



LA SICUREZZA STRADALE NELLE CITTÀ

—
NOVEMBRE 2020


LEGAMBIENTE

(foto di copertina: Comune di Milano, "Piazze aperte", dopo l'intervento)

Dossier curato da Alessandra Bonfanti, Mirko Laurenti, Simone Nuglio, Andrea Poggio (a.poggio@legambiente.it)

Legambiente ONLUS, Via Salaria 403, 00199, Roma
www.legambiente.it, legambiente@legambiente.it

La sicurezza stradale nelle città

L'obiettivo delle politiche europee e nazionale ([“Piano Nazionale Sicurezza Stradale”](#)) al 2020 era di **dimezzare il numero delle vittime sulla strada registrato** nel 2010 (4.114) e di **azzerarle per i bambini** e ragazzi: gli incidenti e le vittime sulla strada stanno lentamente diminuendo, ma siamo ancora ben lontani dall'obiettivo: secondo il [rapporto ISTAT 2020](#) sugli incidenti stradali nel 2019 “sono stati 172.183 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia, in lieve calo rispetto al 2018 (-0,2%), con **3.173 vittime (morti entro 30 giorni dall’evento) e 241.384 feriti (-0,6%).” Ancora 35 vittime tra i bambini (1-14 anni) e 158 tra i 15 e 19 anni.** Nel 2020, nonostante i lockdown e la diminuzione dell'85% dei chilometri percorsi nei mesi di marzo ed aprile, impossibile ridurre in un anno del 30% incidenti, feriti e soprattutto vittime sulla strada.

Non si deve più morire per incidenti, non si può: la **“vision zero”** non indica un sistema organizzativo o un dispositivo fisico per la sicurezza stradale, ma un approccio tendente all'obiettivo di azzerare del tutto (non ridurre, ma azzerare!) le vittime degli incidenti stradali. E' un approccio integrato alla sicurezza: la tecnologia si affina, la responsabilità personale coltivata, l'informazione corretta diffusa, il viaggio reso efficiente, anche riducendo le velocità massime, le infrastrutture ridisegnate. Ecco che **“vision zero”** non è utopia ma percorso praticabile. Subito.

La sicurezza stradale coinvolge tutti noi, tutti gli utenti della strada, motorizzati o meno, vittime e in parte colpevoli, di un problema, di un modo di muoverci e di un sistema dei trasporti che deve cambiare. Morti e feriti sono soprattutto automobilisti, perché è in auto che percorriamo l'80% circa dei chilometri ogni anno. Ma il rapporto Istat così riassume gli andamenti del 2019: “Tra le vittime risultano in aumento i ciclisti (253; +15,5%) e i motociclisti (698; +1,6%); in diminuzione le altre categorie di utenti: pedoni (534; -12,7%), ciclomotoristi (88; -18,5%), occupanti di veicoli per il trasporto merci (137; -27,5%) e automobilisti (1.411; -0,8%). Il marcato aumento delle vittime tra i ciclisti, soprattutto su strade statali nell'abitato e fuori città, è associato anche a una crescita degli incidenti stradali che coinvolgono biciclette (+3,3%)”, segno anche di una sempre maggiore uso del mezzo a due ruote a cui non ha corrisposto una adeguato ridisegno delle norme e delle infrastrutture per accoglierle sulle nostre strade progettate solo per le automobili.

Il costo sociale degli incidenti in città

“Il costo sociale - sempre da ISTAT 2019 - degli incidenti stradali 2019, calcolato in base ai parametri indicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con riferimento all'anno 2010, risulta pari a 16,9 miliardi di euro (pari all'1% del Pil nazionale). Distinguendo per tipologia di rete stradale i tre aggregati Autostrade, Strade urbane, Strade extraurbane, il costo sociale più elevato, 10,5 miliardi di euro, si registra per la rete viaria urbana”.

Gli incidenti stradali nelle grandi città italiane (vedi tabella) rappresentano, “nel 2019, il 24,7% del totale in Italia (42.539), le vittime l'11,1% (351), la popolazione residente il 16%. Il 2019 ha fatto registrare, per i grandi comuni, una forte diminuzione del numero di vittime rispetto all'anno precedente (-22%) e rispetto al 2010 (-33,3%).” Buon segno, ma c'è ancora tanto da fare, soprattutto per le strade provinciali, regionali, statali di attraversamento e le vie urbane a scorrimento veloce e i grandi piazzali crocevia di traffico, dove gli incidenti sono ancora troppi, e sempre di più coinvolgono ciclisti e pedoni che non dispongono di comode alternativa, soprattutto nelle ore notturne. Queste le ultime informazioni ufficiali e pubbliche dell'Istat sulle città (vedi anche tabella che segue, tratta da rapporto Istat 2020).

PROSPETTO 8. INCIDENTI STRADALI E VITTIME PER CATEGORIA DELLA STRADA NEI GRANDI COMUNI ITALIANI.

Anni 2019 e 2018, valori assoluti, tasso di mortalità stradale per 100.000 abitanti, variazione percentuale 2019/2010

GRANDI COMUNI	Strade urbane				Strade extraurbane (a)				Tasso di mortalità 2019 (b)	Tasso di mortalità 2018 (b)	Variazione % morti 2019/2010 (c)
	Incidenti 2019	Incidenti 2018	Morti 2019	Morti 2018	Incidenti 2019	Incidenti 2018	Morti 2019	Morti 2018			
Torino	2.920	2.925	26	32	53	72	-	1	3,0	3,8	-10,3
Milano	7.974	8.189	29	43	289	334	5	6	2,5	3,6	-41,4
Verona	1.194	1.232	10	8	113	126	6	4	6,2	4,7	-40,7
Venezia	469	470	1	3	163	187	3	3	1,5	2,3	-63,6
Trieste	779	816	6	6	64	87	2	1	3,9	3,4	-27,3
Genova (c)	3.705	3.911	18	22	216	243	5	46	4,0	11,7	-28,1
Bologna	1.766	1.808	11	19	179	189	7	6	4,6	6,4	-35,7
Firenze	2.361	2.445	6	13	37	53	-	-	1,6	3,4	-76,0
Roma	10.908	10.559	108	113	1.363	1.436	23	35	4,6	5,0	-28,0
Napoli	2.317	2.102	20	25	209	196	2	7	2,3	3,3	-37,1
Bari	1.360	1.442	7	14	223	167	5	1	3,7	4,7	20,0
Palermo	1.836	1.985	26	20	44	59	-	-	3,9	3,0	-33,3
Messina	669	706	9	6	133	113	1	1	4,3	3,0	-37,5
Catania	1.116	1.153	11	14	79	80	4	1	4,8	4,8	-34,8
Totale	39.374	39.743	288	338	3.165	3.342	63	112	3,6	4,6	-33,3

(a) Sono incluse tra le strade extraurbane le strade Statali, Regionali e Provinciali fuori dall'abitato, Comunali extraurbane, Autostrade e raccordi. (b) Tasso per 100.000 abitanti (c) La variazione percentuale rispetto al 2010 è stata calcolata con la seguente formula: $((M'/M^{2010})-1)*100$. (c) nel 2018 sono incluse, per il comune di Genova, le 43 vittime dell'incidente sul Ponte Morandi.

Campagna politica infondata

E' in atto da questa estate una **infondata campagna mediatica**, condotta soprattutto da esponenti politici, che mira a denunciare **la crescente mobilità su due ruote** (biciclette e monopattini) come **principale causa di aumento dell'insicurezza stradale in città**. E' evidente che i comportamenti scorretti (galateo stradale), le violazioni delle norme di sicurezza (passibili di multe), gli incidenti dovuti a disattenzione o comportamenti incerti o non segnalati correttamente sono da denunciare e contenere anche quando di responsabilità di pedoni, ciclisti o utenti di nuovi mezzi di micromobilità elettrica. Ma i dati AREU (Azienda regionale emergenza urgenza) sembrano ridimensionare la campagna di demonizzazione dei monopattini a Milano (la città italiana con 6.000 mezzi in condivisione): sono stati 151 incidenti in monopattino, da giugno a metà settembre 2020 a Milano, per 136 si è reso necessario l'intervento dell'ambulanza o dell'automedica. Sono stati 230 i ciclisti investiti, di cui 196 soccorsi dal personale delle ambulanze, mentre 260 i pedoni: per 198 investimenti si è reso necessario l'intervento del 118. Negli stessi mesi a Milano si sono verificati 2.700 incidenti, il maggior numero tra auto e moto (595, di cui 438 hanno richiesto l'intervento di ambulanze e mezzi di soccorso). Gli scontri tra vetture sono 455, di cui 383 con interventi di primo soccorso. Le cadute da bici sono 404, mentre quelle da moto 280.

A livello nazionale le cause principali degli incidenti sulle strade urbane registrati da Istat (da Polizia Urbane e forze dell'ordine) sono (nel 80% dei casi in cui sono stati riscontrati) il mancato rispetto della precedenza o del semaforo (17% dei casi accertati), la guida distratta (17%), solo nel 4% dei casi a causa del pedone distratto, nel 90% dei casi per scorrettezze da parte dei conducenti (di mezzi diversi). Infatti, nei soli comuni capoluogo, solo 3.600 contravvenzioni sono state elevate a pedoni, 1.200 a ciclisti, contro 2,5 milioni di multe per eccesso di velocità e 3,6 milioni per divieto di sosta (la sosta in seconda fila o in divieto è una delle principali cause di esposizione al pericolo per ciclisti e pedoni).

Città per città: cosa fare per la sicurezza stradale

I Comuni italiani, e di conseguenza l'Istat che dispone di tutti i dati raccolti dalla Vigilanza Urbana e dalla Polizia Stradale, custodiscono i dati di tutti gli incidenti ed i sinistri che avvengono in Italia: la posizione, i mezzi coinvolti, i decessi e i feriti e, quando conosciute, le cause. Informazioni queste importanti e preziose per qualsiasi politica di prevenzione: gli investimenti di pedoni dimostrano che l'attraversamento stradale è pericoloso, lo scontro tra veicoli in un rondò o in una piazza evidenzia la necessità di ridisegnare i percorsi e calmierare il traffico, lungo una strada a più corsie la necessità di ridurre la velocità, gli investimenti di ciclisti dovrebbe suggerire piste e percorsi ciclabili più protetti e l'estensione di "zone 30" e così via.

Ma dove trovare, nelle diverse città, la mappa degli incidenti?

La questione non è facile perché i dati sugli incidenti stradali sono protetti dalla legge sulla privacy che, per tutelare l'identità delle vittime, impone che solo le autorità possano consultare i dati di posizione dei sinistri.

Eppure, un ricercatore è ricorso all'accesso civico generalizzato (il "FOIA italiano") per farsi consegnare da Istat i dati di posizione degli incidenti e li ha sottoposti a una tecnica di geolocalizzazione approssimata, al fine di rendere irrintracciabile l'identità delle persone coinvolte nei singoli sinistri. Tommaso Sansone, così si chiama il giovane ricercatore, armato di pazienza e competenze tecniche, ha costruito e pubblicato le mappe di diverse città italiane segnalando con pallini di diverse tonalità di rosso le vie e le piazze più pericolose. Le mappe sono state rese consultabili online e i dati fonte possono essere scaricati dal portale dedicato di Bikeitalia.

Qui Roma: <https://thesubmarine.it/2018/07/11/mappa-incidenti-stradali-roma/>

Il pericolo delle grandi vie a scorrimento veloce.

Zone di pericolo: nel 2016 si segnalano, in centro storico: la vasta area che circonda Piazza Venezia, le vie che circondano la stazione Termini, il Rione XV Esquilino, il Rione XXII Prati e, nelle zone confinanti, al primo posto a pari (de)merito: il raccordo di Via Prenestina con Largo Preneste, il raccordo di Via di Boccea con Piazza Dei Giureconsulti, l'incrocio tra Via Dei Gelsi e Via Dei Ciclamini e l'incrocio tra Via Cristoforo Colombo e Via Vedana.

Sono stati 14.904 nel corso del 2016 gli incidenti stradali (circa 41 ogni giorno), il 13% ha coinvolto almeno un pedone e il 3% almeno un ciclista; 19,405 feriti e 167 morti (circa 1 decesso ogni 100 sinistri). Il 53% dei sinistri della capitale è avvenuto sul rettilineo, il 37% in prossimità di un incrocio o di una rotatoria. Le strade larghe e rettilinee invogliano gli automobilisti ad aumentare la velocità: per abbattere drasticamente il rischio e la violenza degli incidenti si dovrebbero correggere i rettilinei con **curve, appositi elementi architettonici e strumenti per il traffic calming**.

Qui Milano: <https://thesubmarine.it/2018/06/20/mappa-incidenti-stradali-milano/>

Gli incroci e le piazze pericolose

A parte la tangenziale est e la tangenziale ovest (i cui rispettivi 103 e 64 incidenti vengono erroneamente concentrati in due singoli punti) sul podio dei luoghi più colpiti nel 2016 troviamo (su un totale di 7321 incidenti mappati su 8935): Piazza Napoli, l'incrocio tra viale Tibaldi e via Carlo Bazzi e Piazza Cinque Giornate. Mentre al quarto posto a pari merito si collocano: i due incroci con viale Papiniano e via Coni Zugna, Piazzale Loreto, la fermata della metro Zara (rettangolo pericoloso composto da viale Marche, viale Stelvio, via Carlo Farini e viale Zara).

La maggior parte dei sinistri (il 51%) è avvenuto ai nodi del tessuto stradale: nelle piazze e agli incroci – che risultano quasi tutti segnati da almeno un puntatore – mentre il restante 48% è distribuito lungo le vie, soprattutto quelle rettilinee a scorrimento veloce.

Inoltre, **Milano 30 all'ora, bicicletta e sicurezza:** <https://thesubmarine.it/2018/06/03/milano-ciclabile/>

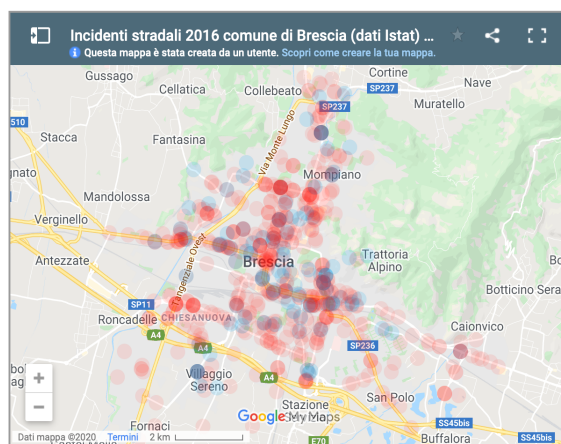
Qui Torino: <https://www.bikeitalia.it/2019/03/07/194-milioni-di-motivi-per-trasformare-torino-in-una-grande-zona-30/>

Le zone 30 salvaguardano vite e risparmiano milioni

Ecco i punti in assoluto più a rischio del reticolo stradale di Torino (2016): primo tra tutti, l'incrocio tra Corso Regina Margherita e Corso Alessandro Tassoni, poi nell'ordine, l'incrocio tra Corso Siracusa e Via Tirreno, il tratto di Corso Vittorio Emanuele II compreso tra Corso Castelfidardo e Corso Duca degli Abruzzi, l'incrocio tra Corso Traiano e via Nizza e la zona intorno all'incrocio tra Corso Giovanni Agnelli e Corso Traiano.

Per Torino, Tommaso Sansone, seguendo il suggerimento dell'architetto urbanista Matteo Dondè, ha mappato gli incidenti dell'unica “zona 30” di cui disponeva Torino nel 2016, l'area di Santa Rita e Mirafiori, ed ha calcolato la densità di incidenti nel capoluogo piemontese e nella sua zona a bassa velocità. Ebbene, **la densità di incidenti nella zona 30**, escludendo le grandi strade che la attraversano, **risulta del 66% inferiore alla media urbana**. E così prosegue: “Integrando le informazioni con i dati di Aci sui **costi sociali degli incidenti stradali** abbiamo calcolato la spesa che si potrebbe evitare se la città di Torino venisse interamente riqualificata a zona 30 (rettilinei esclusi): **quasi 194 milioni di Euro.**”

Qui Brescia: <https://www.giornaledibrescia.it/brescia-e-hinterland/incidenti-e-sicurezza-stradale-grafici-e-mappe-per-fare-il-punto-1.3460176>



Qui Monza: <https://www.bikeitalia.it/2020/02/13/la-mappa-degli-incidenti-stradali-di-monza/>

Nel caso di Monza, oltre alla mappa di tutti gli incidenti, è stato possibile individuare le zone in cui sono stati investiti più spesso i pedoni e la mappa degli incidenti che hanno coinvolto ciclisti: tutti luoghi dove l'amministrazione comunale potrebbe intervenire con protezioni, curve, restringimenti della carreggiata, passaggi pedonali rialzati per i pedoni con percorsi ciclabili laterali per le bici... e altre tecniche atte a ridurre i rischi.

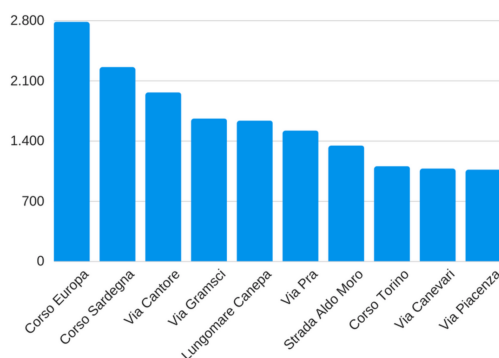
Qui Bologna: <https://www.bikeitalia.it/2019/11/07/la-mappa-degli-incidenti-stradali-di-bologna/>

L'area più pericolosa della città è Porta Galliera, seguita dalla rotonda Luciano Romagnoli e dall'incrocio tra via Libia e via Giuseppe Massarenti. Gli alti punti a rischio elevato sono Porta Sant'Isaia, il ponte sul fiume Reno di viale Palmiro Togliatti, la rotonda dei Decorati al Valor Militare, la rotonda dei Vigili Del Fuoco (sulla SS 64), l'incrocio tra vi Stalingrado e via Ferrarese. Il Servizio Studi e Statistica del Comune segue la raccolta dati e le informazioni mandate ad Istat, non fornisce pubblicamente la geolocalizzazione degli incidenti ma pubblica la [mappa interattiva dei costi sociali da sinistri stradali](#), che mostra il danno arrecato dal fenomeno all'economia dei comuni nella provincia bolognese.

Qui Genova: <https://associazione.opengenova.org/strade-a-rischio-in-citta-la-webmap-degli-incidenti/>

Ecco di seguito la rappresentazione grafiche delle grandi direttrici di traffico cittadino in cui si sono registrati il maggior numero di incidenti tra il 2010 e il 2016 a Genova:

Di seguito riportiamo il grafico e la tabella delle prime 10 strade con il maggior numero di incidenti stradali dal 2010 al 2016 registrati nel capoluogo ligure:



Qui Firenze: <https://www.bikeitalia.it/2019/11/28/la-mappa-degli-incidenti-stradali-di-firenze/>

Qui Perugia: <https://www.umbria24.it/cronaca/perugia-un-anno-di-incidenti-in-una-mappa-le-strade-piu-pericolose-per-auto-e-pedoni>

Qui Napoli: <https://thesubmarine.it/2018/10/25/mappa-incidenti-stradali-napoli/>

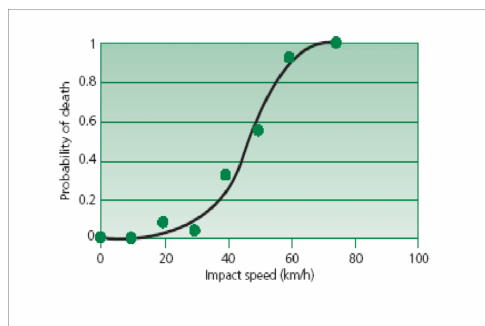
Qui Bari: <https://www.bikeitalia.it/2019/12/19/la-mappa-degli-incidenti-stradali-di-bari/>

Qui Cagliari: <https://www.google.com/maps/d/u/0/viewer?mid=1ztmeOxyvdz3IK0eiGdKXLs237wSrbdtG&ll=39.224031349225605%2C9.116546059449107&z=13>



La città 30 all'ora è la più sicura

Una Zona 30 è un'area della rete stradale urbana dove il limite di velocità è di 30 chilometri orari invece dei consueti 50 previsti dal codice stradale in ambito urbano. La minore velocità consentita permette di contenere i rischi di incidenti (si riesce a fermarsi in tempo), si riduce il rischio di conseguenze più gravi e quindi permette una migliore convivenza tra furgoni, auto, biciclette e pedoni. Di seguito riportiamo noto diagramma che mette in relazione la velocità d'impatto con la probabilità di decesso: a 50 km/h ci sono solo 40% di probabilità di salvezza, a 30 km/h più del 90%. La stessa differenza tra una caduta accidentale dal primo piano o dal terzo piano di un edificio. Una bella differenza.



L'11 settembre 2020, il Senato ha approvato il testo della legge di conversione del decreto “semplificazione” (<https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2020/07/16/20G00096/sg>), dove ci sono

parecchie novità che riguardano il Codice della Strada. La riforma prevede anche l'introduzione della "strada urbana ciclabile" ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per le biciclette.

Si introduce così anche in Italia la "strada ciclabile" con priorità alla biciclette e monopattini. Che significa? E' una strada dove circolano auto e biciclette insieme con limite di velocità che potrebbe essere fissato a 30 km/h.

Con questo provvedimento, nei fatti, **la velocità massima nei centri abitati a 30 km/h diviene la norma, i 50 km/h l'eccezione**: la velocità massima si riduce "in tutte quelle aree con caratteristiche infrastrutturali che lo consentono, con eccezione delle principali arterie di scorrimento". Quindi il limite dovrebbe essere abbassato in tutte le strade cittadine, salvo eccezioni, come in diversi comuni hanno già realizzato e come chiedeva da qualche anno l'Anci, l'associazione dei Comuni italiani, le associazioni della mobilità dolce e le associazioni ambientaliste, al fine di "tutelare e garantire la sicurezza nelle aree urbane". La velocità media del traffico urbano non ne risente comunque: già oggi nei centri urbani non si superano i 20-30 all'ora. Il limite di velocità dell'assistenza elettrica per le bici a pedalata assistita è 25 km/h, per i motorini e gli scooter elettrici equivalenti ai motorini giunge persino a 45 km/h. La velocità media di un autobus urbano in città è in genere inferiore ai 30. Quindi, **sicurezza, costi sociali, favore alla mobilità attiva e a quella a zero emissioni dei trasporti pubblici o condivisi (sharing mobility), la riduzione del rumore e la qualità della vita urbana depongono a favore dei 30 all'ora**, tutte buone ragioni perché le città preparino il "rilancio e resilienza" post Covid19 estendendo le "zone 30" a tutte le vie urbane, salvo eccezioni ben segnate e limitate.

Quanti nuovi km2 di superficie urbana "zone 30" entro la fine 2020? Quanti km di vie e piazze nella nostra città? Quale obiettivo entro la primavera 2021 e dicembre 2021?



Zona scolastica istituita da Fiab a Teramo

Le zone scolastiche: ridisegnare lo spazio pubblico cominciando dalle scuole

Zone ed orari a rischio di incidenti sono gli accessi alle scuole, specie lungo le strade trafficate oppure negli orari o lungo le strade in cui le auto manovrano per accompagnare o scendere figli, nipoti o amici a scuola. Spesso e senza volerlo, coinvolgendo i minori in situazioni pericolose. Sempre in occasione della mini-riforma del Codice della Strada introdotta con il “decreto semplificazioni”, vengono previste le “zone scolastiche” attorno agli edifici che ospitano le scuole dall’asilo alle medie superiori e che coinvolgono le vie di accesso lungo i percorsi prevalenti seguiti dagli studenti. Queste aree devono essere riconoscibili con adeguata segnaletica di inizio e di fine: qui viene limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. Ovviamente i divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni, nonché ai titolari di contrassegno per disabili. Multe più salate per chi viola la zona scolastica, che vanno da 164 a 664 euro e in caso di reiterazione nel biennio, sospensione della patente da 15 a 30 giorni.

Alla riapertura completa di tutte le scuole (dall'infanzia all'università), **quante nuove zone scolastiche sono state definite dal nostro Comune?** E in che modo: con segnaletica e misure provvisorie oppure si è provveduto al **ridisegno delle strade d'accesso, alla progettazione e alla cantierizzazione di nuovi percorsi, aree pedonali, percorsi ciclabili o persino “percorsi scolastici”** sorvegliati e protetti. Quale programma il nostro comune ha predisposto, con quali tempi, per istituire tali misure **in tutte le scuole della città?**

Autovelox e telecamere di segnalazione infrazioni

Da ora in poi sarà il Prefetto ad autorizzare le nuove postazioni di autovelox in città, attraverso una analisi degli incidenti avvenuti e sulle loro cause. E' evidente che ne va segnata la presenza, anche per dissuadere gli eventuali trasgressori, dall'infrangere limiti di velocità o di accesso alle aree vietate, come ad esempio le zone scolastiche. A dirimere la questione è intervenuto con propria circolare del 22 ottobre 2020 il Ministero degli Interni (https://www.asaps.it/71141-ministero_dellinterno_legge_11_settembre_2020_n_120_recante_conversione_in_legg.html), con la quale si definiscono le modalità di applicazione degli autovelox e delle telecamere di sorveglianza del traffico e si ampliano le infrazioni che possono essere comminate con la videosorveglianza: quindi anche le infrazioni relative alle zone scolastiche e alla zone 30.

Quante telecamere, autovelox e zone sorvegliate per la sicurezza stradale sono state e saranno istituite entro la fine 2020? E quale programma si è dotato il Comune nei prossimi mesi ed anni?



Nuova corsia ciclabile in Corso Buenos Aires a Milano, settembre 2020

Le bike line, bicipolitane e percorsi ciclopeditoni

Accanto alle strade ciclabili, ogni città che non l'abbia già fatto, deve dotarsi e realizzare un vero e proprio piano della ciclabilità. In attuazione della Legge 2/2018, il Ministero dei Trasporti ha appena varato le [Linee guida cittadine per la redazione dei Biciplan](#). Ma intanto, come consentito dalle leggi varate nel corso dell'emergenza Covid19, i Comuni hanno cominciato a dotarsi di **nuove Bike Line o corsie ciclabili** per alleggerire di passeggeri i mezzi pubblici e non obbligare ad usare maggiormente l'auto anche nel corso della pandemia. Misure inserite tra il Decreto Rilancio e Il DL 76/2020 "Decreto Semplificazioni", per migliorare la sicurezza della ciclabilità sulle strade sia urbane che extraurbane. Si tratta delle corsie ciclabili, della casa avanzata delle biciclette, del doppio senso ciclabile e delle strade urbane ciclabili che sono le grandi novità di questo periodo, insieme al tanto declamato Bonus bici. Un incentivo di successo che va messo a sistema e indirizzato fortemente alla mobilità urbana e non solo alla crescita del comparto. La forte accelerazione sul fronte della ciclabilità deve anzitutto sviluppare una rete ciclabile estesa, connessa e integrata con le altre modalità di trasporto, come nell'esempio della bicipolitana di Pesaro che non a caso si sta diffondendo in città come Bologna e Milano. Inoltre l'inserimento delle corsie ciclabili pone anche con evidenza il tema della condivisione dello spazio pubblico poiché è prevista la promiscuità con brevi tratti e la condivisione della sede stradale anche in ambito extra urbano. Con i Piani urbani per la mobilità sostenibile (Pums) il raddoppio delle piste ciclabili è già previsto per 2.626 chilometri di nuove piste ciclabili, da sommare ai 2.341 chilometri di quelle già esistenti in 22 città italiane. E' tempo di sollecitare i Comuni a metterli in campo al più presto soprattutto ora che sono state sbloccate le risorse per il finanziamento con decreto del 10 ottobre del ministero dei

Trasporti e delle Infrastrutture per 137,2 milioni di euro da spendere in 22 mesi pena la revoca del finanziamento da destinare a ciclostazioni e di interventi per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina in coerenza con PUMS e Biciplan. Così la città di Milano potrebbe aggiungere ai 220 km già presenti altri 186, Roma ai 254 altri 293 e Torino concludere con altri 72 km quelli previsti al piano. Anche il ridisegno dello spazio stradale e pubblico sta consentendo attraverso interventi di urbanistica tattica di adattare lo spazio metropolitano e una maggiore dimensione di sicurezza e accessibilità, migliorando lo spazio urbano e la sua fruizione pubblica e va di pari passo con l'avvio delle opere infrastrutturali per il ridisegno stradale, la diffusione delle aree pedonalizzate e la disciplina generale 30 km/h, cura di spazi e passaggi pedonali, con particolare attenzione alla mobilità dei disabili e delle utenze scolastiche e disincentivo al mezzo privato.

Quante nuovi km di corsie ciclabili, di strade ciclabili, o di piste e bicipolitane nella nostra città entro la fine 2020, e per il 2021?



LEGAMBIENTE

