la SICUREZZA**
- ▷ **VIETARE le SVOLTE a SINISTRA**
- ▷ **SEMPLIFICARE la CIRCOLAZIONE all'interno del quartiere.**

esempi di incroci più' sicuri

Nelle tre pagine successive gli schemi di come una medesima intersezione può essere semplificata e resa più sicura con semplici interventi di regolazione della circolazione (**sensi unici** o divieti di svolta a sinistra). Fa eccezione la sicurezza della rotatoria che richiede opere strutturali.

Intersezione TRADIZIONALE TIPO
 con tutte le direzioni di marcia
 e di svolta consentite con
 28 potenziali punti di conflitto
 (= 100)



Intersezione TRADIZIONALE
 con **UN SENSO UNICO**
 in ingresso
 e 17 potenziali punti di conflitto
 (- 39%)



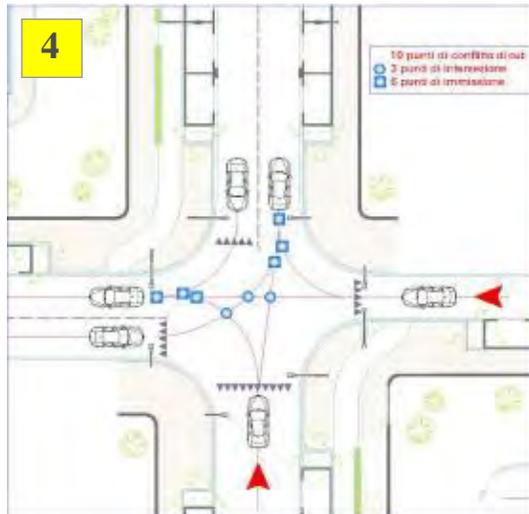
Intersezione TRADIZIONALE
 con **UN SENSO UNICO**
 in uscita
 e 14 potenziali punti di conflitto
 (-50%)



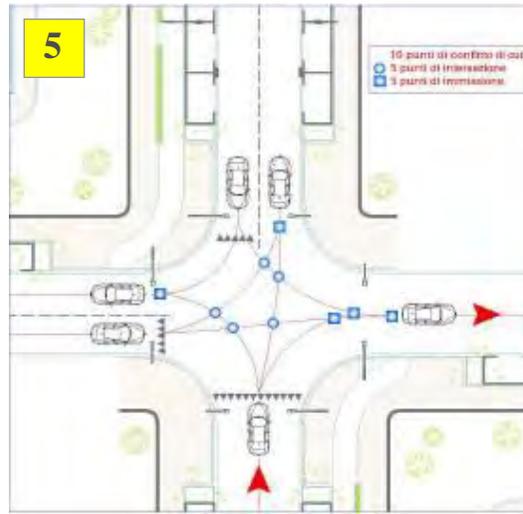
Inserendo il **SENSO UNICO SU UNA SOLA STRADA** delle quattro che compongono in incrocio tipo, si riducono a 17 i conflitti (-39%) se il senso unico è in ingresso (esempio 2), e a 14 conflitti (-50%) se è in uscita (esempio 3).



Intersezione TRADIZIONALE con DUE SENSI UNICI contrapposti e 10 potenziali punti di conflitto (- 64%)



Intersezione TRADIZIONALE con DUE SENSI UNICI conseguenti e 10 potenziali punti di conflitto (- 64%)



Intersezione a ROTATORIA con soli 4 punti potenziali di conflitto (- 86%)



Con **DUE SENSI UNICI** istituiti su quattro delle strade confluenti in una intersezione, i conflitti sono ridotti a 10 (-64%, esempi 4 e 5).

Invece in una **ROTATORIA** con unica corsia centrale (obbligatoria in rotonde con diametro inferiore a 50 metri), i conflitti tra i veicoli sono solo 4 con un potenziale minor rischio di incidenti di circa l'84%.

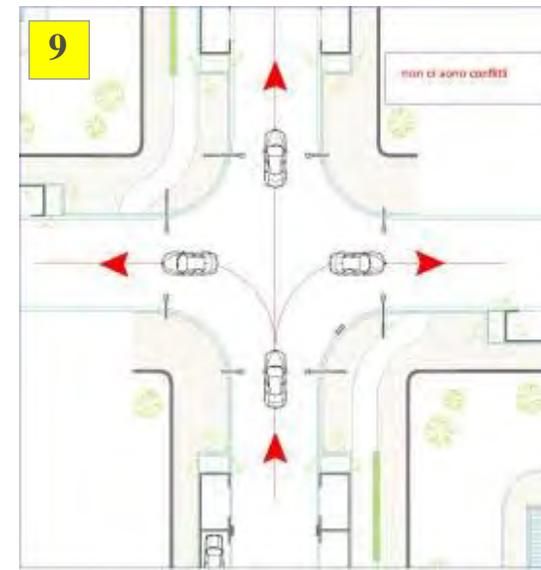
**Intersezione con
QUATTRO SENSI UNICI**
che riduce a sole 3 possibilità
i potenziali conflitti veicolari
(- 89%)



**Intersezione con
QUATTRO SENSI UNICI**
contrapposti e isola centrale
spartitraffico che riduce a sole 2
possibilità i potenziali conflitti
veicolari (- 96%)



**Intersezione con
QUATTRO SENSI UNICI**
a "fontanella" che **ANNULLA**
i potenziali conflitti veicolari
(- 100%)



Infine, prevedendo **QUATTRO SENSI UNICI** su tutte le quattro strade che compongono un incrocio tipo, i conflitti si possono ridurre a 3 o a 2 o addirittura a ZERO secondo la direzione di marcia degli stessi sensi unici come illustrato negli schemi n. 7, 8 e 9.

*... e le strade iniziarono a essere più sicure con le
zona residenziale–zona 30 diffuse e sistematiche ...*

Nel **Comune di Cesena**, con i “piani particolareggiati della sicurezza stradale nei quartieri” è stato realizzato un sistema diffuso e motivato di zone 30:

- ▶ **985 ettari di zona 30** pari al 39% della superficie dei centri abitati
- ▶ **158 km di strade in zona 30** pari al 45% delle strade interne ai centri abitati
- ▶ **173 km di percorsi pedonali**

Da un confronto fatto con alcuni Comuni, Cesena ha la più elevata estensione di zone 30:

- Rimini: 315 ettari, 44,95 km di strade in zona 30
- Reggio Emilia: 609 ettari, 99,50 km di strade in zona 30
- Piacenza: 498 ettari, 52,00 km di strade in zona 30
- Trento: 305 ettari, n.p. di strade in zona 30
- Udine: 59 ettari, 7,70 km di strade in zona 30.



La “**zona 30**” deve essere istituita all'interno della rete delle STRADE LOCALI prive di percorsi di attraversamento, ad elevata promiscuità di utenti deboli e veicoli, e dove l'utente “entra” per concludere il suo percorso in uno spazio di circa 300-500 metri dove è possibile, sostenibile e comprensibile *chiedere* all'automobilista una velocità così limitata.

La “ZONA RESIDENZIALE-ZONA 30” è la risposta tecnica alla percezione di pericolo che i residenti avvertono nelle strade locali del proprio quartiere.





... le diffuse ZONA 30 ...





... le diffuse ZONA 30 ...





... le diffuse ZONA 30 ...





... le diffuse ZONA 30 ...



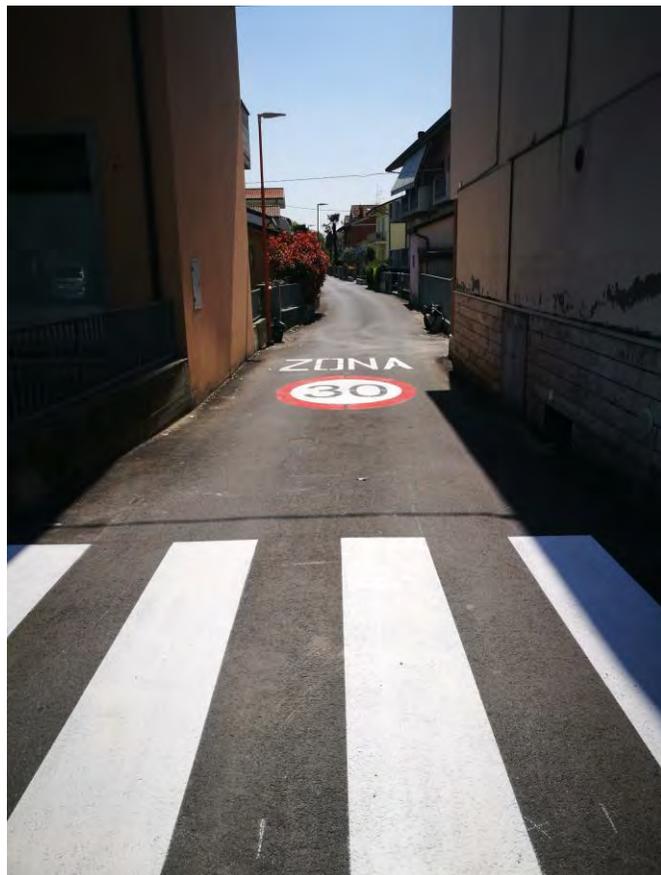


... le diffuse ZONA 30 ...



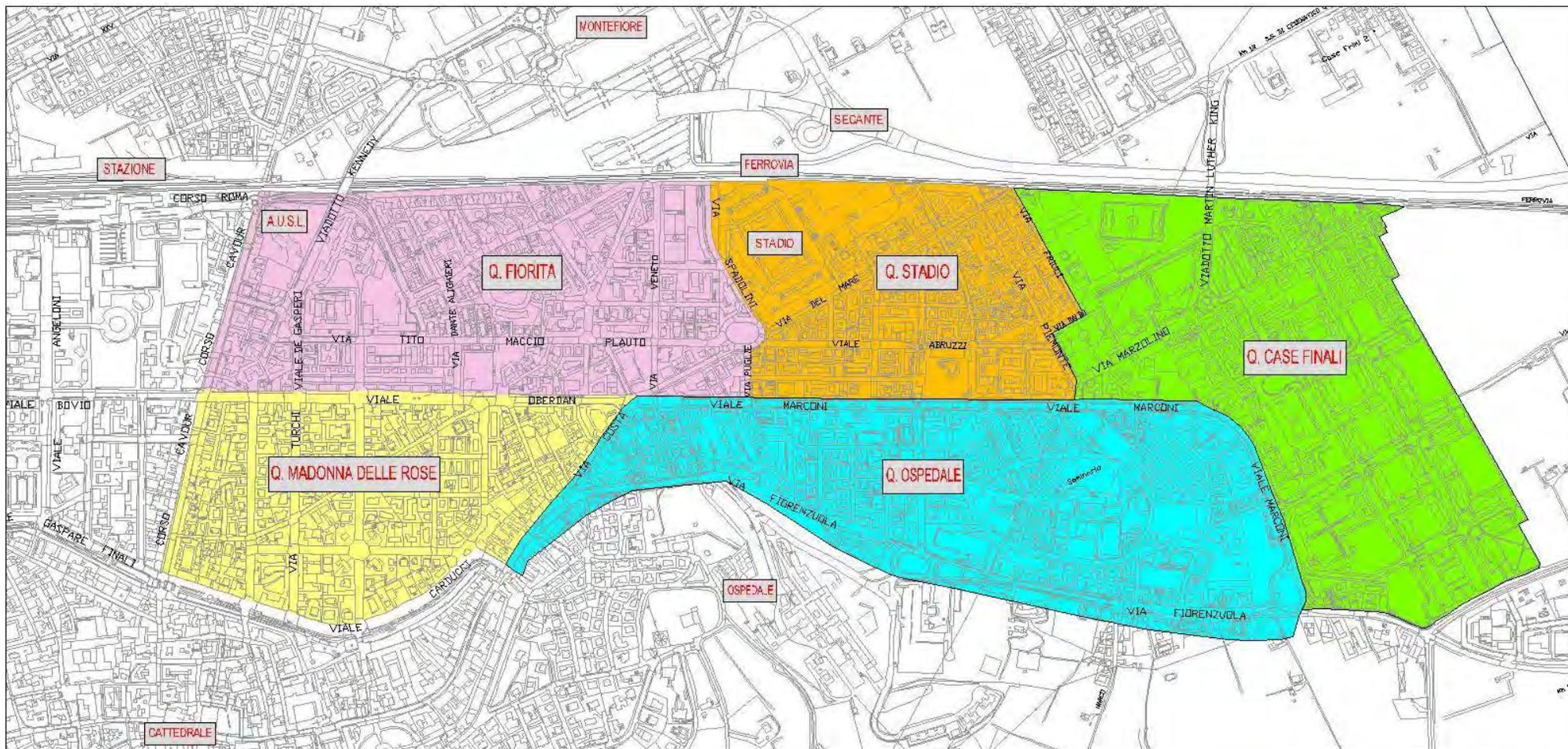


... le diffuse ZONA 30 ...





... le 5 ZONA 30 nel settore est del centro cittadino ...



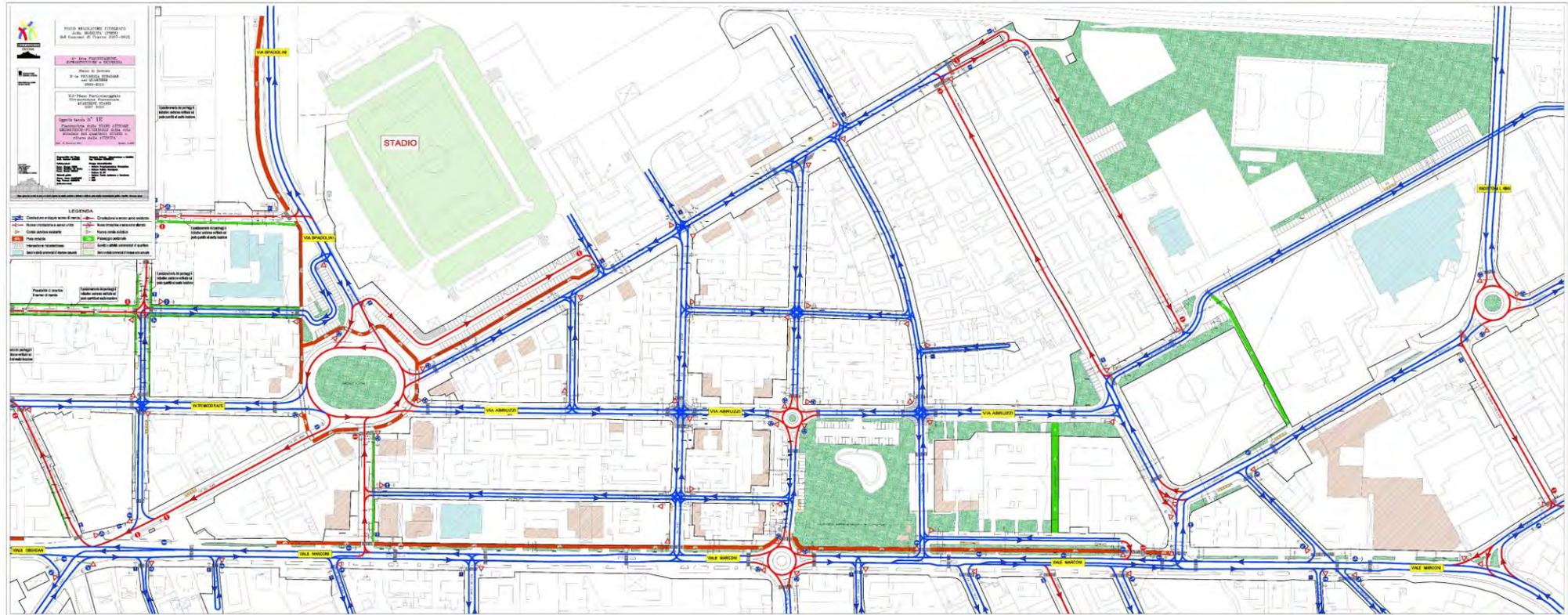


... una ZONA 30 unitaria (circa 400 metri per 200) ...





... la rete stradale di una ZONA 30 unitaria ...





... i punti del rilievo dei flussi di traffico di una ZONA 30 unitaria ...



... e tutti capirono perché era utile la zona 30 ...

L'eventuale incidente tra un autoveicolo e un pedone può avere effetti notevolmente diversi sul pedone in base alla velocità del veicolo, come indicato dalla Organizzazione Mondiale della Sanità:

VELOCITÀ &



Fonte: Manuale "Pedestrian Safety", Organizzazione Mondiale della Sanità

MORTALITÀ



obiettivo: zero morti in zona 30

Per queste conseguenze in alcune strade in prossimità di scuole, parchi, luoghi di aggregazione ma solo nelle "zona 30", sono stati installati anche dei dossi che obbligano gli utenti al rispetto del limite dei 30 km/ora.



... e, soprattutto, si rese sicura e continua la mobilità dei pedoni ...

Ricordiamo che il principale motivo per cui si interviene nella ristrutturazione del sistema stradale di un “vecchio quartiere” è la:

- ▶ diffusa assenza di marciapiedi o percorsi pedonali
- ▶ pedoni costretti a camminare sulla carreggiata
- ▶ spazi pedonali invasi dalla “sosta selvaggia e irregolare”

ricordando anche che la **mobilità' pedonale** è la priorità inderogabile nell'organizzazione di una strada urbana e locale, il “piano ...” prevede:

▶ percorsi pedonali continui da ogni “uscio di casa” ad ogni destinazione interna al quartiere

- ▶ percorsi almeno su un lato nelle strade locali-residenziali
- ▶ percorsi pedonali su due lati nelle strade interzonalì (assi viari locali ma interzonalì).

Nei vecchi quartieri, con strutture stradali inefficienti, non è possibile raggiungere la “perfezione” delle nuove strade dove i marciapiedi sono realizzati su ambo i lati.

La ristrutturazione stradale del “piano ...” non è certamente perfetta, a volte non perfettamente a norma, ma, altrettanto certamente, più corretta, funzionale e sicura del decennale stato di arbitri e inefficienze.

L'efficacia del “piano ...” è documentata dal conteggio dei percorsi pedonali “prima e dopo” l'attuazione del piano (vedere capitolo “monitoraggio de piano”).

Anzi, nelle ristrutturazioni delle strade locali esistenti, il “piano ...” indica la necessità di una limitata costruzione di nuovi marciapiedi per i motivi illustrati nella pagina successiva.



... e tutti rispettarono i percorsi pedonali e non servivano più i marciapiedi ...

Con l'attuazione a basso costo del "piano ..." si realizzano innumerevoli metri di **percorsi pedonali**, che garantiscono un'adeguato e funzionale spazio riservato ai pedoni con i seguenti vantaggi:

- ▶ **immediata realizzazione**
- ▶ **basso costo**
- ▶ **completo abbattimento delle barriere architettoniche**
- ▶ **spazio rispettato dagli automobilisti**
- ▶ **contravvenzione e rimozione del veicolo parcheggiato**
- ▶ **qualità della strada e del quartiere.**

Il percorso pedonale (nelle strade locali) è uno spazio più' efficiente del marciapiede non solo perché molto, molto meno costoso, ma perché il marciapiede può creare delle barriere architettoniche insormontabili ovvero essere inefficace se non addirittura non a norma per i portatori di handicap.

Infatti, nei quartieri residenziali il marciapiede dovrebbe essere solitamente costruito a margine di diversi passi carrai e, quindi:

- ▷ con la rampa perpendicolare che molto spesso restringe un marciapiede già di limitate dimensioni
- ▷ con la rampa longitudinale che determina un continuo "sali e scendi" che è del tutto impraticabile per una persona che si muove su una sedia con ruote.

Quindi, la costruzione diffusa di marciapiedi sulle vecchie strade locali è, allo stesso tempo, uno spreco di soldi e un'inefficienza funzionale.

La scelta generale di privilegiare i percorsi pedonali, deve essere sempre comparata con la singola struttura, funzione e flussi di traffico di ogni quartiere.



... e tutti videro strade più ordinate, sicure, giuste e belle di pria ...

il prima (a sinistra) e il dopo (a destra) delle strade riqualificate, ordinate e messe in sicurezza

prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





prima



dopo





esempio della **qualità generale** in una **strada riqualificata**

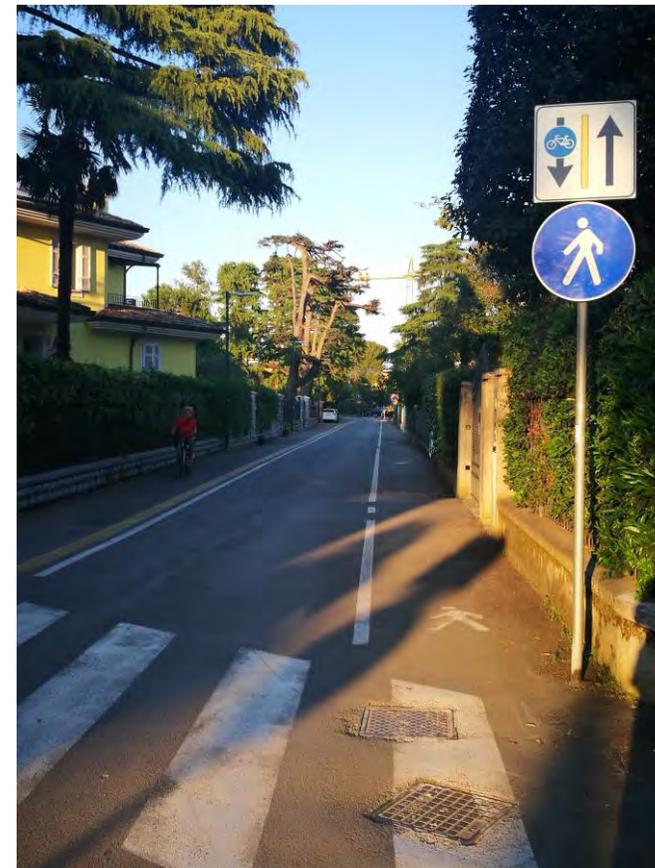
In questo esempio fotografico la funzionalità della riorganizzazione di una stradale locale residenziale abbastanza ampia per creare uno “spazio franco” tra la zona di parcheggio e la corsia di circolazione a protezione di chi scende dall'auto.



La strada, senza marciapiedi, è abbastanza ampia per realizzare questi “spazi sicurezza”, ma non sufficiente per consentire il doppio senso di marcia con la sosta su un lato è l'obbligatorio percorso pedonale almeno su lato opposto.



... la sicurezza per le biciclette ... con l'USO CORSIE...





... e ancora uso corsie per le biciclette ...





... e altra sicurezza per le biciclette ...





... esempi di altre sicurezza ...



prima

dopo





... esempi di altre sicurezza ...





... esempi di altre sicurezza ...





... esempi di altre sicurezza ...

prima



dopo



... campagne per la sicurezza stradale ...



NON BEVIAMOCI LA VITA
Campagna educativa di informazione VIDEO per la sicurezza stradale contro le stragi per abuso di alcol



Immagini del video contro le stragi per abuso di alcool diffuso in scuole e luoghi pubblici frequentati dai giovani, a cui hanno aderito numerosi comuni di diverse regioni italiane.

L'iniziativa di controllo del tasso alcolico di chi cena e beve nei ristoranti.

Con le apparecchiature ufficiali dell'Ausl Cesena, sono stati analizzati i tassi alcolici dei clienti di sei diversi ristoranti di Cesena





... e tutti furono contenti di aver migliorato la qualità delle strade cittadine ... e i loro comportamenti ...

Per tutte le case, le strade, le attività e i cittadini furono sempre più evidenti le **qualità funzionali, sicurezza stradale, qualità urbana e sociale** di:

- ▶ condividere il progetto con i residenti, gli operatori e i portatori di interesse
- ▶ eliminare i conflitti “corporativi” per far prevalere le qualità pubbliche
- ▶ mettere a norma la rete stradale
- ▶ individuare e indicare con chiarezza le funzioni della strada
- ▶ dare certezza delle regole, dei comportamenti e dei controlli sulla strada
- ▶ strade senza divieti ma con diritti e doveri
- ▶ cittadini che autodifendono la qualità raggiunta
- ▶ aumentata la sicurezza di tutti gli utenti, in particolare quelli deboli
- ▶ continuità dei percorsi pedonali, da ogni abitazione a qualsiasi destinazione
- ▶ la strada fa meno paura
- ▶ zero morti nelle zone 30
- ▶ sosta regolata per singolo posto auto
- ▶ dare ordine e qualità urbana alle strade
- ▶ valore sociale e pubblico della strada “difeso” da tutti i cittadini
- ▶ strade più belle, efficienti e sicure e persone più disponibili.



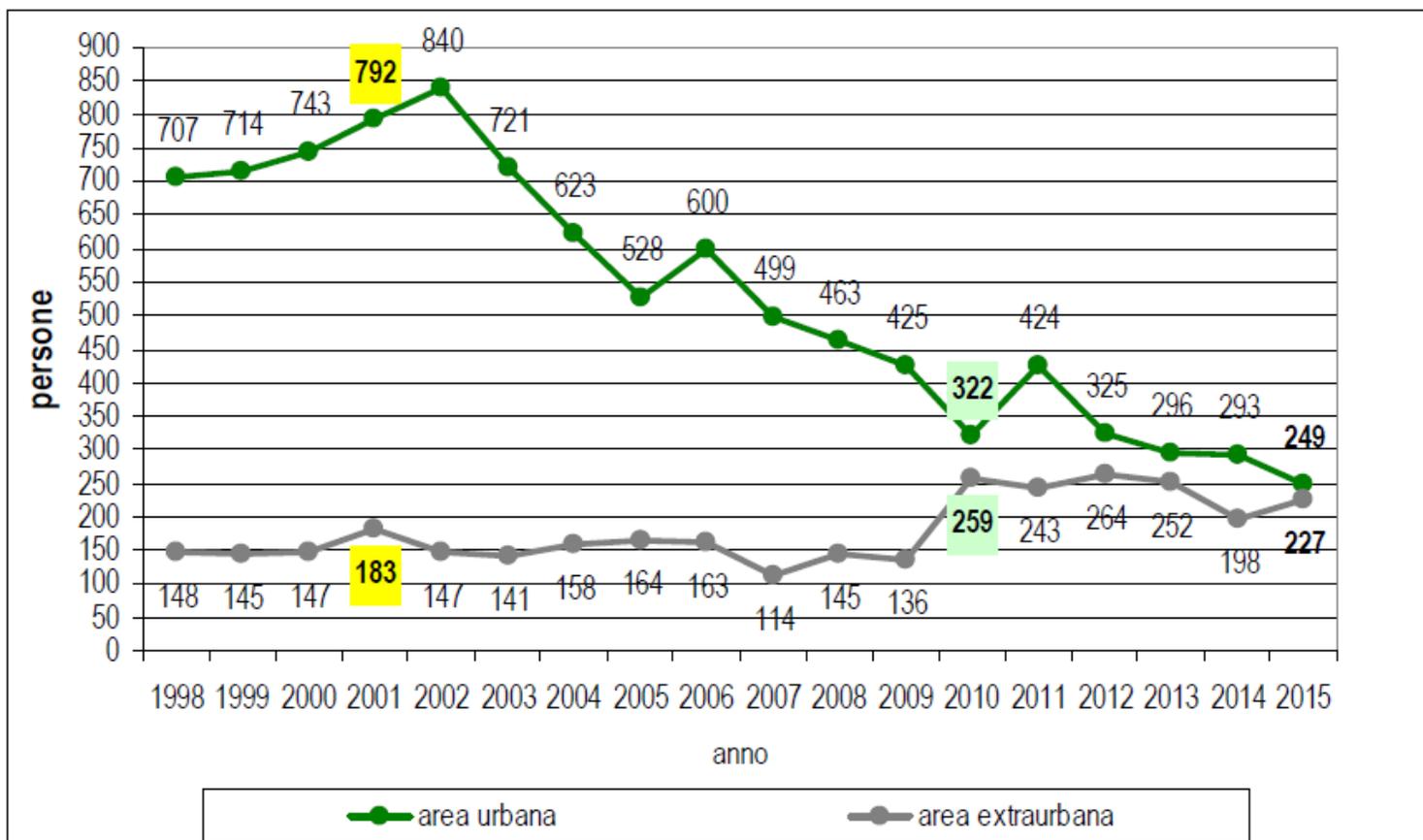
... e soprattutto ...

Abbiamo dato:

- ▶ **DEMOCRAZIA ALLE STRADE**
- ▶ **DIGNITA' AI QUARTIERI**
- ▶ **FIDUCIA ALLA GENTE**
- ▶ **MENO CONFLITTI**
- ▶ **PIACERE DI RISPETTARE LE REGOLE E COLLABORARE**

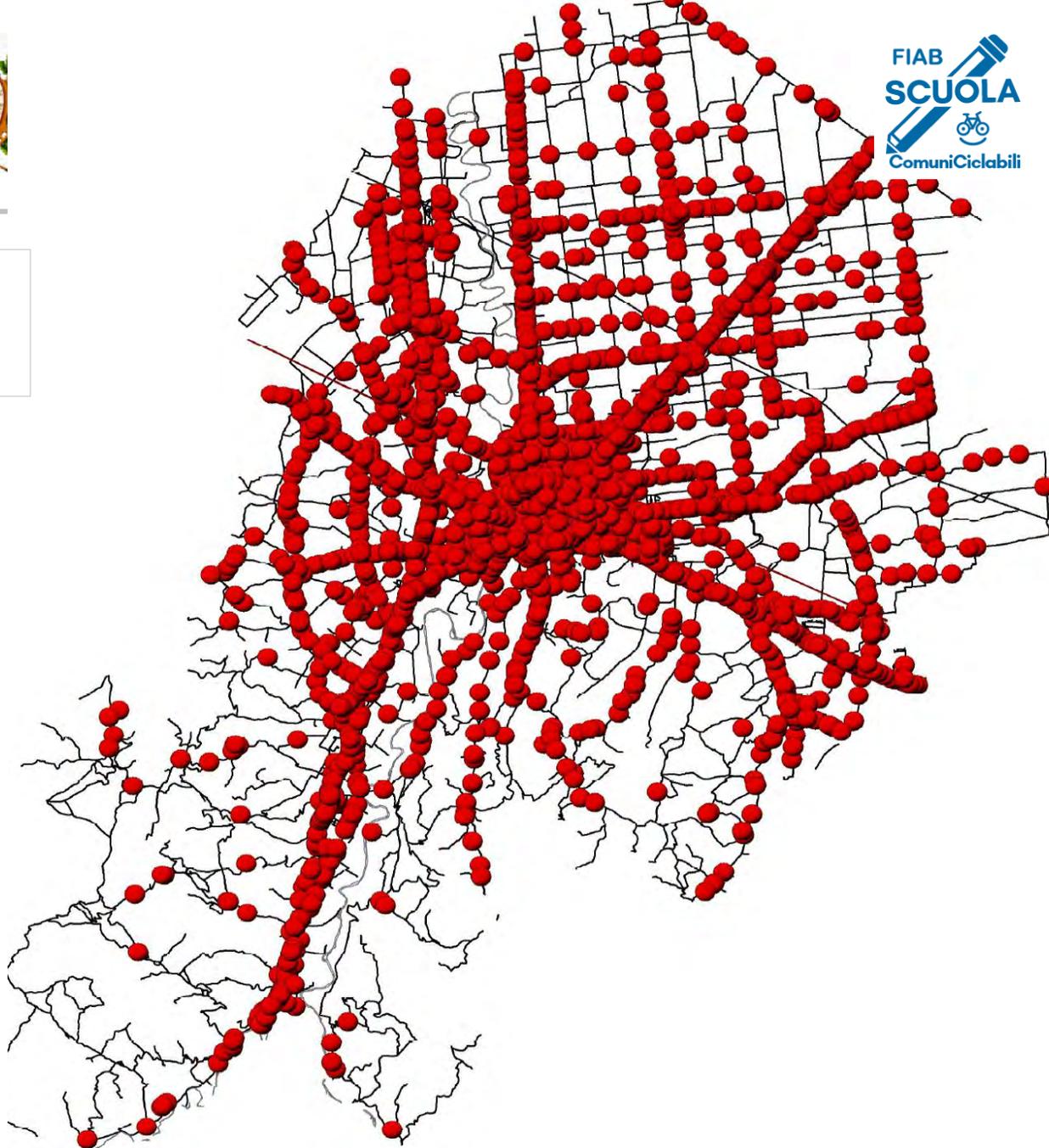
... perchè ... le scelte sono state motivate ... esempio conoscendo gli incidenti stradali

grafico 1.04.c persone ferite per anno in area urbana ed extraurbana

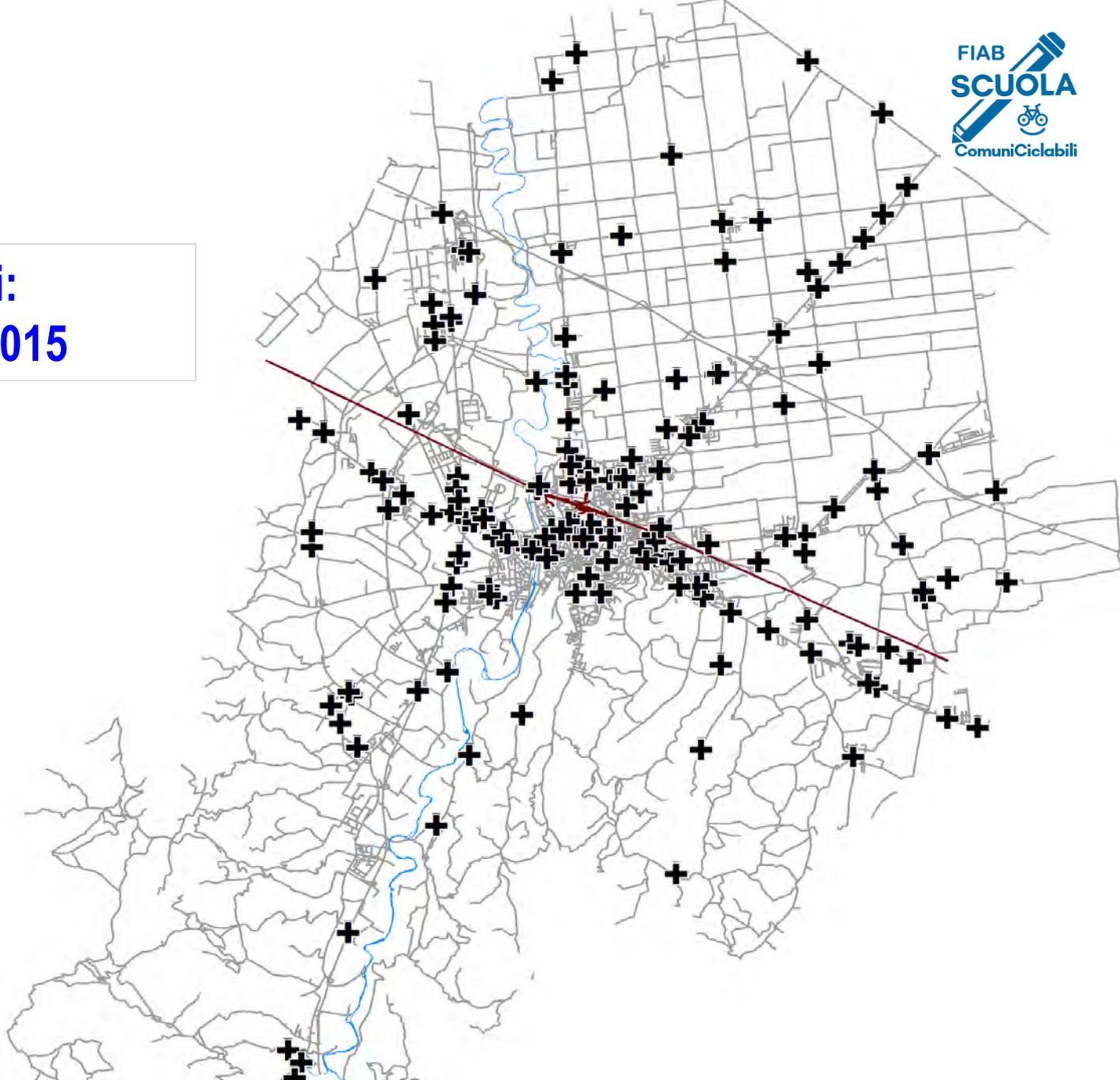




mappa incidenti:
feriti dal 1998 al 2016

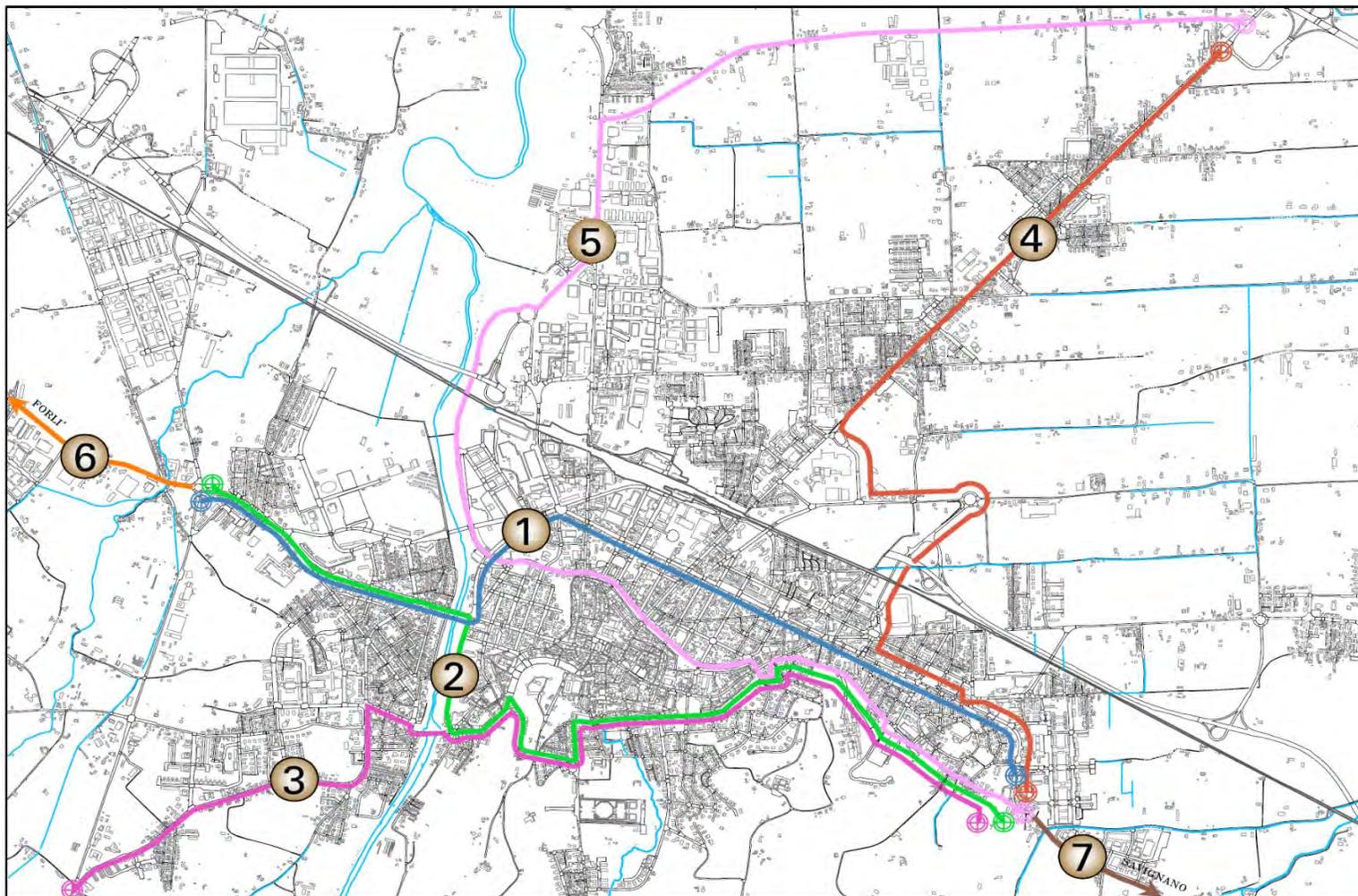


**mappa incidenti:
morti dal 1998 al 2015**





... o la velocità dei veicolo...





... raccontata sui quotidiani locali ...

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

LA CIRCOLAZIONE DEI CICLISTI

di Gastone Baronio*

Lil Codice della Strada elenca molti obblighi sul comportamento dei ciclisti e sulla funzionalità della bicicletta che deve essere un veicolo efficiente e sicuro al pari di un'auto. Per questo dividerò le tante informazioni sui ciclisti e sulla bicicletta in due articoli.

Innanzitutto i ciclisti guidano un veicolo che deve rispettare le regole, le precedenze, i divieti e gli obblighi di circolazione, come qualsiasi altro veicolo a motore. Questa "parità tra i veicoli" è indicata dall'art. 1 del Codice della Strada: "La circolazione dei pedoni, dei veicoli e de-

gli animali è regolata dalle norme del presente codice", e dal successivo art. 47 che nell'elenco dei veicoli inserisce anche il velocipede (così, ahimè, il Codice chiama la bicicletta).

Ad esempio (violazione molto comune e sanzionabile), anche per le biciclette è vietato circolare nella direzione di marcia opposta al senso unico. I Comuni che lo consentono con "segnali inventati", si assumono una grave responsabilità nei confronti di tutti gli utenti della strada ed in caso di incidenti (situazione più chiara è, invece, organizzare la strada con il cosiddetto

"uso corsie", dove una direzione di marcia è consentita a tutti i veicoli che sono "informati" dall'apposita segnaletica che nella direzione opposta circolano le biciclette o i bus). Il ciclista è un "utente debole" della strada perché, insieme al pedone, ha le conseguenze più gravi in caso di incidente. Ma è anche un utente abbastanza in-

disciplinato o disattento, e per questo raccomando la consapevolezza della sua "leggerezza" e una maggiore prudenza.

I comportamenti dei ciclisti sono quasi tutti regolati dall'art. 182 del Codice della Strada. Ad esempio: "I ciclisti devono procedere su unica fila e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due;

quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro". Quindi, è irregolare, pericoloso e sanzionabile il comportamento dei ciclisti, soprattutto quelli "sportivi", che invadono la strada affiancati. Inoltre: "I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano ... e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie". Particolare prudenza è richiesta ai ciclisti quando sono

in promiscuità consentita con i pedoni: "I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza". E' bene ricordare che non è mai consentita la circolazione dei ciclisti sui marciapiedi, fatti salvi i casi in cui la segnaletica non indica un percorso ciclo-pedonale con la circolazione dei ciclisti "sul lato adiacente alla carreggiata stradale...".

* baroniongastone@libero.it



Le persone, e, in particolare, i residenti, i pedoni, i bambini, gli anziani e i ciclisti temono la strada indipendentemente dall'effettiva incidentalità, dai flussi di traffico e velocità dei veicoli. Questa percezione di rischio è generalmente percepita nelle vecchie strade "disordinate e irregolari" che costringono a camminare sulle carreggiate, sfiorati dalle auto, dalle moto, dai bus, e condizionano le scelte personali favorendo l'uso dell'auto a discapito del camminare o della bicicletta.

Nei quartieri ad elevata assenza degli spazi che dovrebbero essere dedicati ai pedoni o ciclisti, è inevitabile chiedersi:

1 - con strade regolarmente organizzate sarebbe uguale la percezione del rischio?

2 - Le persone aumenterebbero la scelta di muoversi a piedi o in bicicletta se fosse più visibile e percepita la sicurezza per queste categorie di utenti?

3 - In un quartiere più ordinato sarebbe più corretto e rispettoso il comportamento degli utenti?

Se le risposte sono positive, allora stare attenti alla "percezione". Il caos sulle strade facili da attraversare in trarre e contorni utenti rispettati a rispet

"DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA"

La preoccupazione nelle strade vecchie

di Gastone Baronio

Questa realtà si può spiegare con la metafora di una stanza disordinata: se una persona entra in una stanza con tutti gli oggetti disposti in un evidente caos, non si preoccupa di

stato posto in modo disordinato.

Al contrario, entrando in una stanza ordinata saremo portati a mettere il nostro oggetto seguendo la logica dell'ordine visibile

In una città del nord-ovest italiano, è stata realizzata una rotonda lasciando al centro un esistente distributore di carburante. A parte questo grave ed inaccettabile errore, alcune rotonde costruite sulla rete stradale esistente, hanno a una serie di piccoli e grandi difetti, quasi sempre causati dai vincoli di spazio, ma che possono essere ridotti o eliminati con maggiore attenzione nella progettazione.

Questi errori compromettono la sicurezza e il rapporto di fiducia con gli utenti. Al contrario, accompagnare i veicoli sui percorsi delle rotonde come fossero inseriti sui dei binari, crea

un'oggettiva sicurezza e responsabilità nei cittadini.

E' difficile descrivere con le parole le forme delle strade, delle rotonde e delle traiettorie immediatamente comprensibili con dei disegni, ma ci provo.

Sulle strade extra urbane a volte un ramo stradale ha il difetto di essere tangente alla rotonda, e i veicoli possono entrare troppo velocemente sulla stessa rotonda. In altri casi, per rimediare al difetto della strada tangente alla rotonda, qualche progettista modifica la traiettoria della strada con una netta curva che porta il ramo stradale al centro della rotonda, costrin-

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

ROTATORIE: FACCIAMOLE MEGLIO

di Gastone Baronio

gendo il veicolo a rallentare. Idea giusta, ma molto spesso la curva è troppo netta, troppo improvvisa, e l'utente deve ridurre la velocità in spazi ridotti e senza adeguato preavviso. Chi rimedia a questo errore strutturale installando il semplice segnale di limite di velocità, compie la facile ma irresponsabile scelta di scaricare tutta la sicurezza sull'abilità dell'utente. In questa situazione il pericolo maggiore è il gravissimo rischio, so-

prattutto sulle strade poco illuminate, di immettersi nella rotonda dal ramo stradale dove invece i veicoli escono dalla rotonda (vi è mai capitato o rischiatto di farlo?). Questo pericolo può essere facilmente eliminato allungando di diverse decine di metri l'isola di traffico che divide la corsia di ingresso dalla corsia di uscita dalla rotonda. In questo modo il veicolo è obbligato a stare nella sua corsia, a non fare sorpassi in corrispon-

sulla strada, è evidente che la persona non può incidere solitariamente in una strada dove non ci sono regole e non ci sono spazi adeguati e corretti per tutte le funzioni e utenti della strada. La strada è un luogo complesso, e se in una stanza disordinata una persona volenterosa può iniziare un solitario lavoro di ordine prima di posizionare il proprio oggetto, questo atteggiamento virtuoso non è possibile sulla

za delle strade:

1 - la prima responsabilità e dovere spetta all'ente proprietario della strada;

2 - il comportamento dei cittadini va valutato sulle strade corrette e ordinate;

3 - l'ordine formale e sostanziale del sistema stradale determina la reale percezione del rischio e, quindi, delle scelte personali più libere e serene del come muoversi nella propria città.

Le strade non smettere

denza della rotonda e a compiere la maggiore sicurezza la curva della sua traiettoria. Invece, vero errore, si costruiscono inutili "mozziconi" di isole di traffico.

Anche nelle rotatorie urbane a volte ci sono strade in tangente alla rotonda (gli spazi più difficili e obbligati), ma con conseguenze meno pericolose perché la velocità è più moderata, anche se possono rimanere gli stessi rischi nelle ore notturne quando gli utenti sono più veloci e imprudenti.

In città le rotonde possono essere più pericolose per gli attraversamenti dei pedoni (ma non esistono studi in merito), perché, a mio parere, nel-

le rotatorie i veicoli sono quasi sempre in costante movimento e poco propensi a dare la precedenza agli utenti deboli, a perdere il vantaggio e il piacere di questo costante movimento.

La sicurezza dei pedoni si complica se non ci sono le isole di traffico o se sono irrisorie. Quindi, la facile ma spesso dimenticata sicurezza nelle rotonde urbane ricade nelle isole di traffico: devono essere ampie, lunghe e ben protette. Poi ci sono altri utili accorgimenti per aumentare la sicurezza delle utilissime rotonde, e i progettisti devono essere più attenti, meticolosi e responsabili.

baronionogastone@libero.it



Gli esperti del traffico individuano in tre fattori le componenti della sicurezza stradale: 1) il veicolo, 2) la strada, 3) l'utente.

Nella mia ricerca sulle problematiche e le tecniche più efficaci ed innovative sulla qualità della mobilità e della sicurezza, ho individuato altri tre fattori fondamentali: 4) la legge, 5) il controllo, 6) l'informazione-formazione-educazione.

Questo è l'insieme dei sei "fattori primari" che compongono il sistema della sicurezza stradale, dove all'interno ci sono tanti "sotto fattori"

lative qualità.

Mi spiego con qualche esempio. La legge sulla "patente a punti" ha favorito, nel 2005, la riduzione degli incidenti stradali su tutto il territorio nazionale. Quindi, la legge ha determinato un'immediata efficacia incidendo sui comportamenti degli utenti e lasciando invariati tutti gli altri fattori. Poi "l'effetto legge" si è in parte ridotto, forse per il limitato numero di controlli e la conseguente certezza della pena. Se la legge è lascia-

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

I sei fattori della sicurezza

di Gastone Baronio*

stente controllo (la legge senza controllo perde l'efficacia sul comportamento delle persone).

Sulle autostrade si è ottenuta la minore diminuzione dei morti negli incidenti stradali, raggiungendo l'obiettivo di meno 50% entro il 2010, e i principali strumenti sono sta-

to degli utenti.

In questo caso la legge e il controllo perfettamente combinati sono stati efficaci sui comportamenti degli utenti che hanno corrisposto alle stesse attese della legge e del controllo.

Invece, altro esempio, nelle intersezione modi-

sabile, mentre è stata la struttura della strada (la rotonda) ad incidere prioritariamente sulla sicurezza e sugli incidenti, diffusamente diminuiti.

Se costruiamo una pista ciclabile efficiente, immediatamente i ciclisti percepiscono la sicurezza e gli automobilisti si sentono più tranquilli. Anche in questo caso sono invariati i veicoli, i comportamenti, il controllo, ecc., ed è la struttura della strada a garantire la sicurezza.

Tutti i "fattori della si-

tostrada al marciapiede, dall'auto al ciclista, al pedone.

Nella "neonata e improvvisata disciplina della mobilità" c'è ancora molto da fare per dare un'identità tecnica e culturale a questa bistratta materia, ma, purtroppo, non si vede l'impegno delle istituzioni nazionali per dare dignità scientifica, professionale e strutturale a questa scienza.

Per questo alcuni fattori della sicurezza stradale sono ancora molto deboli, come vedremo nei

Una campagna nazionale sulla sicurezza stradale intitolata "SIAMO TUTTI PEDONI" sottolinea la semplice, inevitabile e fortunata condizione che possiamo muoverci con le nostre gambe.

Il termine pedone è relazionata soprattutto al "camminare sulla strada", ma non tutti sono propensi a questa attività per se stessi (molti preferiscono sedere sul veicolo che li trasporta fin sotto la destinazione), o a sostenere e favorire gli spazi e la sicurezza degli al-

tri pedoni.

Non siamo molto propensi alla "dignità del pedone", e non ci accorgiamo neppure quando rinunciamo o neghiamo la dignità a noi stessi.

Nel secondo decennio del duemila stiamo ancora discutendo se lasciare lo spazio e favorire i tempi di spostamento dei pedoni, e mi domando se questa annessima libertà di parole e di confronto è un segno positivo di democrazia o quello negativo dell'inciviltà di non avere ancora marciapiedi, percorsi pedonali continui e sicuri, e il rispetto

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

Camminare in sicurezza è ancora molto difficile

di Gastone Baronio

dei più deboli.

Ma chi sono i pedoni? Perché hanno così poca influenza, ad esempio, rispetto alla lobby trasversale degli automobilisti e delle loro proteste spesso schizofreniche?

Perché se una qualunque persona rientrando a casa impreca per non aver trovato il parcheggio dove voleva (e

non un po' più in là dove c'erano posti auto liberi, e poi camminare), riceve l'attenzione e la solidarietà di tutti i familiari, mentre se racconta le sue difficoltà e pericoli di pedone, raccoglie indifferenza?

Perché molti sono propensi ad invadere con l'auto in sosta i percorsi pedonali degli altri figli

che vanno a scuola, degli altri nonni che fanno a passeggio, delle altre mamme che spingono la carrozzina? E, all'opposto, perché ci accorgiamo dei pericoli e dell'insicurezza dei pedoni solo quando è nostro il piccolo figlio che va a scuola a piedi, siamo noi la mamma con la carrozzina, siamo noi il nonno dal passo incerto e noi, sfortunatamente noi, la persona sulla carrozzina?

E perché non siamo così semplicemente bravi, educati e civili da distinguere i prioritari diritti degli altri e i nostri do-

veri nell'elementare spazio di una strada?

Perché il pedone italiano del 2010 deve ancora lottare per il diritto di camminare in sicurezza? E perché nel 2010 camminare è ancora l'ultimo dei diritti e della qualità della mobilità quotidiana?

Rispondete onestamente a queste domande, e, probabilmente, avrete un'altra idea sulla strada, sulla vostra città, sui vostri comportamenti e su quelli degli altri; sui nostri "diritti e doveri sulla strada".

baronio.gastone@libero.it



Il pacifico Woody Allen attore perse la sua timida calma solo una volta nel film "Anything else" del 2003 quando, "derubato" del parcheggio della propria auto da due muscolosi, prepotenti e minacciosi personaggi, torna sui suoi passi, scende dall'auto e rombe fanali, vetri e carrozzeria della loro auto (con i b allonta

La strada, la parcheggio dersi il noi. In solo un perdita spesso i stressati, e, e

siano più le occasioni dove perdiamo le staffe al lavoro, a quando usiamo i (dis)servizi o addirittura in famiglia.

Ma la strada è un luogo un po' imprevedibile, che ci mette alla prova ogni giorno, ci aiuta ad alterare lo stress e noi, più o meno ottusi a volere quello che la strada non può darci, ci diamo molto da fare per au-

più violente.

Perché sembra che la strada abbia una sua specifica categoria di maleducati e arroganti. Nel mio lavoro è forse la

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

I maleducati nelle strade

di Gastone Baronio

ste ciclabili e dei parcheggi.

Ma chi sono i "maleducati della strada". Sostenere che lo siamo un po' tutti è forviante e sba-

che hanno continui e costanti comportamenti di assoluta indifferenza ai diritti degli altri utenti. Sono tutti quelli che calpestando la sicurezza altrui e ti mandano a quel paese se glielo fai notare (rispetto a quelli che se fanno qualche imprudenza abbassano la testa e alzano la mano per chiedere scusa e non il dito medio). Sono tutti

che cedono sempre il passo). Sono tutti quelli che vorrebbero risolto la fame nel mondo, finite tutte le guerre, eliminate tutte le ingiustizie prima di far attraversare un pedone sulle "strisce" o di pagare una multa per aver parcheggiato sul marciapiede. (rispetto a quelli che sono corretti e disponibili indipendentemente dagli altri e dal

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

Parcheggio o finestra

di Gastone Baronio

Nel mio lavoro mi accade spesso di ricevere persone che chiedono che sia istituito il divieto di sosta di fronte alle loro abitazione costruite sulla strada per evitare che le auto parcheggiate gli impediscano di entrare in casa o perché gli oscurano le finestre.

I colleghi che incontro nei miei corsi di formazione sulla mobilità e sicurezza stradale, mi raccontano gli stessi problemi nei loro centri storici e nelle strade dei vecchi centri abitati fuori le mura con le case costruite a "bordo strada". E' facile immaginare i conflitti più

o meno aspri tra chi vuole i parcheggi e chi difende una vita serena e "alla luce del sole" nelle proprie abitazioni, e come, in questa querelle, ogni decisione comporterà il disagio di qualcuno, soprattutto se mancherà il sano e salutare buonsenso.

Infatti "l'oscuramento delle finestre" è aumentato per il maggiore numero delle auto, dei furgoncini, degli alti monovolume e degli ingombranti SUV, quei "carri armati" che hanno licenza di circolare sulle strade. Il problema mi ricorda un vecchio film del 1962, "Gli anni ruggenti", del regista Lui-

gi Zampa, dove un giovane Nino Manfredi interviene per un assicuratore inviato per lavoro in una cittadina della Puglia che viene scambiato per un gerarca fascista mandato da Roma per un'ispezione politico-amministrativa sui governanti locali. Quando, dopo varie commedie della corruzione e del ridicolo, l'equivoco viene chiarito dai vertici locali del Fascio, l'assicuratore riparte in treno e

trova in tasca una lettera che gli aveva consegnato un contadino dei sassi di Matera dove aveva scritto: "Caro Duci tengo 56 anni e in vita mia non mi ho mai affacciato ad una finestra datosi che vivo in una grotta con rispetto parlando peggio del presepì. Ora ti chiedo se posso avere una casa non tanto per la casa ma per la finestra che non ne ho mai tenuta una. Me la puoi dare datosi che il mio figlio è

caduto in Africa e non è più tornato lasciandomi vedovo del tutto. Caro Duce ora che sto proprio solo vorrei avere alquanto meno una finestra per mettermi affacciare e pregare per te che ce ne hai tanto bisogno: Mi firmò Callichio Lorenzofu Eugio Andrea". E su queste parole finisce il film.

Se mai quel contadino fosse stato accontentato e avesse avuto la sua casa e la sua finestra, quale sarebbe stata la delusione se dalla finestra avesse visto solo le lamiere delle auto parcheggiate davanti alla sua quota di luce, di sole e di vita? A chi ha la casa

sulla strada oggi può succedere questo davanti alle proprie finestre già velate dalle bianche tende per nascondersi dagli occhi dei passanti, e senza l'ulteriore luce nascosta da un'auto che è sostituita velocemente da altre auto, o da quell'unica automobile che qualcuno lascia lì per giorni, settimane perché la strada è giustamente di tutti.

Allora il parcheggio o la finestra? Qual è la giusta decisione? Sono gradite le vostre opinioni e consigli, anche per la curiosità di misurare la sensibilità dei concittadini.

baronio.gastone@libero.it



DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

La semplice sicurezza delle isole di traffico

di Gastone Baronio

Le strade italiane si sono uniformate con due elementi che determinano una maggiore sicurezza: le rotonde e le isole di traffico.

Queste ultime sono un semplice elemento, chiamate comunemente anche "salva gente", formate da spazi delimitati da cordoli posti al centro della strada per proteggere il pedone nell'attraversare una strada urbana spesso con una larga carreggiata e con traffico rilevante o scorrevole.

Con l'isola al centro della strada il pedone attraversa una corsia di marcia alla volta potendo trovare un'area che lo protegge in attesa di attraversare la seconda parte della strada.

Oltre a questa principale funzione, le isole di traffico, se realizzate in serie lungo un itinerario a intensa utenza pedonale, possono essere anche una struttura di moderazione

del traffico che rallenta la velocità dei veicoli visivamente informati che su quella strada devono prestare particolare atten-

fermano correttamente per fare attraversare la gente a piedi. Le isole di traffico sono un "ostacolo" al centro della strada e

gliori isole di traffico (ad esempio, con una larghezza di 2 metri che consente la protezione delle mamme con la carrozzina e dei ciclisti). Anche se non perfette, nelle strade ad alta densità pedonale, consiglio di verificare sempre la possibilità di realizzare le isole di traffico in serie che, con le opportune attenzioni,

Nell'articolo "Nel grigio dipinto di blu", sul mensile Quattroruote in edicola, si denuncia che "le nostre città si riempiono sempre più di spazi di sosta a pagamento. Anche là dove il Codice della strada lo vieterebbe. Ma le ragioni dei bilanci dei Comuni prevalgono sugli elementari principi del diritto".

L'articolo, completato con foto sulle stranezze della gestione e della segnaletica che regolano i parcheggi con tariffa, passa in rassegna la sosta a pagamento in diverse città da nord a sud, lamentando la mancanza della quota dei parcheggi gratuiti nelle vicinanze di quelli a pagamento.

Il Codice della Strada prevede posti auto liberi vicini a quelli onerosi, ma dispone anche "una serie di eccezioni", dalle zone a traffico limitato, ai centri storici e, soprattutto, alle indefinite "zone a rilevanza urbanistica" che, secondo il mensile dell'auto, i Comuni usano a "maglia larga" con la sosta a pagamento che occupa totalmente "spazi sempre più periferici".

Come scritto su "Quattroruote" è possibile non lasciare posti auto liberi nell'intera area che la Giunta comunale ha approvato come zona a rilevanza urbanistica "...nella quale sussistano esistenti e condizioni particolari di traffico" (art. 7,

DIRITTI & DOVERI SULLA STRADA

Sosta a pagamento utile o invadente

di Gastone Baronio

comma 8 del codice stradale).

Come si definisce una zona dove sussistano esigenze e condizioni particolari di traffico?

Analizzare, documentare e motivare la reale consistenza di queste zone è il valore e la sostanza della delibera di Giunta, e la sosta a pagamento può essere annullata con un ricorso al TAR se si dimostra che il Comune non ha giustificato con dati oggettivi la consistenza di tale a-

rea.

Dove finisce una zona a rilevanza urbanistica se, come denuncia Quattroruote, i Comuni ne abusano?

Accantonando i pochi casi delle grandi città metropolitane, nella maggioranza delle città italiane di piccola e media dimensione, la zona a rilevanza urbanistica interamente con parcheggi a pagamento di solito finisce dove non è più "appetibile" e comodo sostare nei par-

cheggi gratuiti e muoversi a piedi per raggiungere brevemente e facilmente il luogo di lavoro e per fare altre faccende di "lungo periodo". Infatti, è facile comprendere che se la sosta a pagamento ha un "raggio breve" di estensione, le strade con la sosta libera e gratuita saranno invase dalle auto soprattutto della sosta lunga di pendolari. Nei "quartieri franchi" adiacenti ai "quartieri a pagamento" sarà quindi difficile parcheggiare per chi ci abita e per chi li frequenta, creando un forte squilibrio urbano, funzionale e ambientale. Ad esempio, nei "quartieri a pagamento" i residenti di solito trovano posto per la

propria auto magari con il costo di un minimo abbonamento (come documentato da Quattroruote), mentre non c'è un posto auto disponibile per i residenti proprio nei "quartieri a sosta gratuita", come lamentano molti cittadini tutt'altro che "liberi di parcheggiare".

Sicuramente ci sono le improvvisazioni e furbizie denunciate da Quattroruote, ma delimitare la "zona a rilevanza urbanistica" e l'ampiezza della sosta a pagamento, è un serio "dosaggio", difficile, scrupoloso e "millimetrico", al pari di una medicina, magari amara, ma che se ben dosata alla fine fa bene.

baronio.gastone@libero.it



... e diffusa sulla rete ... con il sito web “mobilità e sicurezza stradale”



mobilità & sicurezza stradale

RICERCHE / DATI / ANALISI /
INFORMAZIONE / FORMAZIONE / PROGETTI

Il sito più informato e aggiornato

sui principali temi del “sistema della mobilità”,
fondamentale per il tuo aggiornamento tecnico,
culturale e autorevolezza professionale.

raccogliamo le migliori esperienze nazionali ed internazionali
per informare, formare e aiutare la "classe dirigente" che ogni
giorno può decidere e migliorare la "grande e piccola" mobilità
quotidiana e di lungo periodo

**i tuoi problemi sulla mobilità e sicurezza stradale possono
trovare le risposte sul nostro sito. consultaci per i tuoi casi
particolari: avrai sempre la nostra risposta**

il sito è accessibile con un abbonamento
annuale di solo 45 euro, come contributo per le
nostre spese di gestione, ricerche,
aggiornamenti, didattica delle dispense e
spedizioni news letter. Grazie a chi sostiene
questo progetto informativo, formativo, tecnico
e culturale.

Per maggiori informazioni [clicca qui](#)



INFRASTRUTTURE SICUREZZA STRADALE SOSTA E QUALITÀ URBANA TRASPORTO PUBBLICO MOBILITÀ SOSTENIBILE CODICE DELLA STRADA INNOVAZIONE



IN EVIDENZA



05 aprile, 2017
Roma: “scooterino” la app per
condividere la moto.



*... e tutti vissero
un po' più sicuri, collaborativi, felici e contenti*

grazie della cortese attenzione

arch. gastone baronio
servizio mobilità, comune di cesena

(provincia forlì-cesena, regione emilia-romagna)