



**Mario Di Sora**  
Presidente UAI  
*presidente@uai.it*

Uno degli argomenti che con maggior ossessione e demagogia viene brandito da amministratori e illuminotecnici per giustificare il sempre maggior livello di illuminamento delle nostre città, e spesso anche delle zone esterne ad esse, è quello della sicurezza, vuoi stradale in senso stretto con riferimento alla prevenzione degli incidenti, vuoi per il controllo della criminalità.

**Figura 1.** Torre-faro: un esempio di impianto concepito per abbagliare gli automobilisti... e per inquinare meglio il cielo.



## La luce è sinonimo di sicurezza? (I parte)

**N**egare che un posto illuminato dia una maggior sensazione di tranquillità rispetto uno completamente buio sarebbe un esercizio sterile e controproducente e pertanto gli astrofili dovrebbero rifuggire dal farlo, evitando anche di offrire il destro a chi ci accusa di voler “oscurare” strade, piazze e quant’altro per la mania di vedere le stelle.

Il problema dell’illuminazione notturna non è, come ho spiegato nel mio libro, di merito ma di metodo e misura; non si discute quindi l’*an* ma il *quantum*! Che si installino quindi nuovi impianti di illuminazione ma con un criterio che risponda a queste tre esigenze: 1) quando serve (in base agli orari di reale fruizione); 2) quanto serve (nella giusta misura e non oltre); 3) dove serve (cioè nei posti dove è veramente indispensabile).

Se i progettisti avessero seguito questi parametri di buon senso il problema dell’inquinamento luminoso sarebbe meno grave e forse non sarebbe stato necessario arrivare all’approvazione, in alcuni casi sofferta, di tante leggi.

Purtroppo la maggior parte degli impianti viene realizzata non tanto in base ad una seria programmazione ma per rispondere a pressioni di cittadini o gruppi di interesse che condizionano gli amministratori sempre attenti a non perdere il

consenso, anche a costo di indebitare gli enti da loro gestiti.

Un primo mito che possiamo sfatare, dati alla mano, è quello che l’illuminazione stradale, specie se sovradimensionata, comporti una maggior sicurezza nella gestione del traffico cittadino e non.

E’ vero invece il contrario in quanto l’eccesso di luce comporta, generalmente, un aumento della sensazione di sicurezza nella guida fino a indurre la gran parte degli automobilisti a premere il piede sull’acceleratore violando sempre più spesso i limiti di velocità.

Sfido chiunque a dimostrare il contrario; in alcuni casi poi la presenza dell’illuminazione diventa un vero e proprio incentivo a correre.

Un caso emblematico, che dimostra la fondatezza di questo assunto, è rappresentato dal giro di gare notturne, stroncato dai Carabinieri nel 2003, che si teneva sul alcuni tratti del Grande Raccordo Anulare di Roma completamente illuminato da alcuni anni.

I competitori, mettendo a rischio la loro e l’altrui incolumità, ingaggiavano duelli “all’ultimo cavallo-vapore” spingendo le vetture fino a 300 km/h. Non risulta che analoghe manifestazioni di “cretinismo cronico” siano state replicate o emulate su strade prive di illuminazione.

Nondimeno anche centauro, ciclisti e pedoni hanno dimostrato di assumere un comportamento imprudente nel convincimento erroneo che la presenza della luce li renda immuni dall’essere investiti.

Vi sono poi casi, nemmeno tanto rari, in cui l’erroneo posizionamento dei corpi illuminanti (spesso diretti negli occhi degli utenti della strada), non disgiunto dalla loro ragguardevole potenza, è causa non solo di fastidio ma di vero e proprio pericolo dovuto all’abbagliamento che questi provocano.

Basta vedere gli innumerevoli casi di fari ad alto zero di concessionarie ed altro, a bordo strada, per rendersi conto di quanto ciò sia vero. Il tutto,



Figura 2. La stessa torre di notte. L'effetto parla da solo!

peraltro, nel più totale disinteresse sia della Polizia Stradale che di quella Municipale in barba a quanto chiaramente vietato dall'art. 23 del Codice della Strada ancor prima che dalle leggi sull'inquinamento luminoso.

Ad ogni modo mi sono tolto la curiosità di verificare se è proprio vero che i posti più illuminati siano quelli con percentuali minori di incidenti e in base ad alcuni dati raccolti è emerso che, il più delle volte così non è.

La conferma è arrivata da elementi fornitimi sia dal X° Gruppo della Polizia di Roma capitale (zona Cinecittà) che da quella di Frosinone ed altre città di varie dimensioni.

Nelle zone con maggior flusso luminoso installato vi è la più alta concentrazione di incidenti e anche di quelli più gravi. Il motivo non è legato solo alla quantità di traffico orario ma al fatto che più ci si vede e più si corre. Non a caso quasi tutti gli incidenti mortali registrati a Roma negli ultimi anni si sono verificati nel centro urbano e su strade in cui i livelli di illuminamento sono, il più delle volte, superiori a quelli consigliati dalle norme tecniche. Non a caso l'ACI, per il 2010, ha confermato che il 76% degli incidenti si verifica sulle strade urbane (in genere tutte illuminate).

Se ci si prende la briga di verificare caso per caso si scoprirà che quasi mai la causa di un sinistro è la mancanza di illuminazione.

Deve quindi essere sfatato il mito che le città più illuminate siano anche quelle più sicure e, in questo senso, voglio riportare i dati forniti dall'ASAPS e pubblicati su "Quattro ruote".

In base a questa statistica la città più pericolosa d'Italia sarebbe Rimini con 10.08 incidenti per mille abitanti.

In questa classifica Roma si trova all'ottantacinquesimo posto preceduta da Milano, Firenze e Trieste. Indubbiamente i dati si riferiscono a dati raccolti per l'intero arco giornaliero ma deve essere anche sottolineato che: 1) il traffico notturno è particolarmente rilevante per la presenza di discoteche, ristoranti, e attrazioni di vario genere in esercizio fino all'alba; 2) la città è abbondantemente illuminata sia per quanto concerne le strade sia per le attività private, tra cui spiccano numerose facciate di alberghi illuminate dal basso verso l'alto in barba alla legge 19/2003 dell'Emilia-Romagna e con buona pace degli astrofili locali!

Uno studio pubblicato dalla Regione Lazio nel 2004, ad esempio, vede la città di Frosinone, quella in Italia che più di tutte forse applica le norme per la riduzione dell'inquinamento luminoso in base alla L.R. 23/2000, ottava, per numero di incidenti stradali dopo Roma, Latina, Viterbo, Aprilia, Terracina, Pomezia e Rieti.

Il dato non è legato in modo proporzio-

nale alle dimensioni. Infatti Latina (115 000 abitanti), che risulta con strade illuminate fino a 130 lux, contro i 60 lux massimi di Frosinone (50 000 abitanti), nel 2001 ha sfoderato ben 921 incidenti contro i più modesti 201 di quest'ultima.

Benché la popolazione sia poco più che doppia gli incidenti sono stati 4.5 volte di più. Aggiungo, a titolo di "cronaca astronomica", che il cielo di Latina è 12 volte più luminoso di quello di Frosinone risultando più inquinato addirittura di quello di Roma con valori rilevati di SQM, in zona centrale, di 15.35 contro quello di 17.95 della capitale (zona Portuense).

Impietoso poi il confronto con la città di Frosinone che, nelle migliori condizioni di cielo, arriva a valori di 19 anche in zone centrali.

Dietro questi risultati però non vi è solo l'impegno o l'oculatezza delle amministrazioni a illuminare più o meno razionalmente ma anche quello degli astrofili a controllare che ciò venga fatto o a far finta di niente.

Deve essere chiaro che per raggiungere questi obiettivi è necessario un forte e costante impegno di monitoraggio del territorio da parte di chi ha più a cuore la tutela del cielo notturno.

Nel prossimo articolo parleremo invece della relazione tra luce e criminalità e vi prometto grandi sorprese al riguardo.