

Città

CRONACA@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/«Zone 30 nei quartieri
Il modello Bergamo
rispetta la direttiva»**Il caso.** Zenoni: «Quanto stiamo facendo è compatibile con le indicazioni del ministero. Il limite nelle aree sensibili, non tocca gli assi principali»

LUCA BONZANNI

Sei pagine, nero su bianco. E, al termine, la sensazione che Bergamo sia «compatibile». La lettura della direttiva del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla «disciplina dei limiti di velocità nell'ambito urbano» - in sostanza il testo voluto dal ministro Salvini per far chiarezza sulle Zone 30 - non crea particolari preoccupazioni a Bergamo: «Mi sembra che il nostro modello sia perfettamente compatibile con quello che la direttiva dice, e che dunque non ci costringa a rivedere nulla né ci fermi nell'andare avanti per quanto previsto», commenta Stefano Zenoni, assessore alla Mobilità del Comune di Bergamo.

Passo indietro. Da ormai una settimana, da quando Bologna è diventata «città 30», il tema della mobilità e dei limiti di velocità ha incendiato il dibattito politico. Era intervenuto anche Matteo Salvini, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, criticando la scelta del capoluogo emiliano, mettendo in guardia dagli autovelox e annunciando una direttiva. Che è appunto arrivata, nella giornata di mercoledì: non si tratta di regole nuove, cioè di modifiche al Codice della strada, ma di un documento che serve a chiarire la disciplina vigente sulle Zone 30, sia sulla scorta della norma-



A Bergamo la metà delle strade è già zona 30 FOTO BEDOLIS

tiva sia sulla base - ad esempio - di pronunce del Consiglio di Stato.

Cosa dice la direttiva

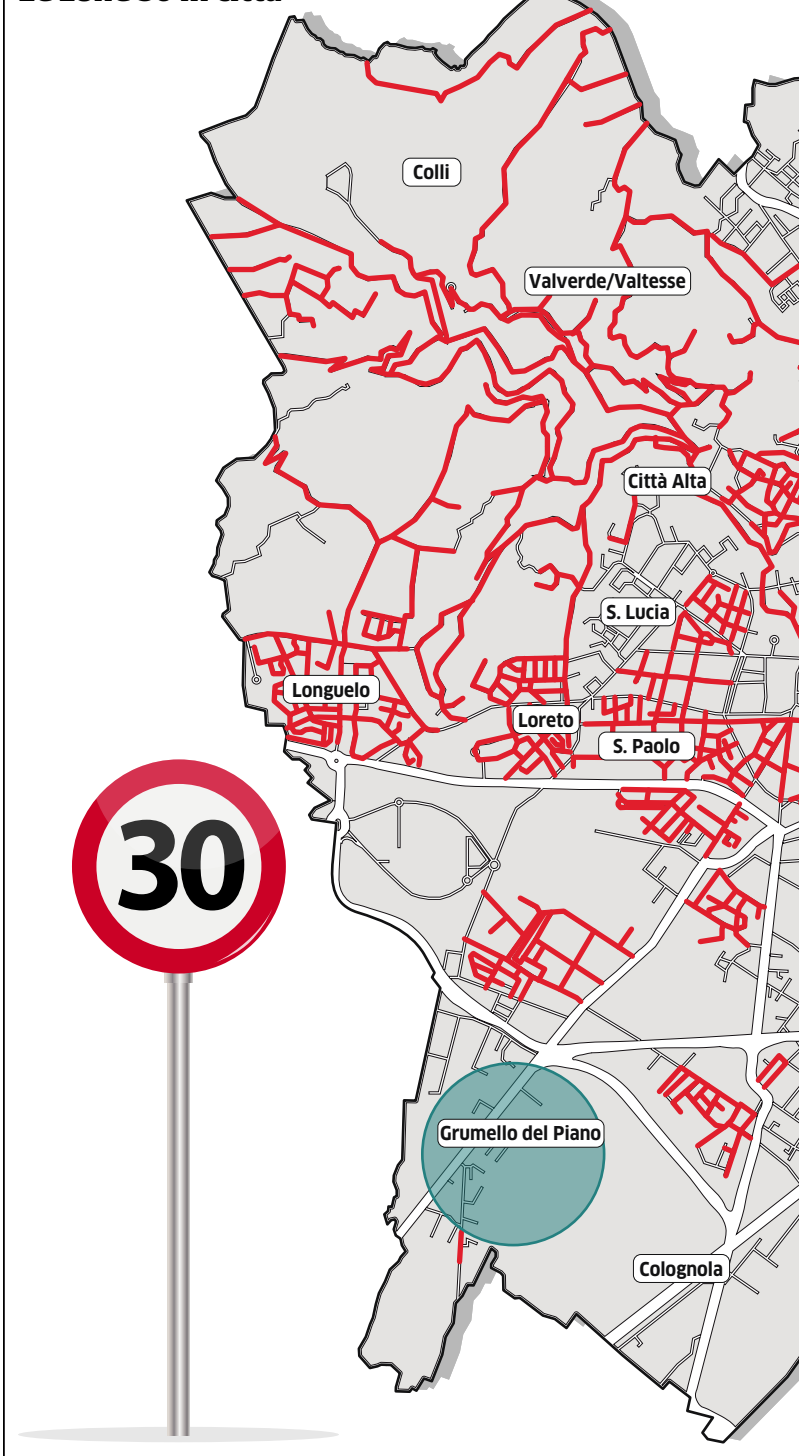
Tra i vari passaggi, il documento spiega che «qualsiasi fissazione generalizzata di limiti di velocità nel contesto urbano risulta di per sé arbitraria, in quanto la regolazione della circolazione stradale deve essere operata in maniera capillare, in ragione delle precipue caratteristiche di ciascuna strada o

tratto di strada». In concreto, per fissare un limite a 30 km/h si deve valutare la specificità di quella strada, valutando fattori quali - ad esempio - l'«assenza di marciapiedi e movimento pedonale intenso», gli «anormali restringimenti delle sezioni stradali», gli «andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e vecchi centri abitati», la «frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi di gioco e simili».

COMUNENuovi interventi
In commissione
botta e risposta
sui fondi nel Pop

Recentocinquanta milaeuro è la cifra prevista nel Pop 2024 per gli interventi di riqualificazione di strade e zone 30. Una cifra considerata troppo esigua, rispetto alla previsione dell'anno precedente per la medesima voce che aveva stanziato 500 milaeuro, a detta di un emen-

damento di Ambiente, Partecipazione e Futuro presentato in seconda commissione. Alberto Ribolla (Lega) ribatte: «Spendere altri soldi per la Zona 30 mi sembra eccessivo con le molte priorità del Comune». Oriana Ruzzini, Apf, e Simone Paganoni: «Non è ideologia. Al centro c'è la sicurezza dei cittadini».

Le zone 30 in città

«Resta fermo che - specifica la direttiva -, nell'eventuale perimetro che circoscrive tutte le zone a velocità limitata contigue, deve essere mantenuta una rete di strade con limite a 50 km/h tale da garantire i collegamenti tra punti estremi di detto perimetro».

Così, quando un Comune va a individuare delle Zone 30 (derogando quindi al classico limite massimo di 50 km/h), deve «motivare la scelta» facendo riferimento per esempio a «peculiarità di utilizzo del contesto urbano di riferimento», come la «coincidenza con la presenza di scuole, ospedali, aree verdi, esercizi commerciali di vicinato», oppure alle «peculiarità caratteristiche del contesto urbano di riferimento», cioè la «presenza di immobili storici e di preminente interesse artistico e di unità abitative residenziali ovvero, all'inverso, di area a bassa densità abitativa».

«È quanto abbiamo fatto»

Letto il documento, Bergamo pare «in regola»: «La direttiva dice in sostanza che il limite dei 30 km/h va motivato in maniera specifica e deve essere legato ad aspetti come la tutela delle aree sensibili, le scuole, i parchi, gli asili, o a strade strette o con pavimentazione storica, i borghi - riassume Zenoni - è quello che esattamente stiamo

facendo noi, con ordinanze graduali, quartiere per quartiere. Noi interveniamo appunto sulle aree interne ai quartieri, lasciando gli assi principali a 50 km/h. Tutto ciò è la riprova che il nostro modello non è per nulla ideologico, ma esattamente in conformità con quanto dice il Codice della strada. È proprio

la specificità di Bergamo che ci dice di avere delle Zone 30: è una città piccola, densamente popolata, con strade strette e tessuti storici; una volta mappate anche le zone sensibili come scuole e asili, di fatto si copre tutta la città tranne gli assi principali, che restano esclusi».

Già oggi più del 50% delle

L'ESPERTO«Ridurre la velocità non significa
traffico ingolfato ma più sicurezza»

Non è solo una questione di limiti, la Zona 30: «È un ragionamento più ampio, è la predisposizione di tutta una serie di strumenti e di pratiche educative per arrivare a un risultato: quello della sicurezza. I vantaggi sono indubbi». Giuseppe Di

Giampietro, architetto e già docente del Politecnico di Milano, oggi alla guida dello studio «Webstrade» specializzato nella consulenza sulla mobilità, si occupa di questi temi da decenni: «E da decenni se ne parla in tutta Europa: ormai quarant'anni fa in Germania nacquero le "Tempo 30", zone dove il limite di veloci-

tà era stato appunto posto a 30 km/h su un'area ampia - spiega Di Giampietro -. Di esempi ne abbiamo avuti poi in molte città e in molti Paesi, da Graz a Parigi». Per uscire dal «provincialismo», quello delle Zone 30 - rimarca l'architetto - «è un sistema applaudito in tutto il mondo». In Italia la prima Zona 30 è arrivata

invece solo nel 1998 a Cesena, innescando una progressiva espansione che oggi ha (ri)portato la questione al centro del dibattito pubblico.

Centrale è il tema della sicurezza, tema affrontato da Di Giampietro anche in diverse pubblicazioni sugli effetti (positivi) delle Zone 30: «Diminuendo la velocità da 50 a 30 km/h lo spazio di frenata diminuisce di oltre la metà, cioè in misura maggiore della proporzione diretta. Alle velocità moderate è più facile evitare gli incidenti che coinvolgono gli utenti deboli della strada, come bambini, anziani, ciclisti. Alle basse velocità è più facile comunicare tra automobi-



Giuseppe Di Giampietro

lista e pedone, percepire le intenzioni reciproche, evitare i comportamenti pericolosi. Alle basse velocità gli automobilisti sono più disposti a fermarsi per dare precedenza ad un passaggio pedonale». Conseguenza: meno

incidenti, meno vittime della strada.

Andando più piano, il traffico s'ingolfa? Nel suo lavoro di consulenza, Di Giampietro ha provato a rispondere anche a questa obiezione spesso sollevata: «L'opinione comune che diminuendo la velocità il traffico sia impedito è sbagliata. Aumentando la velocità, aumenta anche la distanza tra i veicoli e le esigenze di spazio (occupazione cinetica dello spazio). In una strada di città con numerosi incroci, uscite, posteggi, passaggi pedonali, veicoli lenti e veloci, il flusso dei veicoli diventa sempre più irregolare con l'aumento della velocità. La velocità ottimale sulla mag-