

«Così a Gardolo testeremo la Città 30»

L'urbanista Dondé: «Rallentare le auto permette di liberare più spazio pubblico»

L'incontro

Oggi a Palazzo Geremia l'incontro con l'architetto consulente del Comune di Trento. A breve parte l'anno di sperimentazione nella zona di Gardolo

di **Adele Oriana Orlando**

Zone 30 e sicurezza stradale. È, in estrema sintesi, quanto verrà raccontato nell'incontro di oggi a Palazzo Geremia, a Trento. A trattare la tematica sarà l'architetto urbanista Matteo Dondé, consulente per il Comune di Trento che inizierà a breve un anno di sperimentazione e progettazione nella zona di Gardolo.

Qual è il ragionamento di base sull'istituzione delle zone 30?

«Il ragionamento di base è la sicurezza stradale. Un pedone investito ai 30 chilometri all'ora, nove volte su dieci si salva, ai 50 all'ora nove volte su dieci muore. È una differenza abissale: cambiano i tempi di arresto del veicolo. Se mi trovo improvvisamente una persona davanti ai 30 all'ora, mi serve la metà dello spazio per frenare e poi cambia anche la visuale. Più vado forte, più il cono ottico, ciò che vedo, si riduce e quindi percepisco meno ciò che avviene ai bordi. In Italia ci sono più di tremila morti l'anno per incidentalità stradale e più di duecentomila feriti. Un numero di cui non si parla mai è quello della spesa che riguarda l'incidentalità stradale, l'Italia spende 17 miliardi di euro ogni anno per questo, l'1% del



Strade più «democratiche» Un percorso partecipativo permetterà di decidere con i cittadini dove serve ridurre la velocità e creare nuovi spazi



Architetto L'urbanista Matteo Dondé

prodotto interno lordo. È una manovra finanziaria annuale che va via in vite umane. Istat valuta un milione di euro di costo per ogni morto sulla strada e sessantamila euro per ogni ferito. In provincia di Trento nel 2022 sono morte 33 persone e sono rimaste ferite 1800 persone negli incidenti. Quindi la Provincia di Trento, fatto il calcolo, ha speso 157 milioni di euro per l'incidentalità stradale nel solo 2022».

Spesso le persone sostengo che i 30 chilometri all'ora siano insostenibili.

«Ormai quasi tutta Europa ha città 30. La Spagna due anni fa ha cambiato il codice della strada e per

legge tutte le sue città oggi hanno il limite dei 30. Siamo abituati a un modo di spostarci che da parte di tutti è poco rispettoso delle regole. Dall'automobilista che va oltre i limiti di velocità, non mette le frecce e non si ferma sulle strisce pedonali, al ciclista che non rispetta le regole. Nell'ultimo anno l'incidentalità in Italia in ambito urbano è cresciuta tre volte di più rispetto alla media europea. La sicurezza è fondamentale, quando manca è il maggiore disincentivo a muoversi a piedi o in bicicletta in città. E poi, ci sono altri dettagli da valutare: siamo tra le città al mondo dove si perdono più ore nel traffico, perché tra le più congestionate; l'Italia ha il record di

tutta Europa di auto per abitante. Dei percorsi che si fanno in automobile in città circa il 40-50% è inferiore a 3-5 chilometri. Facciamo un uso spesso inutile dell'automobile anche sulle brevi distanze, proprio perché le strade sono pericolose, spesso non ci sono marciapiedi. Quindi, più miglioriamo la sicurezza, più consentiamo alle persone che vogliono muoversi in maniera alternativa di farlo in sicurezza e più riduciamo il traffico. Così ci guadagna anche chi l'automobile deve usarla per forza, perché fa tragitti più lunghi, trasporta merci o persone. Questo porta a migliorare il sistema mobilità per tutti».

Quali altri benefici possono portare le zone 30?

«Far andare più piano le automobili in città vuol dire anche poter guadagnare più spazio per le altre funzioni, poter ridistribuire lo spazio equamente a tutti gli utenti, garantire quella che uno dei massimi esperti al mondo su questi temi chiama democrazia dello spazio pubblico. Se guardiamo, oggi anche sulle strade residenziali la proporzione è sempre di un 75% dedicata all'auto e un 25% alle altre funzioni. L'obiettivo è riequilibrarle queste zone».

Quante zone 30 ci saranno a Trento nei prossimi anni?

«Questo va chiesto all'amministrazione, io ho l'incarico per ora sulla zona di Gardolo ed è un percorso che iniziamo ora insieme ai cittadini e che finirà tra un anno. Decideremo insieme ai cittadini dove è più opportuno ridurre e dove non serve, dove creare nuovi spazi per i bambini davanti alle scuole, fare strade scolastiche. Anche il nome non è assolutamente deciso, a me piace più parlare di città dei bambini o città delle persone che città trenta».