



Contributo delle nostre associazioni alla discussione sulla sicurezza stradale

Contenuti

Considerazioni sulla sicurezza stradale.....	1
Strumenti di moderazione della velocità.....	2
Dossi rallentatori.....	2
Attraversamenti e platee rialzate.....	3
Cuscini berlinesi.....	3
Restringimenti di carreggiata, chicane e pinch point.....	4
Colorazione dell'asfalto e rallentatori ottici.....	4
Alcune considerazioni sulle misure prospettate dal Comune di Genova.....	5
Visibilità e rispetto degli attraversamenti pedonali.....	5
Sicurezza stradale e mobilità ciclistica.....	6
Strade e piazze scolastiche.....	7
Azioni e conclusioni riassuntive.....	8

Considerazioni sulla sicurezza stradale

Secondo ISTAT 2024 (gli ultimi dati nazionali ufficiali disponibili), le tre principali circostanze accertate degli incidenti stradali sono:

- Distrazione alla guida: 15,7%
- Mancato rispetto della precedenza: 13,5%
- Velocità troppo elevata: 8,6%

Guardando questi numeri qualcuno potrebbe minimizzare il tema della velocità: “solo l’8,6%, quindi non è un problema centrale”.

È una lettura fuorviante.

La velocità come moltiplicatore del rischio e del danno

Nei casi di distrazione o di mancata precedenza, la velocità non è un fattore marginale: è ciò che trasforma un errore in un evento grave o mortale.

Dal punto di vista fisico l'energia dell'impatto cresce in modo esponenziale con la velocità:

- 30 km/h: impatto paragonabile a una caduta dal primo piano di un edificio (circa 3–4 metri), con probabilità di sopravvivenza intorno al 90%
- 50 km/h: impatto simile a una caduta dal terzo piano (circa 9–10 metri)
- 70 km/h: impatto paragonabile a una caduta dal sesto piano (18–20 metri), con probabilità di sopravvivenza prossima allo zero

All'aumentare della velocità diminuisce inoltre il tempo di reazione disponibile per il conducente e aumenta la distanza di arresto del veicolo, rendendo molto più probabile l'investimento di utenti vulnerabili della strada: pedoni, ciclisti, bambini, anziani.

Per questo la velocità non è una "causa minore": è il moltiplicatore del danno.

Occorre quindi ridurre la velocità nelle strade urbane dove convivono utenti vulnerabili e traffico motorizzato.

Questo non si ottiene solo con la segnaletica, ma intervenendo sulla **geometria e sull'organizzazione dello spazio stradale**, in modo che la velocità più bassa diventi naturale e coerente con il contesto.

Gli interventi più efficaci sono:

- configurazione della carreggiata coerente con la velocità desiderata
- incroci più leggibili e sicuri
- attraversamenti pedonali ben visibili e protetti
- riequilibrio dello spazio pubblico a favore delle persone

Di seguito alcuni strumenti utilizzati nella moderazione del traffico.

Strumenti di moderazione della velocità

Dossi rallentatori

Il Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della Strada (art. 179) consente l'installazione dei dossi solo in contesti molto specifici.

Possono essere installati:

- su strade residenziali urbane

- su strade con limite di velocità pari o inferiore a 50 km/h
- in serie e con adeguata presegnalazione.

Non possono invece essere installati sulle strade che costituiscono itinerari preferenziali dei mezzi di soccorso.

La normativa stabilisce inoltre dimensioni differenti in funzione del limite di velocità (30/40/50 km/h).

Ad esempio, per strade con limite a 30 km/h l'altezza massima può arrivare a 7 cm con larghezza minima di 120 cm.

Il dosso è quindi uno strumento efficace ma con **possibilità di utilizzo piuttosto limitate** dal punto di vista normativo.

Attraversamenti e platee rialzate

Le Linee guida per la redazione dei Piani della Sicurezza Stradale (18/08/2001) definiscono questi interventi come un rialzo del piano viabile con rampe di raccordo (generalmente 10%, ridotte al 7% in presenza di trasporto pubblico) in corrispondenza di attraversamenti pedonali o aree da proteggere da velocità elevate.

È importante chiarire che **non si tratta di dossi**.

Il Ministero dei Trasporti, con parere prot. 2867/2001, ha precisato che gli attraversamenti pedonali rialzati:

- non sono classificabili come dossi ai sensi dell'art. 179 del regolamento,
- costituiscono una modifica del profilo longitudinale della strada.

Non richiedono quindi autorizzazioni ministeriali specifiche, ma devono essere motivate da valutazioni tecniche dell'ente proprietario della strada.

Fuori da Genova, sia in città grandi sia in centri più piccoli, le platee rialzate sono ormai molto diffuse.

Nel contesto genovese si sono invece registrate fin qui forti resistenze all'utilizzo di questo strumento, probabilmente legate alla responsabilità richiamata nel parere ministeriale.

Riteniamo tuttavia che **anche il non intervenire**, in tratti caratterizzati da velocità elevate e frequenti investimenti di pedoni, comporti una precisa assunzione di responsabilità.

Cuscini berlinesi

I cosiddetti "cuscini berlinesi" sono dispositivi di rallentamento costituiti da rialzi localizzati della carreggiata.

Obbligano le automobili a rallentare perché non possono superarli senza salirvi con almeno una ruota, mentre autobus e mezzi di emergenza possono scavalcarli grazie alla maggiore distanza tra le ruote.

Sono molto diffusi all'estero e da alcuni anni stanno comparando anche in Italia, dove il loro utilizzo è possibile in forma sperimentale previa autorizzazione ministeriale.

Restringimenti di carreggiata, chicane e pinch point

Un altro gruppo di interventi agisce sulla **geometria orizzontale della strada**, riducendo la velocità attraverso deviazioni di traiettoria o restringimenti.

Tra questi:

- **chicane**, cioè deviazioni dell'asse della carreggiata che interrompono la prospettiva rettilinea;
- **pinch point**, cioè strettoie che impongono il transito a senso unico alternato (transito alternato a vista).

I pinch point sono dispositivi molto efficaci e relativamente economici, ma utilizzabili solo su strade con traffico moderato (indicativamente fino a circa 3.000 veicoli/giorno).

In presenza di traffico ciclistico è necessario prevedere un passaggio laterale dedicato alle biciclette.

Colorazione dell'asfalto e rallentatori ottici

La colorazione della carreggiata è ammessa anche mediante conglomerati colorati o trattamenti superficiali, purché garantiscano adeguata aderenza e durabilità (parere MIT prot. 3103 del 25/05/2016).

A Genova sono molto diffusi anche i **rallentatori ottici**, generalmente costituiti da strisce bianche a larghezza crescente tracciate sull'asfalto.

Questi dispositivi agiscono esclusivamente sulla percezione visiva del conducente e non modificano la geometria della strada.

La letteratura tecnica internazionale mostra che l'effetto sulla velocità è generalmente contenuto.

Riduzioni medie osservate negli studi:

- rallentatori ottici: circa **3–8 km/h**
- rallentatori acustici: circa **5–10 km/h**
- restringimenti della carreggiata: circa **5–15 km/h**
- attraversamenti rialzati: circa **10–20 km/h**
- dossi artificiali: rallentamento sostanzialmente obbligato.

I rallentatori ottici possono quindi avere una funzione di supporto, ma **non possono sostituire interventi fisici sulla strada**, che restano quelli realmente in grado di modificare in modo significativo i comportamenti di guida.

Alcune considerazioni sulle misure prospettate dal Comune di Genova

È positivo che si ponga il problema della sicurezza stradale, che in città ha assunto aspetti drammatici.

È positivo:

- introdurre limiti a 30 km/h in alcune strade
- rinnovare la segnaletica orizzontale
- utilizzare rallentatori ottici
- promuovere l'educazione stradale nelle scuole.

Va però osservato che **molti di questi strumenti sono già presenti in città**. Genova è già piena di segnali di limite a 30 km/h. I rallentatori ottici sono già diffusi in moltissime strade. Eppure continuano a verificarsi investimenti e scontri gravi.

Questo conferma che **la segnaletica da sola non basta**. Servono interventi strutturali sulla configurazione delle strade.

Se nell'immediato non vi sono risorse sufficienti per interventi infrastrutturali più rilevanti, è comunque necessario accompagnare i provvedimenti con **controlli sistematici della Polizia Locale nelle zone interessate**.

Anche in assenza di autovelox, il Codice della Strada (art. 141) stabilisce che il conducente deve regolare la velocità del veicolo in modo da evitare ogni pericolo per la sicurezza delle persone.

Questo consente di sanzionare comportamenti di guida pericolosi anche quando non viene superato formalmente il limite di velocità.

Un'azione di controllo mirata, accompagnata da adeguata comunicazione pubblica, potrebbe contribuire in modo significativo a modificare i comportamenti.

Visibilità e rispetto degli attraversamenti pedonali

Un elemento fondamentale per la sicurezza è la **visibilità e il rispetto degli attraversamenti pedonali**.

Il Codice della Strada stabilisce chiaramente che i conducenti devono dare precedenza ai pedoni che attraversano sulle strisce e **anche a quelli che si accingono ad attraversare**.

Nella pratica quotidiana questo obbligo è purtroppo spesso disatteso.

Molti conducenti rallentano solo quando il pedone è già impegnato nell'attraversamento, oppure non rallentano affatto. Questo comportamento genera situazioni di pericolo costante e scoraggia l'uso dello spazio pubblico da parte delle persone più vulnerabili.

Per migliorare la sicurezza degli attraversamenti è necessario intervenire su più livelli:

- garantire **adeguata visibilità** prima delle strisce pedonali;
- evitare la presenza di **parcheggi, cassonetti o veicoli in doppia fila** che possano nascondere i pedoni in attesa di attraversare per 13 metri in caso di strade col limite dei 30 km/h e 23 metri in caso di strade coi 50 km/h. La zona da interdire alla sosta o altri oggetti potrebbe essere evidenziata a terra con una striscia gialla a zig zag

(riferimento: <https://www.studiochiarini.it/documenti/SM26.pdf>).

- prevedere, nei punti più critici, attraversamenti rialzati o altre soluzioni fisiche che inducano il rallentamento dei veicoli;
- effettuare **controlli mirati da parte della Polizia Locale** sul rispetto della precedenza ai pedoni.

In particolare riteniamo che il rispetto della precedenza ai pedoni dovrebbe diventare **una priorità delle attività di controllo**, perché si tratta di una delle violazioni più diffuse e più pericolose.

Una presenza visibile della Polizia Locale nei pressi degli attraversamenti, accompagnata da sanzioni quando necessario e da una comunicazione pubblica adeguata, potrebbe contribuire in modo significativo a modificare i comportamenti di guida.

Sicurezza stradale e mobilità ciclistica

Una riduzione delle velocità e una maggiore sicurezza per i pedoni si traducono automaticamente anche in maggiore sicurezza per i ciclisti.

La mobilità ciclistica è una forma di mobilità a tutti gli effetti e deve avere pari dignità rispetto alle altre.

Troppo spesso, invece, cantieri, interruzioni di tracciato o modifiche alla viabilità ignorano completamente questa utenza, senza prevedere percorsi alternativi sicuri.

Queste sono le azioni concrete che chiediamo:

- Obbligo di percorsi alternativi sicuri durante i cantieri
- Progettazione ciclabile integrata con tutti gli interventi stradali (è stato fatto per i 4 assi, e per tutte le progettazioni della rete stradale?)
- Garantire la manutenzione, la linearità e la continuità della rete ciclabile.
- Ampliare la rete dei cicloposteggi e velostazioni per rendere semplice e sicuro il parcheggio delle bici

Strade e piazze scolastiche

La mobilità scolastica riveste un ruolo cruciale nella mobilità cittadina, impattando notevolmente sulle modalità di trasporto scelte dalle famiglie proprio nelle ore di punta e generando effetti che hanno ricadute non solo sulle zone circostanti le scuole ma anche a cascata sul traffico cittadino in generale. Purtroppo la situazione genovese è peggiorata negli ultimi decenni: i mezzi pubblici sono spesso insufficienti, specie per le scuole collinari; i percorsi casa-scuola sono pericolosi per gli studenti, spesso non continui, occupati da mezzi in sosta; gli spazi antistanti le scuole sono preda del parcheggio selvaggio in doppia, tripla fila arrecando pericolo agli studenti e bloccando il traffico, spesso dei mezzi pubblici...

Una mobilità scolastica sostenibile ed efficiente dovrebbe reggersi su pilastri diversi:

- trasporto pubblico: capillare, frequente, comodo, efficiente;
- **pedibus e bicibus**: attivazione sistematica e diffusa (peraltro già previsti dalla carta dei servizi della mobilità);
 - percorsi ciclopedonali casa-scuola continui e sicuri con zone 20/30 in tutti i quartieri, interventi di moderazione del traffico, marciapiedi rialzati, visibilità degli attraversamenti, come descritto nei paragrafi precedenti;
 - **zone/strade/piazze scolastiche** anche con interventi di urbanismo tattico.

Il Codice della Strada infatti dal 2020 ha finalmente incluso una tutela degli spazi circostanti le scuole, definendo una “**zona scolastica**” come “zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine.” (art. 3 comma 58-bis) e prevedendo che “Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco. I divieti di circolazione, di sosta o di fermata non si applicano agli scuolabus, agli autobus destinati al trasporto degli alunni frequentanti istituti scolastici [...]” (art. 7 comma 11-bis)

Piazze e strade scolastiche hanno ricadute importanti per la salute, la sicurezza e il benessere degli studenti, per creare socialità, per riconnettere il tessuto urbano. Nelle grandi città europee sono già realtà: 500 a Londra, 170 a Parigi, 120 a Barcellona (dati del 2023). A Londra è stato dimostrato che hanno permesso di ridurre i livelli di biossido di azoto fino al 23%, diminuendo sensibilmente il traffico lungo tutto l'arco della giornata. Anche in Italia sempre più comuni, piccoli e grandi come Bologna, Milano, Roma si sono dotati di decine di strade e piazze scolastiche

Occorre quindi:

- una mappatura di tutte le ordinanze di divieto di circolazione per entrata/uscita da scuola;
- un piano delle strade scolastiche e un contestuale piano dei pedibus/bicibus (dedicandovi anche risorse);

- agenti della Polizia Locale davanti alle scuole con ruolo di tutela ed educazione;
- scuolabus per quartieri collinari
- l'attivazione dei mobility manager aziendali e scolastici per orari di lavoro flessibili e compatibili con accompagnamento e recupero dei figli a scuola con mezzi pubblici/mobilità dolce/pedibus/bicibus.

Nello specifico si chiede di iniziare da alcuni piccoli interventi concreti realizzabili in poco tempo anche in maniera sperimentale, ovvero **di realizzare piazze scolastiche in ciascun Municipio anche con interventi di urbanistica tattica**, coinvolgendo le realtà scolastiche interessate, prendendo in considerazione e traendo spunto dalle tante idee proposte dai comitati di quartiere e dagli stessi studenti nell'ambito del Premio Picasso

Azioni e conclusioni riassuntive

Nel 2026 è arrivato il momento di smettere di considerare chi si muove in modo sostenibile come "l'ultimo anello della catena".

In Europa pedoni e persone in bicicletta non sono più considerati utenti deboli, ma utenti virtuosi, perché il loro modo di muoversi contribuisce al benessere della comunità. In Italia, e in particolare a Genova, continuano invece a essere di fatto utenti deboli: non solo perché più esposti, meno veloci e meno massivi, ma anche perché spesso subordinati alle esigenze dei mezzi ritenuti prioritari, a causa di decisioni non ancora al passo con le migliori pratiche europee.

Ora BASTA. È necessario invertire la rotta con azioni concrete.

Queste le prime azioni suggerite:

- I rallentatori ottici sono un palliativo e producono riduzioni dell'incidentalità inferiori rispetto ai dissuasori fisici descritti nelle sezioni precedenti. Chiediamo di adottare progressivamente interventi fisici quartiere per quartiere, avviando una sperimentazione seria su un primo quartiere e utilizzando i finanziamenti disponibili per azioni realmente efficaci.
- A costo zero è possibile aumentare la sicurezza pedonale eliminando cassonetti e parcheggi prima degli attraversamenti per le distanze tecniche raccomandate: 13 metri nelle strade a 30 km/h e 23 metri nelle strade a 50 km/h.
- Rafforzare la presenza della Polizia Locale di quartiere, sanzionando la sosta in doppia fila a ridosso delle strisce e la sosta selvaggia che rende impraticabili corsie e piste ciclabili.

- Realizzare le prime piazze scolastiche di Genova.
- In presenza di cantieri suggerire alla mobilità ciclistica sempre alternative.
- Eliminare i corsioni, oggi spesso sfruttati dalla seconda fila delle auto o utilizzati per aumentare la velocità e fare slalom, e riconvertirli in spazi più sicuri e utili: piste e corsie ciclabili, marciapiedi più larghi o viali alberati.
- Garantire la manutenzione, la linearità e la continuità della rete ciclabile, includendo anche le strade a 30 km/h (reali, non ottenute con soli effetti ottici) e assicurando soluzioni funzionali in attesa di fondi per interventi strutturati

Genova, 18 marzo 2026

Firmatari:

Cittadini Sostenibili

ComitatoSanFruttuoso

FIAB Genova

Genovaciclabile

Legambiente Circolo Polis

tRiciclo - Bimbi a Basso Impatto