



30... MA NON SOLO!

Il dibattito sui limiti di velocità a 30 chilometri orari nelle aree urbane può sensibilizzare e creare ritorni positivi ma deve vedere unità di intenti e promuovere sinergie positive nel più generale disegno di far crescere la sicurezza sulle strade.

Il confronto sulla estensione delle zone a velocità limitata ai 30 chilometri orari nei centri urbani, da Bologna ad altre città, può nascondere il rischio di monopolizzare e forse banalizzare ogni questione sulla sicurezza stradale.

Qualcuno ha perfino schematizzato le differenti posizioni sul tema riconducendole a questa o a quella parte politica: i favorevoli a sinistra, i contrari a destra.

O ancora, uno scontro tra poteri centrali e Amministrazioni locali.

Dibattito che non deve appassionare perché, mentre si continua a morire sulle strade, solo a Roma sono 10 le vittime nei primi 25 giorni del 2024, potrebbe distrarre con "effetti speciali", spesso dettati da polemiche strumentali e posizioni aprioristiche.

Asaps, peraltro, lo dice da sempre, insieme alle tante Associazioni di famiglie che hanno vissuto il dolore di perdere propri cari sulle strade: il "bagno" di sangue sulle strade non può indurci a polemiche per fini di parte, ma richiede con estrema urgenza una costante mobilitazione di tutti i soggetti interessati, pubblici e privati, per chiedere e dare risposte concrete, prima tra tutte la drastica riduzione di vittime e feriti.

I numeri invece continuano a parlare con estrema durezza e rinvio, su questo, a un'attenta lettura dell'audizione di Asaps presso la IX^a Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, sia sulla fotografia della situazione italiana da parte degli Osservatori dell'Associazione, sia sul capitolo riguardante la richiesta di "più divise e più controlli sulle strade".

Siamo sicuri poi che una volta estesi e generalizzati questi nuovi limiti siano effettivamente rispettati in assenza di controlli, pattuglie sulle strade, apparecchiature automatiche, telecamere?

La mia esperienza sul limite dei 30 in una strada urbana di un quartiere residenziale romano conferma questa riserva: perfino i mezzi pubblici, soprattutto in ore serali, con assenza di traffico veicolare, non rispettano tali limiti.

Non vi è nulla di peggiore che una norma non rispettata: induce a una illegalità diffusa e a una crescente in-

differenza, se non avversione, nei confronti dei comportamenti virtuosi.

E lo verificiamo tra i giovani: è sempre in agguato il pericolo di veder crescere una cultura della trasgressione, del superamento dei limiti, dello “sballo”, spesso amplificata dai social e dai cattivi esempi della rete, con il “mito” di riprendersi col cellulare mentre si guida a elevata velocità per poi mandare sul web imprese che andrebbero invece censurate e proibite.

Sono invece riprese e moltiplicate dalla moltitudine di “like e followers” dietro ai quali si nascondono interessi economici e pubblicitari.

Sempre a Roma è passata sotto silenzio la notizia della generale modifica di “autovetture minicar” guidate da quattordicenni: motori dalle prestazioni notevolmente aumentate con l’adesione e il consenso dei genitori, spesso impegnati nel contribuire al disastro pedagogico della resa a qualsiasi richiesta di minorenni, sempre più incontentabili.

A questo si aggiungono serate e “movide” urbane, capaci di tenere in ostaggio intere zone delle città, con il consumo di alcolici e problemi di ordine pubblico.

Nella perversa logica del tutto è lecito e nulla è oggetto di limiti, il problema diventa quello di diffondere la cultura delle regole o porre la questione dei 30 Km/h come contributo alla soluzione della crescente incidentalità nei centri urbani. Assurdo!

Nella Mappa della velocità sul sito del Comune di Bologna si legge che “i 30 km/h diventano la normalità e interessano tutte le strade cittadine più densamente popolate, in cui c’è un forte mix di utenti della strada (automobili, moto, persone a piedi e in bici), e convivono diverse funzioni oltre al traffico veicolare (presenza intensa di abitazioni, scuole, ospedali, poliambulatori, case di cura e della salute, mercati e negozi di vicinato, case di quartiere, parchi e giardini, impianti sportivi, etc.).

I 50 km/h restano nelle strade di scorrimento, che hanno particolari caratteristiche (come l’elevato numero di corsie o la presenza dello spartitraffico centrale), particolari funzioni (per lo più di solo transito dei veicoli a motore), infrastrutture separate per gli utenti più vulnerabili.

Inoltre, nelle parti esterne alla città 30, tutte le strade rimangono a 50 km/h o comunque alle altre velocità già in vigore, come ad esempio la tangenziale e l’asse attrezzato.”.

L’approccio del Comune di Bologna non è certo improvvisato o approssimativo e sembra trainare anche altri Comuni: a Roma il sindaco Gualtieri ha annunciato il possibile obiettivo di trasformare in zone 30 il 70% delle strade entro la fine del suo mandato.

Per ora Roma Capitale prevede la nascita di circa 70

«isole ambientali» che avranno il limite a 30 km/h.

Si sostiene peraltro che per le zone a viabilità primaria non è immaginabile la zona 30 con strade a scorrimento veloce che non consentono alcun tipo di limitazione del traffico.

Cresce ormai la sensibilità verso il problema per evitare anche che si ripetano assurdi incidenti come a Casal Palocco, quartiere residenziale della Capitale, quando morì un bimbo di 5 anni, vittima nello scontro con un Suv Lamborghini lanciato a folle velocità. L’autista del Suv ha patteggiato una pena di 4 anni e 4 mesi: una condanna inadeguata “... vissuta come ennesimo colpo, anche questo mortale, per la legge sull’omicidio stradale...” secondo l’Associazione Lorenzo Guarnieri (ALG) e l’Asaps che hanno espresso congiuntamente tutte le loro riserve su questa vicenda giudiziaria.

Una catena negativa fondata sui guadagni della pubblicità, nella più totale permissività e assenza di qualsiasi limite, regola, valore; allora “... a chi si dovrebbe applicare la pena del massimo edittale pur con le attenuanti generiche?..”, sempre secondo Giordano Biserni per Asaps e Stefano Guarnieri per ALG.

Occorre che il sistema sicurezza nel quale tutti noi crediamo non si limiti al dibattito sui 30 sì o sui 30 no, confronto che, al netto di polemiche e contrapposizioni, ha il merito di riportare in evidenza l’emergenza del contrasto agli incidenti nelle aree urbane.

Deve trovare ulteriori approfondimenti, coinvolgendo pedagogia e insegnamento, contribuendo a convertire genitori e famiglie su insegnamenti e precetti chiari, comportamenti corretti, ambienti sani, creando ulteriori positive sinergie tra pubblico e privato.

Più volte abbiamo teorizzato, forse con una buona dose di idealismo, una sicurezza stradale e una mobilità a 360 gradi, capaci di coinvolgere i contribuiti e le sensibilità costruttive di Istituzioni, imprese, aziende, politica, sindacati, società civile, scuole, università, famiglie, comunità civili e religiose.

Una sicurezza che prima di trovare e praticare soluzioni tecniche sia cultura diffusa della difesa della vita e delle buone pratiche.

Meglio idealisti allora, per una giusta causa, con una generale mobilitazione sui valori della prudenza, del limite, delle regole, della serietà.

Su questo, credo, dovremo ancora molto insistere, ancor più lavorare, convinti che Asaps ci sarà sempre e sosterrà ogni utile proposta e qualsiasi buona pratica!

*** Giornalista pubblicista
già direttore di Polizia Moderna**