

## Appunti per migliorare la sicurezza di chi cammina in città

I fuori strada, **suv** compresi, oltre a non essere adatti all'uso urbano sono particolarmente pericolosi nell'impatto con i pedoni: bisogna pertanto imporre un limite "territoriale" alla circolazione dei mezzi abnormi.

Regolamentazione e controllo di "carico e scarico merci": i veicoli adibiti a queste operazioni non rispettano le più elementari norme e sostano con le modalità più impensate. Spesso occupano completamente gli spazi pedonali costringendo i cittadini a deviare su sedi veicolari trafficate o ad attraversare strade in punti decisamente pericolosi, capita anche che investano chi si trova sul marciapiede, ma questi incidenti non vengono registrati perché al momento i danni sembrano minimi, data la ridotta velocità del mezzo in manovra e il pedone risente della botta solo a posteriori.

Molte **fermate di mezzi pubblici** si configurano come trappole per chi le utilizza; bisogna riconoscere che alcune sono state strutturate correttamente, ma in altri casi l'accesso ai mezzi è ad alto rischio soprattutto dal momento che i veicoli non rispettano più (perché nessuno lo fa rispettare) lo stop in concomitanza con la fermata del mezzo e sorpassano i tram fermi da ogni lato: allo scopo necessita variare la conformazione fisica della sede stradale.

Per ridurre i rischi riteniamo essenziale non tanto la segnaletica, quanto l'**assetto della via**. Elementi di arredo urbano fissi come paracarri o, meglio, aiuole e alberi devono assumere un ruolo importante nella definizione degli accessi stradali, limitarne i calibri e di conseguenza costringere a ridurre la velocità dei veicoli che li imboccano.

I pali di supporto della segnaletica verticali spesso risultano ostacoli e barriere ai percorsi pedonali: ove servono siano utilizzati come dissuasori alla sosta veicolare e la segnaletica orizzontale prevalga su quella verticale.

Le zone residenziali dovrebbero essere considerate a **traffico limitato**, ben definite e con accesso unico, sia in entrata, sia in uscita e per evitarne l'attraversamento bloccare con barriere stabili ogni altro passo veicolare.

Il più grave pericolo per il cittadino è l'attraversamento pedonale sulle strisce, dove la precedenza a chi le calpesta è un raro optional che rende ancora più incerto il percorso e più azzardata la previsione d'impatto qualora un'auto si fermi mentre altre la sorpassano. In proposito, dopo anni di insistenza anche da parte di CamminaMilano, il Comune organizzò un piano di diffusione delle "castellane" che però non fu mai attuato. Molteplici le scusanti: quella dei sobbalzi alle autoambulanze sembra la più plausibile, ma per evitarli è sufficiente ridurre la pendenza del dislivello e differenziarlo con una pavimentazione più ruvida, stranamente all'estero non esiste questo problema.

Gli incidenti, e non solo quelli che coinvolgono pedoni, potrebbero notevolmente ridursi con:

- 1) miglioramento dell'**assetto viario** con interventi di arredo fisso, tra questi la differenziazione dei tipi di pavimentazione;
- 2) maggior efficienza dei **controlli** da parte delle autorità competenti;
- 3) razionalizzazione della segnaletica.