

Spettabile Redazione,

Le città italiane non sono state progettate ad uso del traffico veicolare e subiscono le troppe automobili che le attraversano, diventando molto pericolose per pedoni e biciclette, la cosiddetta "mobilità dolce" che dovrebbe essere maggiormente tutelata dalle istituzioni che invece, salvo alcune eccezioni, sono sensibili solo alle esigenze dei veicoli a motore. Attualmente, con il numero esorbitante di auto in circolazione, le nostre città sono diventate il luogo più insicuro, perché è proprio nei centri urbani che si verifica il maggior numero di incidenti.

Per chiarire meglio questa realtà evidenziamo i dati forniti dall'ISTAT del 2009, riguardanti i centri urbani:

76% degli incidenti

45% dei morti

72% dei feriti

Le nostre città sono peraltro molto al di sopra della media europea (per incidenti mortali) che si ferma al 34%.

Siamo purtroppo al paradosso che per la prima volta gli incidenti mortali riguardanti utenti deboli (pedoni, ciclisti, motociclisti) superano quelli automobilistici.

Infatti su 11.5 persone che muoiono al giorno in Italia, 6 sono utenti deboli. Ogni giorno, in Italia, muore un ciclista

Questa, che potremmo definire una strage, una guerra quotidiana, fa poca notizia. Il numero è notevolmente più alto degli incidenti mortali sul lavoro che hanno giustamente la loro evidenza mediatica, ma non viene ben evidenziata, come dovrebbe, l'incidentalità che avviene sulle strade.

Negli ultimi anni i morti fra gli utenti delle quattro ruote sono fortunatamente diminuiti del 52%, mentre solamente del 23% tra le utenze deboli.

Insomma la gestione delle nostre città è lasciata al suo destino e i pochi interventi sulla sicurezza sono infinitamente inferiori a quello che sarebbe necessario per garantire un sensibile abbattimento dell'incidentalità urbana.

Il costo sociale degli incidenti nel loro complesso, sono valutati in 29 miliardi/anno. Interventi preventivi sull'incidentalità si tradurrebbero in benefici economici, oltre che etici, per le strutture pubbliche.

Questo è lo specchio della capacità/volontà dei nostri amministratori di prendersi cura dei propri

cittadini.

A questo proposito a Monza riscontriamo purtroppo un'inversione di tendenza, che aveva visto negli ultimi anni, un progressivo abbattimento del numero degli incidenti ma dal 2010 riprendono a risalire e, se rimane costante (ma sempre troppo alto) il numero di incidenti mortali, con una media di 7.4/anno negli ultimi dieci anni, vede un'impennata nel numero dei feriti, il secondo più alto degli ultimi cinque anni.

Quali politiche di messa in sicurezza della mobilità sono state messe in pratica nella nostra città? Crediamo che si sia pensato ad altro! E' la diretta conseguenza dell'inefficienza dell'amministrazione di Monza, di fronte ad un problema che tocca tutti i cittadini monzesi, che vivono in una città invasa dai veicoli a motore, che inquinano e incidono fortemente nella qualità di vita della nostra città.

La classifica stilata da Legambiente nel XVIII rapporto sull'Ecosistema Urbano, non è proprio incoraggiante per Monza e conferma che la situazione della mobilità ciclistica, in particolare, e rispetto anche ad altri comparti, è desolante, siamo infatti scivolati complessivamente al 38° posto su 43 capoluoghi di provincia analizzati, di media dimensione. Stessa posizione per la presenza di PM10 e siamo al 36° posto per piste ciclabili.

La velocità è la principale responsabile della pericolosità delle strade urbane. Naturalmente altri fattori entrano in gioco per causare una tale situazione così negativa, come lo stato delle strade, la scarsa segnaletica o visibilità degli incroci, la distrazione ecc.. Ma se si volesse ridurre la velocità, molti incidenti, anche gravi, sarebbero evitati. Anche se la velocità media urbana è calcolata in 18 chilometri/h, la circolazione motorizzata va a strappi, con lunghe code, alternate da superamenti dei limiti di velocità e sorpassi pericolosi.

Esistono fortunatamente gli strumenti per combattere le alte velocità, come la comunicazione e istruzione degli utenti della strada che vanno accompagnati da interventi strutturali previsti nella moderazione del traffico. Ovvero integrazioni delle varie modalità dei mezzi circolanti, a basse velocità, con la realizzazione di chicane, restringimenti di carreggiata, rialzi dell'asfalto, parcheggi alternati e zone a 20-30 chilometri/h diffuse in tutta la città (il Parlamento Europeo ha recentemente adottato una risoluzione in cui si "raccomanda fortemente alle autorità l'introduzione di limiti di velocità di 30 Km/h in tutte le aree residenziali). Questi interventi riducono sensibilmente la prospettiva del viale dritto e inducono, volenti o nolenti, a percorrere le strade a velocità ridotte. Nel contempo si verifica anche un abbellimento della città e di conseguenza una città piacevole dove vivere.

Vorremmo che Monza entrasse di diritto nei primi posti delle classifiche per una forte riduzione degli incidenti urbani, evitando possibilmente quelli mortali. Saremmo così una città moderna, più civile e più vicina all'Europa alle città che questi interventi hanno già realizzato. Non smettiamo di chiederlo e sperarlo.

Massimo Benetti – Uff. Stampa FIAB Monzainbici