

IL RACCONTO DALLA CAPITALE FRANCESE

Parigi e la mobilità dolce così la sindaca Hidalgo ha abbassato velocità e decibel

dalla nostra corrispondente

Anais Ginori

PARIGI – La rivoluzione slow sul boulevard Beaumarchais verso place de la Bastille non si vede. Nei giorni infrasettimanali si avanza già prima a passo d'uomo, con maxi-ingorghi per l'effetto combinato dell'aumento di ciclabili e zone pedonali. E così pure sul lungo Senna verso l'Hotel de Ville o intorno alla gare du Nord dove i "bouchons", i tappi di macchine, si fluidificano solo nel weekend. La Ville Lumière si è convertita al ritmo lento. Da fine agosto la velocità massima consentita sulle strade parigine è stata fissata a trenta chilometri orari. Era un punto del programma con cui la sindaca Anne Hidalgo è stata rieletta per un secondo mandato nel giugno 2020. La capitale aveva già il 60 per cento delle strade limitate a 30 chilometri orari, e la velocità media del traffico era di 16 chilometri orari. Cos'è cambiato da settembre? Poco, a parte la se-

gnaletrica stradale per avvertire gli automobilisti. Le prime rilevazioni che mostrano un calo della velocità media di solo un chilometro orario.

Per gli ecologisti nella giunta capitolina è ancora troppo presto per fare un bilancio di quella che è stata presentata come "una grande vittoria culturale". L'obiettivo, sostengono i fautori della riforma, non era tanto ridurre traffico ed emissioni di Co2 ma l'inquinamento acustico, oltre che garantire maggiore sicurezza per pedoni, in particolare bambini e anziani, e per tutti i nuovi adepti della "mobilità dolce", dai ciclisti agli utilizzatori di monopattini. «Il rischio di morire è nove volte più basso a

30 chilometri orari che a 50 chilometri orari e le ferite sono molto meno gravi» ha spiegato David Béliard, l'assessore dei Verdi che guida la riforma. A proposito del rumore, Béliard dice che la città sta riuscendo a dimezzare il rumore (-3 decibel) nelle strade di Parigi.

La riduzione della velocità è un nuovo passo nella battaglia contro l'uso della macchina privata in città che Hidalgo – oggi candidata socialista per le presi-

denziali – rivendica senza imbarazzi. La giunta vuole ridurre la larghezza delle strade, migliorare la qualità della vita negli spazi pubblici, e creare una grande Ztl nel centro storico di Parigi annunciata per il primo semestre 2022 insieme al parcheggio a pagamento per le due ruote a motore termico. Il dibattito intorno alla velocità di circolazione nelle grandi metropoli non è nuovo. L'Onu ha fatto una campagna dall'hashtag #Love30, facendo approvare l'anno scorso la dichiarazione di Stoccolma, firmata da molti governi, per presentare i benefici della guida a 30 chilometri orari. Uno dei testimonial della campagna è stato l'ex pilota di rally ed ex dirigente della Ferrari, Jean Todt. «La lezione più importante che ho imparato – ha detto Todt – è lo sviluppo di una vera cultura della sicurezza sulle strade».

Nonostante le proteste degli automobilisti, Hidalgo conferma di voler trasformare Parigi a tappe forzate. La sindaca ha già pedonalizzato le banchine della Senna e allargato le zone vietate al traffico in alcune piazze simboliche come Bastille e Nation. A proposito del nuovo limite massimo a 30 chilometri orari è stata lanciata nel 2020 una consultazione per raccogliere il parere dei parigini che si sono pronun-

ciati in maggioranza in favore della misura. Unica concessione che ha dovuto fare Hidalgo dopo agguerriti negoziati con la Prefettura: la velocità sul raccordo Périphérique non è stata diminuita a 50 chilometri orari ma rimane agli attuali 70 chilometri orari.

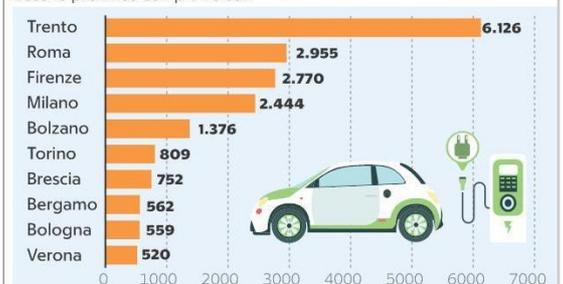
© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ Piste ciclabili Una immagine del lungo Senna a Parigi

Le auto elettriche in Italia

Ecco le province con più veicoli



FONTE: Openpolis su dati Anfia e ministero dei trasporti (al 29 settembre 2021)

L'EGO - HUB



***La giunta vuole
ridurre la larghezza
delle strade,
migliorare la qualità
della vita negli spazi
pubblici e creare una
grande Ztl***
