

Proposta di estendere il limite di velocità di 30 km/h a tutto il Centro Storico, 18 Settembre 2006

Proposta di estendere il limite di velocità di 30 km/h a tutto il Centro Storico 18 Settembre 2006
Vicenza, 18 settembre 2006

In occasione della Settimana Europea della Mobilità Sostenibile (18-24 settembre 2006), l'Associazione Tuttinbici-FIAB Vicenza presenta la proposta di estendere a tutto il Centro Storico la "zona 30 km/h".

Facendo seguito all'impegno che da anni ci vede in prima linea sul fronte della sicurezza stradale (ciclistica e non solo), riteniamo infatti che limitare la velocità nell'area centrale della Città aumenterebbe di molto i margini di sicurezza senza rallentare in modo significativo l'agilità del traffico veicolare.

Contrariamente a quanto si potrebbe pensare a prima vista, la differenza tra 50 e 30 km/h è decisiva per parametri come la visione laterale, la capacità di reazione, la gravità delle conseguenze in caso di incidente.

Questa moderazione della velocità porterebbe a una più pacifica coesistenza tra diverse forme di mobilità e sarebbe un elemento determinante per moltiplicare l'uso della bicicletta, a tutto vantaggio della diminuzione del traffico e dell'inquinamento atmosferico (obiettivi prioritari per ogni pubblica amministrazione).

La presenza (o al contrario l'assenza) di ciclisti sul territorio cittadino è infatti un importante indicatore dello stato di salute di un sistema viabilistico e più in generale di una comunità urbana, un autentico termometro della qualità ambientale e sociale.

Il provvedimento in questione è già stato adottato con successo in numerose città (Reggio Emilia, Piacenza, Parma, Bolzano ecc.), e crediamo che anche in questo caso Vicenza possa e debba confrontarsi con le più avanzate esperienze italiane ed europee.

Ulteriori motivazioni, spiegazioni e approfondimenti tecnici sono contenuti nel documento che alleghiamo di seguito. -----

-----Proposta di estendere il limite di velocità di 30 km/h a tutto il Centro Storico del Comune di Vicenza per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica

Il Consiglio Comunale di Vicenza nel 2002 ha approvato, all'interno del Piano Urbano del Traffico, un piano di settore relativo alla ciclabilità. Tale piano prevede la realizzazione e la messa in sicurezza di numerosi percorsi ciclabili che l'Amministrazione comunale sta progressivamente attuando, ma non prevede specifici percorsi all'interno del Centro storico della città in quanto tutta quest'area è considerata percorribile dalle biciclette, sia dove è prevalentemente pedonalizzata (p.es. Corso Palladio) sia dove è ammessa la circolazione dei veicoli motorizzati.

In attesa che il progetto venga completamente attuato (compatibilmente con le risorse economiche del Comune e con le altre priorità) potrebbe essere possibile rendere da subito più facile e sicuro il transito delle biciclette nel Centro storico, con una spesa minima e senza eccessive limitazioni alle esigenze degli utenti motorizzati.

La stessa relazione del Piano, infatti, al paragrafo 3.3 (Proposte correlate per lo sviluppo della mobilità ciclistica) riporta testualmente: "Oltre alla costruzione di nuove piste o percorsi ciclabili, un efficace sviluppo della mobilità ciclistica si attua anche attraverso la promozione e la realizzazione di altri servizi accessori correlati.

La loro applicazione va perseguita fin da subito, sia perché spesso sono iniziative semplici e di veloce realizzazione e comportano investimenti contenuti, sia perché danno la sensazione immediata di una diversa attenzione da parte degli amministratori e della città in generale al tema della bicicletta. Sono infatti stati inseriti nella prima fase attuativa del programma di realizzazione della rete.

Si possono così elencare e descrivere:

...omissis...

- sviluppo della moderazione del traffico in particolare in Centro Storico dove l'uso della bicicletta è meno legato ad itinerari fissi e prestabiliti, analizzando la reale fattibilità di imporre almeno come misura iniziale il limite dei 30 Km orari
...omissis..."

Nell'ottica di realizzare un'accettabile convivenza tra auto, ciclisti e pedoni, quindi, si potrebbe estendere a tutto il Centro storico, la limitazione della velocità a 30 km/h.

L'esperienza di tutti i giorni, tra l'altro, dimostra che in quest'area difficilmente i veicoli superano tale velocità, per le obiettive condizioni fisiche e di affollamento della strada (salvo pochi tratti larghi e a senso unico). D'altra parte studi specifici hanno confermato che questa minore velocità nei centri abitati consente un maggiore volume di traffico - contrariamente a quanto si potrebbe istintivamente pensare - poiché aumentano gli angoli visuali e le distanze di sicurezza possono diminuire. La limitazione della velocità, se rispettata, ridurrebbe automaticamente i comportamenti pericolosi. Si riportano di seguito alcuni studi in materia: La curva descrive la capacità di una certa strada (car flow) misurata in numero di auto che possono transitarvi nell'unità di tempo (ora) in relazione alla loro velocità (car speed).

Dal grafico risulta che la maggiore capacità si raggiunge intorno ai 40 km/h; al contrario, oltre tale velocità, essa diminuisce sensibilmente. Bisogna però tenere conto che il rilevamento è stato effettuato in una strada di normali dimensioni. Nel caso del Centro storico di Vicenza, per le sue caratteristiche intrinseche, la capacità massima si raggiunge sicuramente ad

una velocità ancora più bassa.

Il dato rilevato si può spiegare proprio con il fatto che a una velocità inferiore il guidatore può mantenere una minore distanza di sicurezza dal veicolo che lo precede, oltre ad avere un maggior angolo visuale che gli consente di controllare meglio le immissioni laterali di veicoli, pedoni e ciclisti.

Nelle figure sopra riportate il cerchio rosso indica un bambino che sbuca da dietro una fila di auto parcheggiate. È evidente che lo stesso discorso vale per un ciclista proveniente da una strada laterale.

La minore velocità è poi importantissima agli effetti della sicurezza passiva di pedoni e ciclisti. Per quanto l'industria automobilistica si stia sforzando di rendere meno dannosi eventuali urti con gli utenti deboli (pedoni e ciclisti), il fattore di rischio determinante rimane la velocità alla quale avviene l'impatto. Per una più comprensibile quantificazione di tale forza, è stato fatto un paragone con la caduta libera da una certa altezza, con i seguenti risultati:

Una caduta dal primo piano di un edificio comporta, presumibilmente, solo gravi lesioni. Una caduta dal terzo piano, invece, riduce drasticamente le possibilità di sopravvivenza. Le differenti conseguenze delle cadute sono paragonabili alle conseguenze che si verificano nell'impatto rispettivamente con un'auto a 30 km/h (solo lesioni) e con un'auto che viaggia a 50 km/h (probabile decesso).

Istituire la riduzione della velocità a 30 km/h a tutto il Centro Storico del comune di Vicenza, ampliando il limite già esistente all'interno della Z.T.L., ha un costo assai ridotto: è infatti sufficiente agire sulla segnaletica nelle vie d'ingresso al centro storico, accompagnata da cartelli indicanti che il limite vale per tutta la zona.

Questo provvedimento è già stato adottato con successo da numerose città. Come esempio viene riportato qui sotto un estratto dell'ordinanza del Comune di Piacenza, molto simile a quelle di altri comuni (Bolzano, Reggio Emilia, Ferrara ecc.):

IL DIRIGENTE

"...omissis..."

ORDINA

A) all'interno della Z.P.R.U., individuata, ai sensi dell'art. 7, comma 9, del D. L.vo 30/04/1992, n. 285 e successive modifiche e integrazioni, con D.G.C. n. 217 del 26 luglio 2005 (planimetria All. 3):

1. è istituito il limite massimo di velocità di 30 Km / h;

Gli stessi comuni che hanno istituito il limite di velocità 30 km/h su tutto l'ambito del Centro Storico hanno altresì permesso, all'interno del medesimo, il transito dei velocipedi anche nella direzione opposta a quella consentita.

Infatti nella stessa ordinanza è contenuta un'ulteriore interessante soluzione che favorisce la viabilità ciclabile. Nel successivo punto 2 si prevede che:

2. nelle vie nelle quali è in vigore il senso unico di marcia è permessa ai velocipedi la circolazione in direzione opposta a quella consentita, nel rispetto delle norme dettate dagli articoli 143 e 145 del C.d.S., relative rispettivamente alla posizione dei veicoli sulla strada ed al diritto di precedenza;

...omissis..."

Quindi unitamente all'istituzione del limite di velocità, l'ordinanza consente alle biciclette di percorrere le strade del centro storico in ambedue i sensi di marcia, mentre i mezzi motorizzati possono circolare solo a senso unico.

L'adozione di tali provvedimenti sarebbe perfettamente in linea con le altre recenti misure predisposte dall'Amministrazione (logistic city center, bus navetta, parcheggi satellite, adozione di bus a trazione elettrica, a GPL, e di dimensioni ridotte ecc.) per favorire la maggiore fruibilità del centro storico come luogo di aggregazione, commerciale e ricreativo.