

Cesena

I nodi della viabilità

Roversano, scatta il senso unico alternato

Introdotte 'chicane' per limitare la velocità dei mezzi in transito in una 'Zona 30'. Ma l'innovazione fa discutere

di Luca Ravaglia

C'è la doppia chicane 'delle piscine', che è entrata nella storia di circuito di Montecarlo, sulla quale da sempre perdono la voce i commentatori delle gare di Formula 1 e da ieri c'è pure la doppia chicane di via Roversano, dove si spera che nessuno perda niente, o al massimo venga ritrovata una cosa preziosissima: la sicurezza. La premessa è d'obbligo. In via Roversano, appena messo alle spalle il Ponte Vecchio e con la collina davanti, inizia un tratto stradale nel quale una decina d'anni fa è stato imposto il limite di 30 chilometri all'ora. La decisione venne presa dopo numerose proteste dei residenti nel vicino agglomerato di case che si affacciano sul rettilineo, costretti a convivere con l'eccessiva velocità dei mezzi in transito e con tutti i pericoli ad essi connessi. Fosse bastato il cartello, con in più l'aggiunta del buonsenso degli automobilisti, il problema si sarebbe risolto da solo. Non è stato così, perché del limite di velocità in tanti - troppi -, ingelositi dal rettilineo, fingono di non accorgersene e dunque la situazione è rimasta la stessa. Vediamo che succederà ora, dopo l'installazione da parte del Comune di due innovative 'chicane' (il termine tecnico però è 'pinch point', restringimento) collocate a breve distanza una dall'altra e che nel nostro territorio non hanno precedenti. «L'intervento - spiega l'assessore ai



Il punto d'ingresso al centro abitato di Roversano dove scatta il restringimento con senso unico alternato

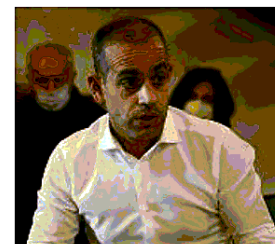
lavori pubblici Christian Castorri - rientra in un pacchetto di iniziative dedicate alla sicurezza stradale lanciato nel novembre del 2020 e che, per un importo complessivo di circa 250.000

IL FUNZIONAMENTO
Il doppio senso di marcia viene ristretto a una corsia per rallentare il passaggio

euro riguarda diverse zone della città. Perché il tema dell'eccessiva velocità dei mezzi in transito è in cima alle richieste di tanti quartieri che chiedono interventi per dissuadere dallo spingere l'acceleratore chi ignora i limiti fissati dalla segnaletica. Ovviamente ogni tratto stradale ha le sue caratteristiche e per ogni contesto abbiamo abbozzato delle soluzioni, che possono variare dai dossi agli incroci rialzati, solo per citare un pa-

io di esempi. In via Roversano i nostri uffici hanno valutato l'opzione delle 'chicane' che è vero, dalle nostre parti non sono diffuse, ma che sono invece ampiamente utilizzate altrove, in particolare all'estero. Vediamo come vanno le cose: se raggiungo l'effetto voluto, potremmo valutare di realizzarle anche in altri punti della città».

In pratica sono stati collocati due restringimenti di plastica, anticipati da una nuova segnaletica,



L'ASSESSORE CASTORRI
«Sistema molto utilizzato all'estero. Se funziona sarà esteso altrove»

tica, su entrambi i lati della strada, leggermente sfalsati tra loro. Il tratto è a doppio senso e per forza di cose l'automobilista che si avvicina è costretto a togliere il piede dall'acceleratore. Serve ribadirlo: se nel tratto in questione si rispettasse davvero il limite di velocità dei 30 chilometri all'ora, non servirebbe nemmeno rallentare - a patto ovviamente che dalla direzione opposta la strada sia libera. Resta però il fatto che le novità non sempre vengono accolte con favore e così, mentre l'assessore Castorri riferisce di avere già incassato il plauso di residenti di altre zone della città che chiedono interventi analoghi, c'è anche chi, colto alla sprovvista dalla nuova installazione, ne contesta la presenza. Il tempo - e soprattutto i le reazioni di chi vive nel borgo tenuto sotto scacco dall'alta velocità - diranno chi ha ragione.

L'esperto

«Metodo inedito, ma il punto è aumentare il buonsenso»

Giordano Biserni (Asaps): «In Italia la cultura della sicurezza stradale deve ancora fare passi avanti»

«Non è questione di chicane o di qualunque altro metodo scelto per far rallentare il traffico. Il punto è riuscire a trovare un modo per aumentare il buonsenso degli automobilisti. E su questo, purtroppo, siamo ancora lontani». L'amara considerazione è di Giordano Biserni, presidente dell'Asaps, l'Associazione dei Sostenitori e degli Amici della Polizia Stradale, che interviene

sul tema sottolineando la gravità dei problemi legati alla sicurezza, soprattutto degli utenti più deboli.

Biserni, le 'chicane' come dissuasori di velocità all'estero sono diffuse, in Italia molto meno. Con le nostre 'abitudini di guida' rischiano di essere un boomerang?

«La questione deve essere posta dal punto di vista opposto: in Italia la cultura della sicurezza stradale deve fare ancora tantissimi passi avanti. Potrei citare quanto accade a Parigi, dove le zone con limite di velocità ai 30 chilometri all'ora sono in costante aumento. E vengono rispetta-

te. Oppure il caso di Londra, dove si insiste tantissimo per dare garanzie agli utenti più deboli della strada. Noi siamo ancora troppo indietro».

Dunque bene sperimentare le chicane?

«Non entro nel merito del singolo caso, se non per ribadire che sì, questa dotazione dalle nostre parti è inedita. Dico però che qualunque strumento validato dal codice della strada che possa far ridurre la velocità è sempre ben accetto».

Quali sono i punti critici sui quali intervenire?

«Prima di tutto i comportamenti

L'ESIGENZA

«Bisogna incidere sui comportamenti: far rispettare i limiti di velocità»



Giordano Biserni, presidente Asaps

degli utenti: se un cartello dice che devi andare ai 30, bisogna che vai ai 30. Invece no, qui da noi si fanno le strade nuove e poi si studia un metodo per rallentare la percorrenza, perché chi guida da solo non intuisce la pericolosità. La velocità e le distrazioni sono le due principali cause degli incidenti che porta-

no a esiti irreparabili. E su questo di certo i telefonini giocano un ruolo dirompente».

Dunque quale approccio seguire?

«L'italiano medio tende a voler proteggere le strade antistanti le scuole frequentate da figli o nipoti. Servirebbe la stessa valutazione del rischio ovunque».

Luca Ravaglia