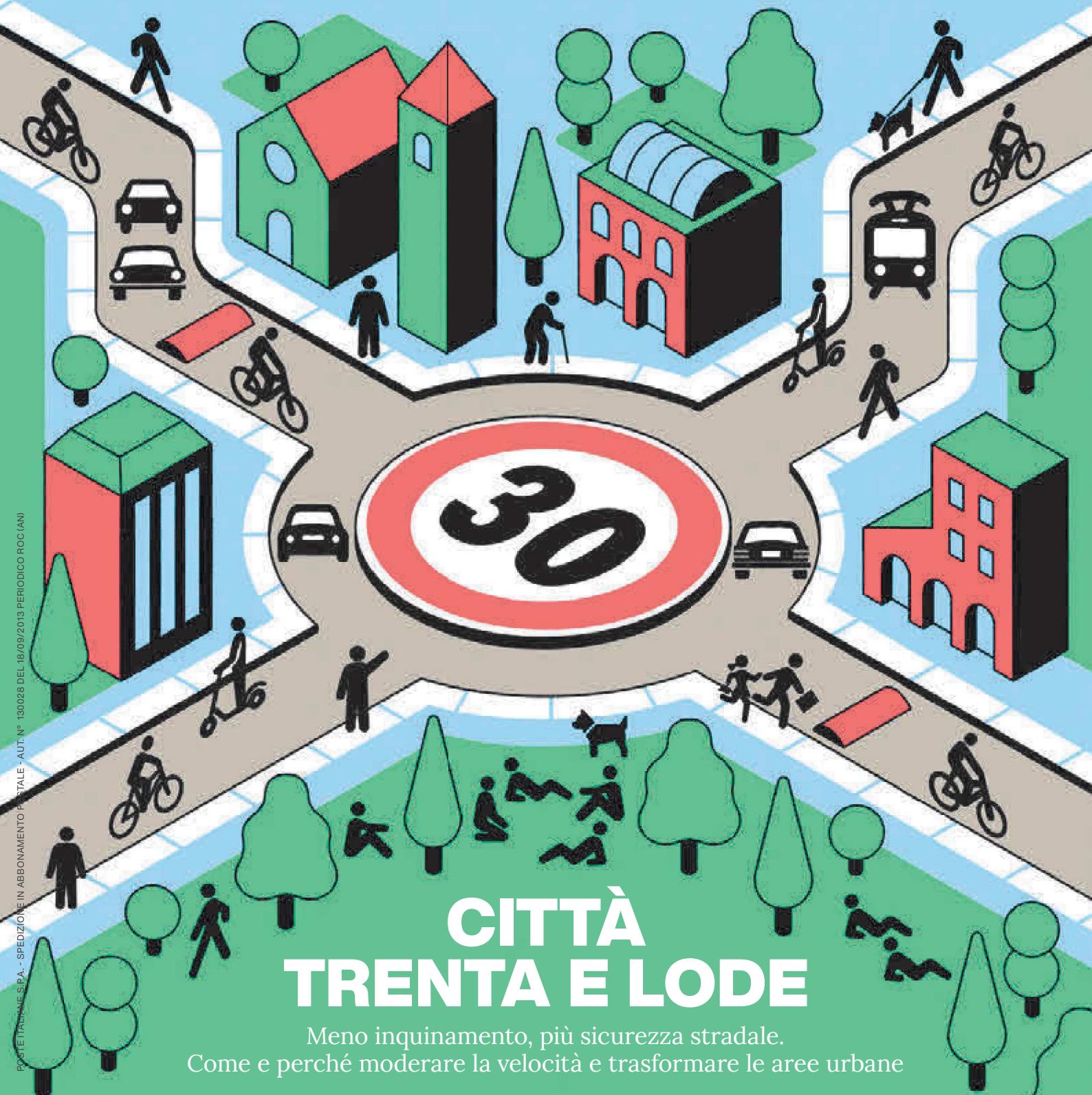


INCHIESTA
Turismo in quota al bivio

ANIMALI
Il ritorno del castoro

STILI DI VITA
Fumettisti vegani



CITTÀ TRENTA E LODE

Meno inquinamento, più sicurezza stradale.
Come e perché moderare la velocità e trasformare le aree urbane



LEGAMBIENTE



Campagna Soci 2023

Emergenza climatica, crisi energetica, conflitti: è davvero questo il pianeta che meritiamo? Se anche tu vuoi un futuro diverso, è il momento di costruirlo insieme. **Iscriviti a Legambiente.**

www.legambiente.it/soci

**TUTTO
PUÒ
CAMBIARE**



CAMPAGNA
ABBONAMENTI
2023

INSIEME VERSO IL MONDO CHE CAMBIA

© ILLUSTRAZIONE DI SIMONE ROTELLA



SOSTIENI NUOVA ECOLOGIA ABBONATI



La nuova ecologia
Il mensile di Legambiente
Dal 1979 dalla parte del pianeta



INFO

lanuovaecologia.it/store
abbonamenti@lanuovaecologia.it





EDITORIALE

di **Francesco Loiacono**

Cambiamo strada

Vivere, passeggiare, giocare, andare a fare la spesa, al lavoro o al cinema in totale sicurezza è possibile. Anche in Italia. Non serve la città ideale, quella da "Trenta e lode" disegnata per la nostra copertina da Jacopo Rosati, serve la voglia e la lungimiranza dei nostri amministratori di trasformare le aree urbane secondo il principio dei 30 chilometri orari. Urbanisti e progettisti lo dicono da tempo: ridisegnare gli spazi e organizzare il traffico veicolare, per indurre una riduzione della velocità di tutti i mezzi di trasporto, renderebbe le città più sicure e idonee a una rinnovata socialità. Muoversi più lentamente non cambia i tempi di spostamento, ma è necessario e urgente per ridurre lo smog, causa di 50.000 decessi l'anno in Italia, e contrastare quella violenza stradale che nello stesso arco

di tempo uccide tremila persone. Solo nel mese di gennaio, lungo le nostre strade sono morti 51 pedoni, sette di loro addirittura sotto al portone di casa mentre gettavano i rifiuti domestici. Tragedie che non possiamo più accettare.

In seguito alla morte del ciclista Davide Rebellin, travolto dal conducente di un camion lo scorso 30 novembre a Montebello Vicentino,

anche *La Nuova Ecologia* è scesa in strada e si è unita, il 13 dicembre 2022, al blitz "Basta morti in strada" indetto da numerose associazioni, davanti al ministero dei Trasporti. A fine incontro, una delegazione è stata accolta da due membri del gabinetto del ministro Salvini, propensi ad ascoltare e disponibili a successivi confronti per concertare soluzioni praticabili in tempi brevi. Il Consiglio comunale di Milano si è però portato avanti con il lavoro e il 9 gennaio ha approvato un odg in cui invita sindaco e giunta a proclamare il capoluogo "Città 30", istituendo il limite di velocità a 30 km/h a partire dal primo gennaio 2024. Una misura non ancora in vigore, lo sarà a Bologna da giugno, ma che ha aperto il dibattito e spinto altre amministrazioni a interrogarsi su questa vantaggiosa trasformazione.

Sulle nostre montagne, intanto, le ultime settimane di inverno confermano una tendenza ormai consolidata: la quota in cui trovare 30 cm di neve per almeno 100 giorni l'anno, è sempre più in alto. Con pesanti ripercussioni sul turismo invernale. Quello basato sull'industria dello sci è sempre più in crisi, come denuncia il dossier di Legambiente "Nevediversa". Gli impianti aprono a intermittenza e ricorrono sempre più spesso all'innervamento artificiale. Pure in quota, come in città, rallentare è l'unica strada verso un futuro sostenibile, anche economicamente. ●

'Nelle nostre città, come in quota, rallentare è l'unica via verso un futuro sostenibile. Anche economicamente'



IN COPERTINA: © illustrazione di **Jacopo Rosati**

STORIA DI COPERTINA

16 Città trenta e lode

La moderazione della velocità riduce l'inquinamento e aumenta la sicurezza stradale. Come trasformare le aree urbane

servizi di **Elisa Gallo, Matteo Dondé, Omar Di Felice, Ada Aliprandi, Andrea Poggio, Luca Valdiserri, Michele Guarnieri**

INCHIESTE

34 Sci sul fondo

Sulle Alpi la quota in cui spessore e durata della neve sono di almeno 30 cm per 100 giorni è sempre più in alto. Non nevicata, o nevicata troppo. Con gravi ricadute per il turismo invernale.

La fotografia di Legambiente
testi e foto di **Elisa Cozzarini**

40 A tutto hub

di **Lorenzo Marinone**

VERTENZE & CAMPAGNE

44 Freddo senza chimica

Entro il 2050 potrebbero esserci 5,6 miliardi di condizionatori. Bisogna abbattere l'utilizzo dei gas fluorurati come refrigeranti, che danneggiano clima e salute. E utilizzare quelli naturali

di **Rocco Bellantone**

48 Nel cuore del mondo

testi di **Francesca Caprini**, foto di **Francesco Pistilli**

55 La mattanza continua

di **Nicola Nicoletti**

57 Mettere radici a Cava de' Tirreni

di **Francesca Stazzonelli**

GAIA

66 Questa diga non è un albergo

Costruendo barriere e rifugi, i castori eurasiatici, in espansione in Italia, possono aumentare l'eterogeneità dell'habitat, promuovendo così la crescita della biodiversità. I risultati di uno studio italiano

di **Margherita Corti**



34

86



FUMETTO

77 In nome della verità

Ispirato a una storia realmente accaduta negli Usa, "Fuga di notizie" racconta un grave caso di inquinamento di acqua pubblica
di **Fabio Dessi**

CULTURA

82 Una, nessuna, centomila biblioteche

Sono i presidi culturali gratuiti più diffusi nel nostro Paese. Ma sono sempre meno frequentate
di **Marco Carlone**

86 Niente carne siamo fumettisti

di **Maicol & Mirco**

rubriche

33 Urban experience

61 Imprese

63 Equotech

71 Visioni

93 Segnalibro

97 Almanacco

opinioni

68 PROFONDO BLU

Futuro da decifrare
di **Domenico D'Alelio**

98 AMBIENTEUEOPA

*A Taranto e nel Sulcis
per la giusta transizione*
di **Mauro Albrizio**

La Nuova Ecologia

è anche su

Facebook, Twitter, LinkedIn, Telegram e Instagram.
E in podcast sulle maggiori piattaforme

lanuovaecologia.it

Il nostro magazine online con news e approfondimenti periodici.

Gli abbonati all'edizione digitale possono accedere già dal primo del mese allo sfogliabile della rivista e leggere e commentare gli articoli riservati

la nuova ecologia

DIRETTORE RESPONSABILE

Francesco Loiacono
(direttore@lanuovaecologia.it,
loiacono@lanuovaecologia.it)

ART DIRECTOR

Emiliano Rapiti
(rapiti@lanuovaecologia.it)

IMPAGINAZIONE E PHOTOEDITING

Sara Casna
(foto@lanuovaecologia.it)

REDAZIONE

(redazione@lanuovaecologia.it)

Fabio Dessi
(dessi@lanuovaecologia.it)

Rocco Bellantone
(bellantone@lanuovaecologia.it)

Giulia Assogna
(assogna@lanuovaecologia.it)

Luca Biamonte
(biamonte@lanuovaecologia.it)

COLLABORATORI

Mauro Albrizio, Stefano Ciafani, Lorenzo Ciccarese, Domenico D'Alelio, Milena Dominici, Sergio Ferraris, Enrico Fontana, Elisabetta Galgani, Andrea Grasseti, Carlo Infante, Gianlorenzo Ingrams, Katia Ippaso, Lorenzo Lombardi, Loredana Menghi, Marino Midena, Marco Pietrosante, Francesco Ruscito, Tito Vezio Viola

HANNO COLLABORATO A QUESTO NUMERO:

Ada Aliprandi, Marco Carlone, Margherita Corti, Elisa Cozzarini, Omar Di Felice, Matteo Dondé, Elisa Gallo, Michele Guarnieri, Maicol & Mirco, Lorenzo Marinone, Nicola Nicoletti, Andrea Poggio, Francesca Stazzonelli, Luca Valdiserri

EDITORE Editoriale La Nuova Ecologia soc. coop.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE Nunzio Cirino Groccia (presidente), Luca Biamonte, Fabio Dessi, Francesco Loiacono, Giampaolo Ridolfi

MARKETING E PUBBLICITÀ

Giampaolo Ridolfi
(ridolfi@lanuovaecologia.it)

Sergio Fontana
(advertising@lanuovaecologia.it)

COMUNICAZIONE, UFFICIO STAMPA, EVENTI

Luca Biamonte
(comunicazione@lanuovaecologia.it)

FORMAZIONE Luca Biamonte

(formazione@lanuovaecologia.it)

AMMINISTRAZIONE

Manuela Magliozzi
(magliozzi@lanuovaecologia.it)

PROMOZIONE Martina Mancinelli

(promozione@lanuovaecologia.it)

ABBONAMENTI

Martina Mancinelli
(abbonamenti@lanuovaecologia.it)

Per ogni comunicazione riguardante l'abbonamento a La Nuova Ecologia i **SOCI LEGAMBIENTE** devono rivolgersi all'Ufficio Tesseramento (06.86268316 - soci@legambiente.it).

Gli abbonati **NON ISCRITTI A LEGAMBIENTE** devono rivolgersi all'ufficio abbonamenti tel 06.3213054 abbonamenti@lanuovaecologia.it

SEDE LEGALE E REDAZIONE

Via Salaria 403 - 00199 Roma
Tel. 06.86203691
redazione@lanuovaecologia.it

Spedizione in Abbonamento Postale - Poste Italiane S.p.a. - spedizione in Abbonamento Postale - AUT. N° 130028 del 18/09/2013 Periodico ROC (AN)

STAMPA: Rotopress International, Loreto (AN), www.rotoin.it, info@rotoin.it

Testata reg. al Trib. di Roma al n.543 in data 11.11.1988 - ISSN 1127-686x

GARANZIA DI RISERVATEZZA

L'Editore garantisce la massima riservatezza nel trattamento dei dati forniti dagli abbonati. Ai sensi degli artt. 15 e 22 e dell'art. 34 del Regolamento

UE 2016/679 gli interessati possono in ogni momento esercitare i loro diritti rivolgendosi direttamente al Titolare del trattamento: Editoriale La Nuova Ecologia Soc. Coop., Via Salaria 403, 00199 Roma - Tel 06.3213054 privacy@lanuovaecologia.it

ABBONAMENTI

Abbonamento cartaceo + digitale per un anno 35 euro (sconto del 10% per convenzionati, biblioteche, scuole). Abbonamento solo edizione digitale per un anno 9,90 euro. Informazioni per il pagamento su www.lanuovaecologia.it/acquista

L'ISCRIZIONE A LEGAMBIENTE PUÒ COMPRENDERE L'ABBONAMENTO ANNUALE soci.legambiente.it

Stampato su carta riciclata 100% certificata Der Blaue Engel e N. E. L. Incollaphanato con Mater-Bi Novamont



Questa rivista ha neutralizzato le emissioni in atmosfera legate alla sua produzione in collaborazione con AzzeroCO₂, grazie a progetti realizzati in Italia e nel mondo che utilizzano fonti rinnovabili.

Nuova Ecologia (www.nuovaecologia.it) è un periodico che ha percepito (già legge 7 agosto 1990 n. 250) e percepisce unicamente i contributi pubblici all'editoria (legge 26 ottobre 2016 n. 198, d.lvo 15 maggio 2017 n. 70).

Chiuso in redazione il 23 febbraio 2023

Città trenta e lode

L'odg approvato a gennaio dal Consiglio comunale, che invita sindaco e giunta a proclamare Milano "Città 30" dal 2024, apre il dibattito sugli effetti positivi della moderazione della velocità. Dalla riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, a quella della violenza stradale

illustrazione di Jacopo Rosati





di Elisa Gallo

Immaginate marciapiedi ampi, di quelli che permettono di spingere un passeggino e camminare accanto a un'altra persona. Attraversamenti pedonali rialzati, con ampia visibilità di chi guida l'auto, portato a rallentare per fermarsi in prossimità. Immaginate strade con arredi urbani, restringimenti di carreggiata e parcheggi alternati che invitino, anche con la visuale, a condurre il proprio veicolo a velocità moderata e poter condividere la strada con chi va in bici o in monopattino. La città a 30 km/h orari è pensata per le persone, soprattutto le più vulnerabili, e per la loro sicurezza. Una città più silenziosa, dove la pianificazione degli spazi favorisce la mobilità attiva e disincentiva l'uso dell'auto a favore della riduzione dell'inquinamento.

Da quando a Milano, il 9 gennaio, il Consiglio comunale ha approvato un odg in cui invita sindaco e giunta a proclamare Milano "Città 30", istituendo il limite di velocità a 30 km/h a partire dal primo gennaio 2024, il tema della riduzione della velocità in ambito urbano è entrato nel dibattito, non solo politico. Finalmente si è iniziato a parlare della velocità come la causa che può rendere una collisione letale. Ma capire che cosa voglia dire "Città 30" per centri urbani con un'impostazione "autocentrica", come la gran parte di quelli italiani, richiede uno sforzo di immaginazione. Perché quello della "Città 30" è un percorso, una redistribuzione dello spazio più equa e democratica tra gli utenti della strada.

Fermare la strage

Secondo i dati Aci/Istat, in Italia oltre il 70% degli scontri avviene in ambito urbano e tra le prime tre cause c'è l'eccesso di velocità, sia come causa diretta che come aggravante in caso di collisioni dovute a distrazioni o errori. Nel 2019 la violenza stradale ha fatto 20.773 vittime, di cui 3.173 morti e 17.600 feriti gravi (Istat, 2019). Nei primi sei mesi del 2022 i morti sono stati 1.450, in aumento rispetto all'anno precedente ma in calo rispetto



al 2019, ancora lontani in ogni caso dall'obiettivo europeo di dimezzare le vittime entro il 2030 e di raggiungere la "Vision zero" nel 2050. Anche il 2023 non è iniziato bene. Secondo i dati dell'Osservatorio pedoni di Asaps, nel solo gennaio sono state uccise sulle nostre strade 51 persone a piedi.

Un manifesto per tutti

"Con una media di 561 feriti e 7,9 vittime ogni giorno, 1 ogni 3 ore, soprattutto in ambito urbano, gli incidenti stradali attualmente sono in Italia la prima causa di morte per i giovani, oltre a essere la prima causa di morte del lavoratore in itinere, con un costo sociale complessivo pari a 16,4 miliardi di euro, ovvero lo 0,9% del Pil nazionale, secondo dati Aci-Istat 2021". È quanto hanno denunciato le associazioni promotrici di una manifestazione, lo scorso dicembre, di fronte al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti al grido "Basta morti in strada". Legambiente, Fiab, Asvis, Kyoto Club, Vivinstrada, Ancma, Salvaiciclisti, Fondazione Michele Scarponi, Amodo e Clean Cities campaign

Nella foto,
il lungofiume
pedonalizzato
della città
di Bilbao (Paesi
Baschi, Spagna).
Sulla riva destra
del Nervión,
il Guggenheim
Museum

**Oltre il 70% degli incidenti
in Italia avviene in ambito urbano
e tra le prime cause
c'è l'eccesso di velocità**



OTTO VANTAGGI DEI 30 KM/H

- 1** maggiore sicurezza
e meno incidenti stradali
- 2** impatti
meno violenti
- 3** riduzione
del **rumore**
- 4** riduzione
degli **inquinanti**
- 5** **capacità stradale**
maggiore
- 6** aumento della qualità
della strada come
spazio pubblico
- 7** maggiori introiti
per il **commercio locale**
- 8** quartieri più **piacevoli**
da vivere

hanno chiesto al governo l'apertura di un tavolo sul tema con la presentazione di un vademecum Città 30. «L'istituzione delle "Città 30" è un provvedimento innovativo ed efficace che coniuga l'integrazione tra le diverse composizioni modali di trasporto, il rispetto degli impegni climatici, il miglioramento della vivibilità e una significativa fluidificazione del traffico – spiega Alessandra Bonfanti, responsabile di Legambiente per la mobilità attiva – Il vademecum redatto da esperti delle associazioni pone la necessità di misure per tutelare gli utenti della strada». «Il percorso per ridurre la mortalità sulle strade e migliorarne la vivibilità – aggiunge Alessandro Tursi, presidente Fiab – non può prescindere dall'adozione di una legge quadro nazionale delle "Città 30" che i promotori della campagna [#città30subito](#) chiedono all'unanimità e con forza al Parlamento, mettendo a disposizione un vademecum, frutto di studi, ricerche e competenze».



Differenze che contano

A 30 km/h si dimezza lo spazio di frenata, da 28 a 13 metri, e se a 50km/h è altamente probabile che chi viene investito muoia, riducendo la velocità il rischio di danni gravi è più contenuta. Può aiutare a capire meglio la differenza il video di una simulazione realizzato nel 2018 da "Ready2Go", il programma Aci di guida sicura: in caso di una collisione a 50 km/h in auto, l'urto è pari a quello del veicolo lasciato cadere da 9,75 metri. Riducendo la velocità a 30, l'urto sarebbe invece pari a quello del veicolo lasciato cadere da 3,5 metri, con danni decisamente minori. Ma la moderazione della velocità porta benefici anche per la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico: la misura porta infatti a disincentivare l'uso dell'auto, rendendo evidente la sua inefficienza, soprattutto per gli spostamenti brevi (3-5 km, tra il 40 e il 60% degli spostamenti in ambito urbano), e aumentando l'attrattiva dei percorsi in bici o a piedi.



In alto, da sinistra:
automobili
attraversano
il centro
di Bruxelles; tipica
strada medievale
a Laiden, in Olanda

Strade da seguire

A Cesena le prime “Zone 30” risalgono al ’98. Ma è stata Olbia, a giugno 2021, la prima città italiana a istituire il limite di 30 km/h in tutto l’ambito urbano. A Bologna il riferimento alla “Città 30” era contenuto nel piano della mobilità sostenibile del 2019, ma in una forma poco definita. Nel 2021 invece, con la petizione “Bologna 30” promossa da Simona Larghetti – allora attivista, ora consigliera comunale – si è tornato a parlare di “Città 30”. Una petizione e una campagna di informazione sostenute anche dal candidato sindaco Matteo Lepore, che una volta vinte le elezioni ne ha avviato l’iter.

La moderazione della velocità porta benefici anche in termini di riduzione dell’inquinamento acustico e atmosferico



A partire da giugno Bologna diventerà dunque “Città 30”, ufficialmente. «Le regole partono da un giorno all’altro ma la trasformazione richiede tempo e investimenti. Per ora ci sono 100.000 euro stanziati per la segnaletica e 16 milioni nel bilancio comunale per il piano triennale dei lavori – spiega Simona Larghetti – Non si tratta solo di cambiare modo in cui si guida, va ripensata la funzione della strada come spazio pubblico, introducendo panchine, ombreggiature, riduzione del traffico veicolare nelle zone residenziali, piste e corsie ciclabili, piazze scolastiche... E si fa condividendo le informazioni con campagne di comunicazione, percorsi di partecipazione, azioni che il Comune ha in agenda per convincere anche i più critici».

Altre città si stanno muovendo in questa direzione. Torino, a novembre, ha approvato una mozione del Consiglio comunale per ridurre il limite di velocità nelle strade senza diritto di precedenza, che l’assessora Chiara Foglietta intende mettere in pratica partendo dal coinvolgimento delle circoscrizioni e degli stakeholder, per poi estendere la



‘I cittadini possono collaborare’

Intervista a Marco Mazzei, il consigliere comunale che ha proposto l'odg per proclamare Milano “Città 30”

A due mesi dall'odg che invita sindaco e giunta a proclamare Milano “Città 30”, che cosa è successo?

Tanti consiglieri comunali mi hanno contattato per sapere come replicarlo. Anche Roma vorrebbe prendere lo stesso percorso e avremo un incontro con i consiglieri a favore. Beppe Sala ha intanto dichiarato che visiterà Parigi e Londra per confrontarsi con i rispettivi sindaci... Ero consapevole dell'importanza del tema ma non mi aspettavo questa reazione. È stata percepita la differenza fra “Zone 30” e “Città 30”, e cioè che va cambiato radicalmente l'approccio alla velocità.

Qual è la differenza tra “Zona 30” e “Città 30”?

Le “Zone 30” si sono diffuse per migliorare la qualità della vita, la sicurezza. Con l'idea che riguardassero solo le zone residenziali. Ma chi abita sulla Circonvallazione non deve avere le stesse tutele di chi abita in via Melzo? C'è poi il tema della chiarezza del messaggio: la varietà di limiti è pericolosa per chi è alla guida e deve valutare ogni volta dove si trova per capire a che velocità andare. I 50 km/h devono diventare un'eccezione per poche strade.

Che impatto avrà una “Città 30” sul modo di guidare?

Quello che fa una “Città 30” è modificare le accelerazioni ai semafori, gli “stop & go” che portano ad accelerare per frenare poco dopo, permettendo una guida meno “nervosa”. Va a incidere sulla velocità elevata nei grandi viali e circonvallazioni, dove ci sono già le onde verdi semaforiche, per cui la fluidità del traffico è mantenuta. La critica sui tempi di percorrenza vale solo se si prende in considerazione un rettilineo senza interruzioni, ma non esiste, se non in alcuni viali alle 3 di notte.

Quali i passaggi per trasformare Milano?

Già nel provvedimento c'è un ordine di indirizzo: fare interventi strutturali di moderazione del traffico nelle strade in cui sono già previsti cantieri per i sottoservizi o altre manutenzioni. Ci sono poi alcuni piani in fase di revisione, come quello dei parcheggi, che andranno integrati. Introduciamo strumenti tecnologici per monitorare il piano. Chiederò inoltre di prevedere un limitatore di velocità per le auto del *car sharing*, come avviene per i monopattini. Ma accanto alle infrastrutture serve l'ingaggio della popolazione – spiegare, raccontare, condividere – e non un approccio sanzionatorio. Bisogna creare una massa critica a favore della validità del provvedimento. E qui è fondamentale il ruolo delle associazioni.

(Eli. Gal.)

misura a tutta la città. «La mozione è un rinforzo delle linee guida dell'amministrazione, come la “Città della prossimità” che prevede le zone 30, le pedonalizzazioni e le scuole *car free* – spiega Foglietta – Molte vie secondarie, oltre ai controviali, sono già a 30 km/h ma non è stato comunicato a sufficienza». Anche Lecce, pur non essendo ancora sulla strada della “Città 30”, ha in programma di aumentare le sue zone 30. «Stiamo ridisegnando gli spazi delle sedi stradali – dice l'assessore alla Mobilità, Marco De Matteis – provando a ridurre l'ampiezza, allargando marciapiedi. Abbiamo iniziato a dare più spazio ai mezzi alternativi, dalle preferenze per il trasporto pubblico agli interventi per favorire la mobilità attiva». E poi ancora Bergamo, che intende espandere le zone 30 fino all'80% delle strade urbane... La strada è ancora lunga. Quello che serve, come recita il “Manifesto Città 30”, è “uno sguardo lungo e un agire perseverante e convergente tra governo, Comuni, organizzazioni della mobilità attiva e sostenibile, delle vittime della strada ed economico-sociali”.

CITTÀ 30 IN 10 MOSSE

Come trasformare il tessuto urbano per renderlo
più vivibile e più sicuro

a cura di **Matteo Dondé***



1

impedire il traffico
di attraversamento
nei quartieri
residenziali (modello
superilles
di Barcellona)

2

restringimento
delle carreggiate

3

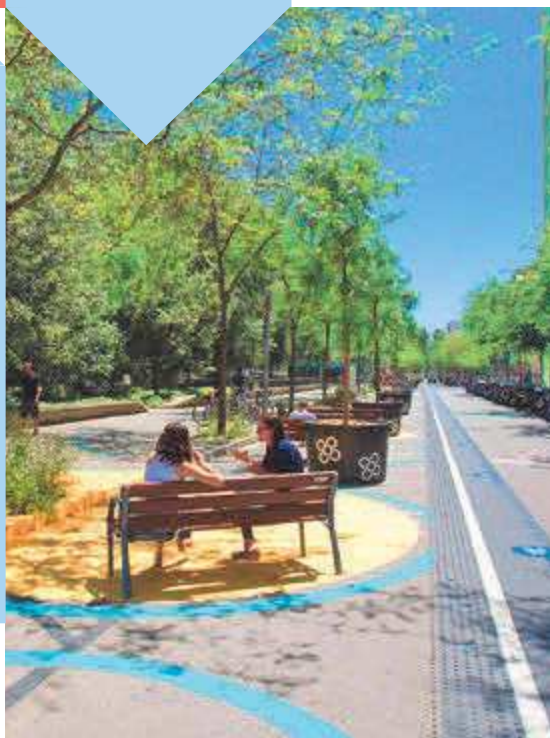
ampliamento
dei marciapiedi
in corrispondenza
di tutti gli
attraversamenti
pedonali

6

riduzione dei raggi
di curvatura

7

installazione di
cuscini berlinesi



8

strade residenziali
a priorità pedonale
e ciclabile





Riorganizziamo lo spazio urbano

Una nuova regolamentazione delle aree di traffico e della circolazione favorisce la convivenza fra tutti gli utenti della strada, che torna luogo di relazioni e funzioni

4

rompere l'asse rettilineo delle strade residenziali abbandonando il linguaggio dell'automobile (modello woonerf olandesi)

5

isole salvagente obbligatorie per strade di larghezza pari o superiore a 10 metri

9

"zone de rencontre" in ogni quartiere (zone pedonali che diventano luoghi centrali di vita del quartiere sul modello francese)

10

chiusura su 24 ore di tutte le strade scolastiche

Il desiderio di migliorare la qualità di vita nei centri urbani è strettamente connesso con una maggior sicurezza della circolazione stradale e con la riduzione delle emissioni foniche e dei gas di scarico. Esigenze compatibili con il bisogno di mobilità, se si sfruttano le potenzialità della stessa e si ridimensionano i rischi. Il traffico deve essere al servizio dell'uomo, non sopraffarlo. Allo stesso tempo, non dobbiamo accettare quale tributo della società mobile l'incremento degli incidenti con gravi danni alle persone. Un contributo può arrivare dalla riduzione delle velocità a 30 km/h e dalle misure di moderazione del traffico. Invece di differenziarli in gruppi, è possibile realizzare una convivenza sicura di tutti gli utenti della strada, oltre che un'elevata qualità abitativa e di vita per i residenti.

Quattro principi devono guidare la trasformazione. Il primo è "libertà di movimento". A piedi o con un mezzo, l'uomo vuole e deve spostarsi per soddisfare le sue esigenze. La strada è parte integrante della quotidianità e non riservata al solo traffico motorizzato. Il secondo è "rispetto reciproco". Ognuno merita rispetto e ciò vale anche nella circolazione stradale, indipendentemente da una disabilità, dall'età e dal mezzo utilizzato. Il rispetto influisce sulla sicurezza e contribuisce a un clima disteso. Il terzo è "rivalutare gli spazi". Il fatto che la strada sia di tutti, a partire

dal più fragile, deve essere un obiettivo per far crescere anche l'attrattiva economica di un luogo. Anche l'uomo ha bisogno di spazi. Il quarto e ultimo principio è la "moderazione del traffico". Strumento decisivo per raggiungere due obiettivi: aumentare la sicurezza stradale e migliorare la qualità abitativa e di vita. Esiste un ampio ventaglio di misure in grado di promuovere la convivenza di tutti gli attori e utenti della strada.

La qualificazione della rete viaria in contesto urbano, attraverso le tecniche della moderazione del traffico, risponde a tre obiettivi: moderare la velocità del traffico veicolare, mettere in sicurezza le utenze pedonali e ciclabili, rendere più fruibile la strada come spazio di relazione tra luoghi e funzioni. Si tratta del concetto di *living street*, che pensa la strada non solo come asse di scorrimento del traffico veicolare ma come spazio di relazione tra una pluralità di utenti e funzioni. Ricerche condotte in Paesi che hanno adottato tecniche di moderazione del traffico evidenziano che la riduzione della velocità comporta benefici per gli stessi automobilisti. Non sono misure contro chi si sposta in auto ma a favore della sicurezza e della convivenza tra tutti gli utenti della strada.

* architetto, esperto in pianificazione della mobilità ciclistica, moderazione del traffico e riqualificazione degli spazi pubblici



**‘All’estero
code di auto
attendono dietro
al ciclista prima
di superarlo.
E nel farlo
sono gentili’**

chiusura delle strade scolastiche.

Serve l'intervento politico: in primis per incentivare le persone a muoversi in maniera più leggera, attraverso il potenziamento del trasporto pubblico locale e la messa in atto di infrastrutture adeguate alla mobilità dolce. Ma pensare che il traffico vada per forza separato e che ciò non sia possibile in Italia, vista l'architettura delle nostre città, è sbagliato. Si deve intervenire con ciò che si ha già tra le mani: in molti posti d'Europa le ciclabili, dove non è possibile costruirne di nuove, sono semplicemente ricavate togliendo spazio a parcheggi e passaggi veicolari. È il concetto di "restituzione dello spazio" quello di cui ci dobbiamo riappropriare. Uno spazio urbano in grado di farci vivere in maggior sicurezza e con la consapevolezza che una città più vivibile genera benessere e innesca circoli virtuosi da cui tutti possiamo trarre benefici.

Sogno città in cui sia possibile pedalare in sicurezza senza rischiare di lasciarci la vita. E so che è un sogno concreto perché mi baso sull'esperienza maturata dalla mia attività, che mi porta a vivere l'Europa da parecchi anni in moltissime situazioni, anche quelle per cui in Italia si viene attaccati. Senza andare troppo lontano, in Francia e Spagna è usuale assistere a code di auto che attendono dietro al ciclista di poterlo superare solo quando ci sono le condizioni di sicurezza per entrambi, e nel farlo sono sempre molto gentili. ●

* Ex ciclista professionista, oggi campione di ultracycling, specialità che prevede gare su distanze lunghissime

Questione di rispetto

*Nel mondo ci sono tanti esempi di città e strade vivibili.
E insegnamenti su come comportarsi con gli utenti deboli*

di **Omar Di Felice***

Ad Amsterdam è stato appena inaugurato un parcheggio sotterraneo in grado di contenere oltre 7.000 bici. Parigi è nel pieno dell'attuazione delle riforme per diventare una città in cui è possibile spostarsi esclusivamente con i mezzi pubblici e in modalità dolce. A Bruxelles l'istituzione della "Città 30" ha dimezzato le vittime in strada. In Italia invece ancora ci interroghiamo sull'opportunità di adottare misure analoghe nei nostri centri, sempre più ostaggio del traffico veicolare. Il primo dato che dovrebbe farci riflettere è il numero di pedoni morti per investimento: 51 nel solo gennaio.

Nonostante si stia iniziando a trattare il tema, resta sbagliato il punto di partenza: mettere tutti sullo stesso piano,

invocando il rispetto reciproco, termine che da solo è fuorviante. Se è vero che il rispetto sia la base fondamentale di qualunque sistema sociale, e in qualunque ambito, lo è altrettanto il fatto che le regole di convivenza sulla strada devono essere diversificate a seconda del mezzo che si utilizza per gli spostamenti. L'esempio dell'elefante che si muove in una stanza piena di cristalli è quello più calzante: deve avere lui la cura maggiore verso i cristalli (gli utenti più deboli), affinché i suoi gesti alla guida non possano causare incidenti talvolta mortali. Il resto d'Europa l'ha capito e lo sta attuando da anni, con misure che da noi vengono viste come "metodi per far cassa": riduzione dei limiti di velocità, pedonalizzazione di intere aree urbane,



A misura di bambino

Le strade scolastiche sono una soluzione efficace per promuovere un ambiente più sicuro e salutare per i bambini e le loro famiglie. A Sant'Arpino, una delle prime sperimentazioni del Sud Italia

di Ada Aliprandi

Gli incidenti che coinvolgono i bambini sono troppi frequenti in tutta Europa, e l'Italia non fa eccezione. I più piccoli sono anche i più vulnerabili all'inquinamento atmosferico a causa di polmoni meno sviluppati e di un sistema immunitario più debole rispetto agli adulti. Immaginate ora una città in cui i bambini possono respirare aria pulita, socializzare e andare a scuola a piedi in sicurezza.

È questo il mondo che possiamo costruire con le "strade scolastiche". Si tratta di aree vicine a una scuola in cui è vietato il traffico veicolare durante gli orari di entrata e uscita, per garantire la sicurezza

di tutti i bambini. Il transito viene consentito solo a pedoni, bici, mezzi per il trasporto dei disabili ed eventualmente scuolabus. In alcune città europee sono già una realtà: ce ne sono 500 a Londra, 180 a Parigi, 120 a Barcellona. In Italia sono state avviate alcune sperimentazioni con numeri molto inferiori e spesso affidate all'iniziativa di genitori, insegnanti e associazioni.

Un esempio è la "strada scolastica" di Sant'Arpino (Ce), tra le prime del Sud. L'iniziativa ha preso avvio lo scorso dicembre presso l'Istituto comprensivo "Rocco - Cav. Cinquegrana", nell'ambito del progetto "Lavori in Corso - Adottiamo le città", in collaborazione con il circolo "Geofilos" di Legam-

Sopra, la strada di una scuola romana "liberata" dalle automobili. Nella pagina di sinistra, Omar Di Felice in Finlandia

biente. «L'idea nasce dai bisogni espressi dai bambini della scuola, che vivono in una realtà quotidiana segnata da strade insicure, assenza di marciapiedi, traffico selvaggio e sensazione costante di pericolo», racconta Susy Pascale, docente, coordinatrice del progetto e volontaria di Legambiente. «Abbiamo preso in considerazione queste richieste e avviato un percorso, grazie al sostegno di famiglie e associazioni, che incrocia mobilità sostenibile, aria pulita e utilizzo virtuoso degli spazi pubblici a vantaggio dei bambini».

Lo scorso 6 maggio, in occasione dell'iniziativa europea "Streets for kids" promossa da Clean Cities, gli alunni dell'istituto hanno depositato la lettera in Comune per chiedere la chiusura al traffico fuori scuola. Da dicembre il loro sogno è diventato realtà. «L'iniziativa restituisce alla comunità uno spazio sicuro, fondamentale per il benessere di tutti. Le famiglie hanno accolto positivamente la proposta e si sono adattate spontaneamente alle nuove regole, ma la paura è che il sogno possa svanire – mette in guardia la dirigente scolastica Maria Debora Belardo – La continuità dell'iniziativa dipende interamente dai volontari, senza nessuna collaborazione delle istituzioni».





Tutti in treno

Il trasporto pubblico regionale dovrebbe essere il servizio universale per tutti. Eppure si investe ancora poco per garantire mobilità a milioni di persone

di **Andrea Poggio**

In Germania da giugno a settembre sono stati offerti a tutti i cittadini abbonamenti ai servizi di trasporto regionali (treni e autobus) ad appena 9 euro al mese: il 18% dei tedeschi hanno sostituito completamente l'auto con i mezzi pubblici, il 31% si sono limitati a usarli più "frequentemente", molti altri ne hanno approfittato per qualche gita estiva in più. L'offerta è finita per i costi proibitivi (2,7 miliardi in tre mesi) e perché ha messo in luce l'insufficiente offerta di mezzi pubblici puliti in Germania.

Ma quasi 50 milioni di tedeschi hanno goduto

Sopra, la Stazione Centrale di Milano. A fianco, ragazzi giocano davanti la loro scuola a via Alessandro Nanni, Olbia: la prima strada scolastica della Sardegna

OBIETTIVO ZERO

Dalle zone a basse emissioni a quelle a zero emissioni. La transizione che serve per combattere l'inquinamento

Le zone a basse emissioni (Lez, low emission zone) si stanno diffondendo in Europa con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento entro il 2035 limitando la circolazione di veicoli inquinanti. Si differenziano dalle Ztl (zone a traffico limitato) perché il divieto di accesso non è esteso a tutti i veicoli indistintamente, ma solo ad alcune categorie, in base alla norma che li classifica da Euro 0 a Euro 6.

«Un report pubblicato dalla Clean Cities campaign dimostra l'efficacia delle Lez nel ridurre i livelli di inquinamento. Lo studio documenta una diminuzione media del 20% delle concentrazioni di biossido di azoto. Una riduzione che è arrivata fino al 44% a Londra grazie l'espansione della ultra-low emissions zone», commenta Simone Nuglio, responsabile Clean Cities di Legambiente, la campagna europea per la transizione delle città verso le emissioni zero. Il tema è stato anche al centro del tour promosso dall'associazione, che ha visitato 17 città per discutere di mobilità urbana.

In Italia ci sono ancora poche vere e proprie zone a basse emissioni, come, ad esempio, l'Area B di Milano. «Le amministrazioni locali dovrebbero iniziare immediatamente a crearle – riprende Nuglio – Soprattutto le nove città incluse nella Missione per la neutralità climatica, che dovrebbero definire un percorso entro il 2030, con il potenziamento del trasporto pubblico, dello sharing e di nuove soluzioni, come i servizi di trasporto a chiamata». Una transizione che serve a salvare vite umane.

(Ada Aliprandi)

Il 16 marzo, alle 10, lo streaming della tavola rotonda di Clean Cities su lanuovaecologia.it



**Una carrozza
della metropolitana
di Milano**

dei benefici e, a grande richiesta, è stato deciso di riproporre l'offerta a un prezzo più abbordabile anche per il ricco Stato tedesco: 49 euro al mese. Anche la Spagna ha introdotto da settembre a dicembre 2022 un rimborso del 100% sul costo degli abbonamenti e dei biglietti per le tratte ferroviarie locali e di media distanza. E in Italia? I ministri del governo Draghi, Enrico Giovannini e Andrea Orlando, hanno proposto un bonus di appena 60 euro sull'abbonamento al trasporto pubblico: è la direzione giusta. Ora anche il governo Meloni ha riproposto il bonus, ma solo per i redditi bassi (sotto i 20 mila euro). Contemporaneamente ha prorogato i bonus benzina da 200 euro, ma solo per i dipendenti delle imprese private. Il tutto più per accontentare i benzinai che per aiutare gli italiani a muoversi. Ovviamente.

In Italia l'offerta di treni pendolari e metropolitane, quello che davvero garantisce la mobilità



In Italia l'offerta di treni pendolari e metropolitane è un quarto dei grandi Paesi europei e spesso i servizi non sono integrati fra loro

quotidiana di milioni di persone, è un quarto degli altri grandi Paesi europei. Manca tutto: linee, stazioni e treni. Roma ha tre metropolitane, Madrid dodici. I servizi spesso non sono integrati tra loro: tratte, orari, offerte tariffarie non permettono di recarsi al lavoro, a scuola, di accedere ai servizi essenziali o di portarsi appresso bici, monopattini e carrozzine.

Ne paga le spese la mobilità ciclo pedonale nelle aree urbane, penalizzata dalla carente offerta del mezzo pubblico lungo le tratte più lunghe e trafficate.

Grazie al Pnrr, stiamo acquistando 3.400 bus elettrici e a metano, ma dovremmo aggiungere 7.000 bus elettrici all'anno per cambiare tutti quelli in circolazione entro il 2030. Sempre grazie al Pnrr faremo 11 km di nuove linee metropolitane, ma ne avremmo bisogno di altri 2-300 per raggiungere la media europea, così come di nuovi 400 km di moderne linee tranviarie e altrettanti di filovie.

Intanto, siamo il Paese che ha speso 1 miliardo all'anno, dal 2020, in bonus per comprare auto nuove, anche diesel e benzina. Unici nel Vecchio continente. Non abbiamo capito che l'automobile non sarà più per tutti. In quindici anni il prezzo d'acquisto medio di un'auto nuova è aumentato in Italia di 10.000 euro (dati Unrae), mentre il potere d'acquisto del salario medio è ancora fermo al 1990. ●

Bombe da disinnescare

La violenza stradale ha un costo umano, emotivo e sociale insostenibile. Bisogna prendere la strada della prevenzione, a partire dalle scuole. E come società prendersi cura di chi “sopravvive” a un dolore enorme

di **Luca Valdiserri**

Che cosa hanno in comune la violenza stradale e il terremoto che ha devastato Turchia e Siria? In estrema sintesi, due cose: la prevenzione, fondamentale, che invece manca. E inoltre l'interesse, legittimo, sul numero dei morti, che però non tiene conto dell'immensità del dolore che colpisce chi sopravvive. Chissà quando sapremo la cifra esatta delle vittime causate dal sisma. Ma già da adesso conosciamo quali sono state le procedure dei governi turchi sulla prevenzione in un'area fortemente sismica. In una sola parola: condoni. “L'ultimo – spiega il Post – risale al 2018 e permetteva ai costruttori di pagare una multa per evitare di dover mettere a norma i propri edifici secondo gli standard di sicurezza in vigore. I costruttori che pagarono la multa furono tantissimi e l'agenzia governativa che si occupa della sicurezza edilizia stimò che circa la metà degli edifici in Turchia – parliamo di 13 milioni di appartamenti – non fosse a norma. In più, il fatto che siano crollati anche molti edifici costruiti negli ultimi anni mostra come le negligenze nella costruzione siano proseguite anche di recente, nonostante la legislazione antisismica più stringente”.





In alto, da sinistra: flashmob a piazzale Loreto (Mi), dove una donna è stata travolta da un tir; “Zona 30” a via Manzoni (Mi). Nella pagina precedente, fiori sul luogo di una collisione mortale a corso Francia (Rm)

Un discorso simile si può fare per l'emergenza sulle nostre strade. Il 2022 – il dato non è ancora ufficiale ma altamente credibile – ha visto oltre tremila morti in scontri e collisioni. Il 2023 – basti pensare ai cinque ragazzi di Fonte Nuova – è iniziato con percentuali ancora più terrificanti. Le morti portano sempre a richieste di legge più severe, controlli più frequenti, manutenzione effettiva, e non solo a parole, delle strade. Tutto giusto, tutto utile. Dov'è. Quello che in Italia manca, però, è un impegno chiaro e duraturo per l'introduzione dell'educazione stradale nelle scuole. Cioè nel posto dove tutti i ragazzi, i futuri cittadini, sono obbligati ad andare. Per tornare alla metafora con il terremoto: solo così potremo costruire un futuro su basi solide, antisismiche. Altrimenti saremo sempre in balia di quello che chiamiamo destino. Una scorciatoia psicologica per allontanare da noi quelle che invece si chiamano responsabilità.

‘Arriverà il giorno in cui, anziché in quanti secondi l'auto va da 0 a 100 km/h, chiederemo quali sono le dotazioni di sicurezza’



Prevenire costa. Ed è una spesa che, se fatta bene, sembra anche difficile da giustificare. Pensiamo a quello che è successo sugli aerei dopo l'attentato terroristico alle Torri Gemelle di Manhattan, l'11 settembre 2001. Uno dei primi accorgimenti per impedire ai passeggeri non autorizzati di entrare nella cabina di pilotaggio è stato dotarle di una porta corazzata. Una blindatura impossibile da sfondare dall'esterno. Un ulteriore sistema di sicurezza fa sì che la postazione di comando abbia tre modalità di funzionamento: con “unlock” i piloti permettono agli assistenti di bordo di entrare; con “norm” la cabina è chiusa ed è possibile entrarvi soltanto dopo aver inserito un codice; con “lock” la porta non può essere aperta neppure attraverso il codice per 20 minuti, al termine dei quali, automaticamente, ritorna in modalità “norm”. La porta, naturalmente, ha un costo. Se non ci fosse stato l'11 settembre, le compagnie aeree l'avrebbero sostenuto? Il quesito può essere posto anche in altra maniera: se gli aerei avessero già avuto in dotazione questa porta, gli attentati non sarebbero avvenuti, almeno non in questa modalità. A questo punto, le compagnie aeree lo avrebbero ritenuto un costo inutile? E ne avrebbero dato la “colpa” a chi l'aveva proposta? Fare prevenzione sulla violenza stradale significa formare una nuova categoria di cittadini. Più attenta anche all'aspetto ambientale, a sposta-



menti sostenibili, a strade più sicure e anche più vivibili. L'economia si basa sulla domanda e sull'offerta. Arriverà un momento in cui, anziché chiedere in quanti secondi la nostra auto va da 0 a 100 km/h, domanderemo quali sono le dotazioni di sicurezza?

La seconda questione riguarda il conteggio delle vite perdute. Quelle del terremoto si contano in migliaia e migliaia. Il numero esatto, anche per la poca accuratezza delle notizie che arrivano dalla Siria, forse non lo sapremo mai. Limitarsi ai morti, con il massimo rispetto per chi deve piangere un lutto, non rende però l'idea di quale devastazione un terremoto oppure lo stillicidio quotidiano della violenza stradale possano infliggere a una comunità. Feriti nel corpo e nell'anima, persone che rimangono senza casa o che la vedono trasformarsi in una specie di museo del dolore e del ricordo, altre persone che perdono il lavoro o che non riescono più a lavorare come prima perché tutto quello che sembrava naturale improvvisamente perde ogni significato. Nel 2022 ci sono stati oltre 600 feriti al giorno per scontri e collisioni stradali. Un costo emotivo e sociale – spese mediche, riabilitazione fisica ma anche psicologica, giorni di lavoro perduti – che pesa sull'intera cittadinanza. La violenza stradale non è un colpo di pistola che uccide una persona: è una bomba in una piazza che provoca morti, feriti e traumatizzati. ●

Fare inversione

È necessario cambiare il linguaggio dei media, che nel caso della violenza stradale usano spesso termini che tendono a giustificare chi ha comportamenti sbagliati alla guida

di **Stefano Guarnieri**

Il termine *incidente* lascia intendere che l'evento accaduto è al di fuori del controllo umano. In realtà almeno il 95% degli scontri stradali è dovuto a comportamenti alla guida evitabili, e dunque non sono incidenti.

“Avvenimento inatteso che interrompe il corso regolare di un'azione.” Così la Treccani definisce il significato di *incidente*. E l'aggettivo *incidentale* viene tradotto dallo Zingarelli con “evento che avviene per caso”.

L'etimologia della parola *incidente* va ricercata nel latino *incidens*, participio presente del verbo incidere “accadere, sopravvenire”. Ha dentro di sé il concetto di destino, assenza di arbitrio: è un evento inevitabile, in quanto accade e non ci si può opporre.

La parola più lontana dalla verità è stata scelta (ad arte) per descrivere uno scontro fra mezzi meccanici, o fra un mezzo meccanico e un pedone, che di fatalità non ha praticamente niente. Ma sembra impossibile liberarsene, dato che ormai è usata largamente nel linguaggio comune così come in ogni verbale, in ogni articolo, in ogni servizio televisivo. È veramente difficile e complesso cambiare. Un cambiamento lo potrebbero introdurre gli addetti ai lavori e lo Stato nei documenti ufficiali prodotti. Basterebbe usare la parola *scontro* o *collisione* – al posto di *incidente* – quando si parla di violenza stradale.

Nella narrazione degli eventi tragici che avvengono sulle strade è necessario togliere quella connotazione giustificativa insita nella parola *incidente*. Il destino non ha un ruolo. Siamo noi che guidiamo i mezzi, camminiamo, andiamo in bici, viviamo la strada. E dunque siamo noi che dobbiamo assumerci le responsabilità delle nostre azioni anche attraverso l'uso delle parole corrette per raccontare la verità dei fatti.

(testo estratto dal libro *Il valore delle parole*. La narrazione sbagliata degli scontri stradali, a cura di Stefano Guarnieri)

| il libro |



Stefano Guarnieri
Il valore delle parole

Giunti Editore
pp 176. 19 euro