

MalpensaNews

A Busto Arsizio 48 incidenti con pedoni nel 2022, l'assessore: "Puntiamo sulle zone 30"

Orlando Mastrillo · Monday, December 19th, 2022

Abbiamo intervistato l'assessore alla Mobilità **Salvatore Loschiavo** sul tema della sicurezza stradale in città per quanto riguarda le "utenze deboli", principalmente pedoni e ciclisti. Ne esce un quadro dal quale si capisce chiaramente la portata del problema della sicurezza per queste categorie fragili ma anche una presa di coscienza da parte dell'amministrazione pubblica che sta mettendo in campo alcune soluzioni per diminuire l'incidentalità che li coinvolge. Da tempo sono stati inseriti gli attraversamenti rialzati in alcuni punti critici e si stanno sperimentando gli attraversamenti con salva-pedoni ma è sulle zone 30 la vera scommessa dell'amministrazione.

Nelle statistiche avete modo di individuare, nel tempo, i punti più pericolosi della rete stradale cittadina? Se sì: è possibile individuare incidenti che coinvolgono "utenze deboli"?

E' in fase di elaborazione il report aggiornato che renderemo noto in occasione dei festeggiamenti per San Sebastiano il 20 gennaio prossimo ma **dai dati parziali riguardanti il 2022** possiamo dire che ci sono già stati **48 incidenti che hanno coinvolto 52 pedoni**, di questi **47 hanno riportato ferite**. Sono **113, invece, gli incidenti che hanno coinvolto ciclisti dei quali 101 sono rimasti feriti**. Le strade sulle quali si verificano il maggior numero di incidenti sono i grandi viali. In testa c'è viale Magenta con 36 sinistri (di tutti i tipi, ndr) registrati, a seguire corso Sempione, viale Duca d'Aosta e viale Boccaccio.

Si è in grado di individuare la causa prevalente negli incidenti con utenza debole?

La velocità, la distrazione (spesso legata all'uso del telefonino) e la violazione delle norme di precedenza sono le principali concause.

La sosta irregolare ha un ruolo negli incidenti che coinvolgono l'utenza debole?

In alcuni casi, anche a causa della particolare conformazione delle intersezioni. Difficile però da accertare.

Da un decennio si stanno sperimentando, con progressiva crescita, le "zone 30": le avete previste? Se sì: con che logica?

Sì, alcune **sono previste nell'ultimo aggiornamento PUT**. In particolare nell'area del **centro storico**. **In via di realizzazione anche nel quartiere di Beata Giuliana**. Anzi, con riferimento a quest'ultimo quartiere, gli interventi sono già iniziati con alcuni sensi unici. L'idea è di allargarle,

col tempo a tutta la città. Ciò perché riteniamo che numerosi siano i benefici, ad esempio, ridurre la velocità significa ridurre l'esposizione al rischio di chi guida e di chi potenzialmente entra in contatto con il mezzo. Gli studi dicono che **una riduzione del 10% della velocità comporta una riduzione dei decessi pari al 30%**. Questo avviene poiché a velocità più bassa il conducente ha bisogno di meno spazio da coprire per reagire e per fermare il veicolo. **A 50 km/h una vettura necessita di circa 28 metri per fermarsi, a 30 km/h necessita di soli 13 metri**. Una riduzione della velocità in città ridurrebbe di molto l'esposizione al rischio di tutte le categorie deboli: bambini, anziani, ciclisti, disabili.

Diminuire la velocità comporta anche una riduzione del rumore. **Il rumore** nelle città è responsabile di fenomeni quali l'irritabilità, la perdita di concentrazione negli adolescenti, i disturbi del sonno etc. In area urbana, una riduzione della velocità da 50 a 30 km/h produce una riduzione di 3db del rumore. Un ambiente meno rumoroso è anche un ambiente dove è piacevole passeggiare e conversare.

Altro aspetto che migliora è la viabilità ciclabile. Se le vetture viaggiano a 30 km/h è possibile per le biciclette muoversi liberamente e senza pericoli nel traffico urbano, e questo incrementa l'utilizzo della bicicletta molto di più che la creazione di piste ciclabili. Diminuiscono le emissioni. Una riduzione della velocità in area urbana rende il traffico più scorrevole e riduce le esigenze di fermarsi e ripartire. Si riducono allo stesso tempo i consumi e le emissioni di CO2.

Riducendo a 30 km/h la velocità in area urbana, inoltre, **lo spazio da destinare alle auto può essere leggermente ridotto** grazie alla diminuzione degli spazi di frenata, lasciando maggiore spazio ai pedoni ed ai ciclisti. Infine una velocità ridotta permette al sistema stradale di far circolare un numero maggiore di auto, più di quelle che sarebbe possibile se i veicoli avessero velocità più elevate. Pensiamo ad esempio agli inserimenti in rotatorie o alle immissioni da strade laterali: se le vetture hanno velocità basse è facilitata l'immissione nel flusso principale. Inoltre, che riducendo la velocità diminuiscono le distanze di sicurezza, e quindi il numero e la gravità degli incidenti in ambito urbano.

Alcuni Comuni hanno sperimentato le corsie ciclabili, tracciate con vernice per definire lo spazio per i ciclisti, seppur non protette da cordolo. Le avete previste?

Abbiamo realizzato ultimamente **una corsia ciclabile su viale Sicilia**, nonché una **pista ciclabile senza cordoli su via Marco Polo**. Su quest'ultima abbiamo anche realizzato la prima "casa avanzata". Con queste due realizzazioni siamo riusciti a collegare la stazione delle Nord con diversi punti strategici della città: infatti, la corsia di viale Sicilia permette di proseguire su via per Lonate, da una parte, nonché su viale Trentino e, quindi, viale Stelvio dall'altra parte. In previsione, di proseguire nell'anno 2023 con la stessa tecnica, in maniera tale da **collegare le diverse piste attualmente esistenti in città e al momento non collegate tra di loro**. Per il futuro meno immediato, in previsione la progettazione di un biciplan che abbracci tutta la città. Questo tipo di sperimentazione (corsie e piste senza cordoli) risponde alla filosofia che la strada è di tutti gli utenti e da tutti deve essere condivisa nel reciproco rispetto.

Avete iniziative di sensibilizzazione alla sicurezza stradale?

Innanzitutto, sono previsti diversi interventi di Educazione stradale nelle scuole, ad opera di operatori della Polizia Locale. Vi sono poi delle vere e proprie campagne (settimane a tema), previste nel corso dell'anno. A settembre, tra l'altro, in occasione della **Settimana Europea della mobilità**, abbiamo aderito alla campagna europea "Roadpol safety days".

Il 2023 della mobilità sostenibile a Busto Arsizio, nuove piste ciclabili e interventi in

via Cavallotti e Bramante

This entry was posted on Monday, December 19th, 2022 at 6:09 pm and is filed under [News](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.