

Lettera alle scuole di rivendicazione dell'affissione della bandiera 30elode

Egr. Dirigente scolastico,

Sono XXYY, genitore di YYZZ che frequenta la classe YYXX dell'istituto da Lei diretto.

Questa mattina mi sono permesso di affiggere al cancello di ingresso della scuola una bandiera che riporta il simbolo del limite di velocità di 30 km/h.

Ho compiuto questa azione perché, osservando i bambini di questo istituto, non ho potuto fare a meno di paragonare la loro infanzia alla mia. Mentre io ho avuto la possibilità di conoscere le gioie del gioco in strada e dell'indipendenza già in tenera età, **i nostri bambini vivono come sorvegliati speciali che devono essere scortati in ogni singolo spostamento nell'arco della giornata.**

Mi sono chiesto cosa sia cambiato da allora a oggi e l'unica risposta che ho trovato è che un tempo c'erano meno pericoli, perché non c'erano tutte queste automobili che oggi invece sfrecciano a tutta velocità in ogni dove e che ci fanno paura.

La paura che i nostri figli vengano investiti, però, costringe paradossalmente noi genitori a ricorrere all'automobile per tenere i nostri figli al sicuro dai pericoli, alimentando in questo modo un circolo vizioso da cui sembra non ci sia via d'uscita.

La bandiera bianca che ho esposto di fronte alla scuola è una richiesta di tregua. È un invito a Lei, agli insegnanti e agli altri genitori a operarsi per rendere le nostre strade e le nostre città luoghi più ospitali per i nostri bambini in modo da formare degli adulti responsabili per il mondo di domani.

30 e Lode è il nome della campagna promossa da FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) per chiedere la riduzione dei limiti di velocità in ambito urbano per la tutela e la sicurezza di tutti, anche dei più piccoli.

Con questa lettera le sto chiedendo, non solo di non rimuovere la bandiera di 30 e Lode, **ma anche di favorire la condivisione di questa proposta attraverso i bambini della scuola verso i genitori.**

Colgo l'occasione per sottoporle anche un elenco di 10 buoni motivi per cui il limite di 30 km/h nelle aree urbane rappresentano una buona idea e un elenco di 10 miti sfatati rispetto alla riduzione della velocità.

Resto a disposizione per eventuali chiarimenti e La saluto cordialmente.

Nome Cognome.

30 km/h: 10 motivi per essere favorevoli

L'incidentalità stradale in Italia è la prima causa di morte per i giovani al di sotto dei 25 anni. In un paese a crescita zero, la tutela dei più giovani dovrebbe essere un dovere morale imprescindibile.

Proprio il **senso di pericolo che la strada ci trasmette si traduce in una forma di iperprotezione** nei confronti dei bambini che finiscono per vivere come sotto scorta e **perdere ogni forma di indipendenza: nella mobilità, nel gioco, nella fruizione degli spazi pubblici.**

Ridurre la pericolosità delle strade è una condizione necessaria per fare in modo che i nostri bambini possano tornare a fruire dello spazio pubblico muovendosi e giocando in libertà.

La riduzione della velocità nelle aree urbane non avrebbe la sola funzione di tutelare i più piccoli: portare il limite di velocità a 30 km/h può avere dei grandi vantaggi per tutti, ragazzi, adulti, anziani.

Ecco perché:

1. 30 km/h significa maggiore sicurezza perché una minore velocità significa meno incidenti stradali.

Mediamente lo spazio di frenata per un'auto che procede a 50 km/h è di 30 metri. Lo spazio di frenata per un'auto che procede a 30 km/h è di soli 15 metri. Per rendersi conto di quanto questa differenza sia effettiva, basta andare a Torino nel quartiere Mirafiori Nord: qui la realizzazione di una zona 30 ha ridotto l'incidentalità del 74% e ha provocato zero incidenti gravi invece della media di 15 all'anno del periodo precedente l'introduzione del limite di 30 km/h.

2. 30 km/h significa maggiore sicurezza perché una minore velocità comporta impatti meno violenti.

Un impatto tra un'auto e un pedone a 50 km/h equivale a una caduta da 9 metri di altezza, come dal 3° piano di un palazzo, con una probabilità di morte pari al 55%. Un impatto a 30 km/h equivale, invece, a una caduta da 3,6 metri di altezza che può essere fatale "solamente" nel 5% dei casi.

3. 30 km/h significa maggiore visuale sulla strada

"Non l'ho visto" è il commento che più spesso gli automobilisti coinvolti in incidenti stradali pronunciano. Non si tratta di una scusa o di una ricerca di un'attenuante, ma è davvero così perché la velocità tende a restringere il campo visivo: ridurre la velocità significa rendere gli automobilisti maggiormente reattivi ai piccoli inconvenienti che avvengono nelle vicinanze del veicolo.



Campo visivo del pedone



Campo visivo dell'automobilista a 30 Km/h



Campo visivo dell'automobilista a 50 km/h

Comparazione del campo visivo a diverse velocità

4. 30 km/h significa meno rumore.

L'introduzione del limite di 30 km/h in diverse aree della città di Amburgo ha comportato una diminuzione del rumore, con picchi anche di 7 dbA; la diminuzione del rumore nelle zone 30 dipende sia dalla riduzione di volume (esclusione del traffico di transito) sia dalla guida calma (diminuzione del limite di velocità).

5. 30 km/h significa meno inquinanti

Il cambio dello stile di guida, prima fatto di rapide accelerazioni e brusche frenate, sostituito poi da una guida più calma, con minori picchi di velocità ma più fluida, ha effetti benefici sia sull'ambiente che sul traffico. Le

rilevazioni effettuate ad Amburgo hanno dimostrato che la velocità ridotta (meno frenate e accelerazioni) riduce l'inquinamento dell'aria: - 30% di ossidi di azoto, -20% di monossido di carbonio, -10% di idrocarburi. A beneficiarne sono anche le tasche degli automobilisti poiché anche i consumi di carburante sono diminuiti del 12%.

6. A 30 km/h, la capacità delle strade è superiore.

Velocità elevate richiedono distanze di sicurezza maggiori, non solo longitudinali, ma anche latitudinali. Diminuendo la velocità, il bisogno di spazio è minore: per esempio, due mezzi pesanti che si incrociano a una velocità di 50 Km/h hanno bisogno di una carreggiata di 6,25 metri. A 40 Km/h è sufficiente una carreggiata di 5,50 metri.

7. A 30 km/h aumentano i parcheggi, gli spazi pedonali e il verde.

Poiché una minore velocità richiede spazi minori, lo spazio rimanente può essere utilizzato per creare parcheggi, spazi per chi si sposta a piedi oppure piantare alberi.

8 30 km/h è una soluzione a minimo costo

Modificare la segnaletica stradale ha un costo minimo, soprattutto se pensiamo a quanto costerebbe mettere in sicurezza gli altri utenti della strada attraverso interventi infrastrutturali come la costruzione di marciapiedi e piste ciclabili separate. Oltre a questo c'è un vantaggio economico: si stima che nel solo quartiere Mirafiori di Torino, l'introduzione del limite di 30 km/h faccia risparmiare ogni anno 965 mila euro in spese mediche grazie alla riduzione dell'incidentalità.

9. 30 km/h significa maggiori introiti per il commercio locale

La riduzione della velocità fa aumentare la sicurezza in strada e questo aumenta il numero di persone che si muovono a piedi e ciclisti. Come dimostrano diversi casi in giro per il mondo, pedoni e ciclisti spendono più denaro degli automobilisti nei negozi di prossimità (fino al 15% in più), a tutto vantaggio delle economie locali.

10. 30 km/h significa città più piacevoli da vivere.

Non si tratta di un giudizio arbitrario o ideologico, ma il risultato di un sondaggio realizzato a Mirafiori Nord dopo la creazione della zona 30: i giudizi negativi sul quartiere sono passati dal 17% al 9%.

30 km/h: i 10 pregiudizi da sfatare

1. Inserire il limite di velocità a 30 km/h in tutte le strade è da pazzi.

Probabilmente sì e infatti quello che chiediamo non è l'inserimento del limite di 30 km/h in TUTTE le strade, ma in tutte le aree urbane, lasciando la libertà quindi al sindaco di ciascuna città di decidere quali strade siano da tenere a 30 km/h e quali no.

2. Il limite di 30 Km/h è inutile poiché nessuno lo rispetterebbe.

Il cartello di 30 km/h è un primo segnale che, indirizzato al guidatore, avverte del comportamento corretto da adottare. Coloro che rispettano il limite tendono necessariamente a influenzare anche coloro che viaggiano dietro di loro. L'esperienza in Italia e all'estero dimostra che con il passare del tempo, l'abitudine a schiacciare sull'acceleratore tende a scomparire, soprattutto in quelle strade in cui si effettuano interventi di moderazione del traffico.

3. Il limite di 30 km/h è solo un altro modo per i comuni di “fare cassa”.

La normativa vigente prevede che ogni autovelox debba essere opportunamente visibile e segnalato con un cartello posto almeno 80 metri prima della rilevazione. Se qualcuno procede a velocità talmente elevata da non riuscire a scendere sotto i 30 km/h in 80 metri di frenata, forse una contravvenzione se la merita no?

4. Il limite di 30 Km/h aumenta ulteriormente i tempi di percorrenza.

Un po' sì, ma il ritardo è molto minore rispetto a quello che generalmente si crede. L'esperienza mostra che per percorrere 500 metri all'interno di una zona 30 si impiegano solo 5.10 secondi di più rispetto allo stesso percorso con il limite di 50 km/h. Per perdere un minuto di tempo, occorre percorrere almeno 6 km. In ogni caso, non dimentichiamoci che nelle nostre città la velocità media è di 15 km/h, 8 km/h nelle ore di punta (fonte: Confcommercio 2012)

5. Introdurre il limite di 30 km/h ha un costo elevato, basti pensare alla necessità di modificare la segnaletica stradale.

L'incidentalità stradale in Italia costa, solamente in termini economici, 30 miliardi di euro ogni anno. Sicuri di voler parlare di costi economici?

6. Le continue frenate e accelerazioni aumentano il carico ambientale e il rumore.

Non è vero. Le esperienze fatte finora dimostrano il contrario: nelle zone 30 le velocità massime sono nettamente minori. Il traffico è complessivamente più lento e regolare, con meno colpi di gas, rallentamenti e tempi di attesa: questo riduce sia il consumo di carburante che l'emissione di sostanze nocive

7. La “velocità 30” dà agli utenti della strada un falso senso di sicurezza.

Non è vero. Il traffico stradale rimane comunque una fonte di pericolo: molto difficile che qualcuno sia indotto a fare meno attenzione. In ogni caso, tutte le persone coinvolte in eventuali situazioni di pericolo hanno il vantaggio del minor spazio d'arresto necessario per frenare e nel caso di collisione, a 30 Km/h le conseguenze sono decisamente meno gravi che non a 50 km/h.

8. La velocità 30 sposta semplicemente il traffico nei quartieri confinanti ed è quindi solo un intervento “scaricabarile”.

Solo in pochi casi l'introduzione del limite di 30 Km/h ha ridotto il traffico nel quartiere. È soprattutto diminuito il traffico parassitario dei pendolari, che cercavano di evitare qualche ingorgo. Si deve cercare di introdurre le zone 30 in modo estensivo.

9. I bambini che abitano in zone con traffico moderato non riescono più ad adattarsi alle strade normali e quindi sono in pericolo.

Non è vero. I bambini devono comunque fare attenzione al traffico e imparare ad essere prudenti. La grande differenza è che, guidando piano, i conducenti possono prestare più attenzione ai bambini. Inoltre, uno spazio vitale adatto ai bambini ne favorisce lo sviluppo sociale e psicomotorio.

10. I trasporti pubblici non sono compatibili con le zone 30.

Se questo fosse vero, in molte città del centro Europa (Londra, Parigi, Berlino) sarebbero sprovviste di autobus e tram. Anche per quanto riguarda i tempi di percorrenza dei mezzi pubblici, quello che influisce maggiormente sui tempi di percorrenza sono soprattutto il numero delle fermate, i nodi stradali e il tracciato della linea.