



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

UNA "CULTURA DELLA STRADA" AGGRESSIVA

7.625 pedoni e **2.665 ciclisti uccisi** in 10 anni sulle strade italiane sono il tributo che l'Italia paga per una "cultura della strada" troppo aggressiva, soprattutto nelle nostre città.

Per questo motivo il movimento #salvaiciclisti ha lanciato una petizione per chiedere al Parlamento italiano l'introduzione del limite di **30 km/h in tutte le aree residenziali** ad eccezione delle arterie a scorrimento veloce.

Nelle slide che seguono **spiegheremo perché** 30 km/h è la velocità massima ideale per rimettere le persone al centro delle nostre città, riportando un breve sunto della letteratura scientifica disponibile e delle esperienze analoghe provenienti nel resto del mondo.

L'obiettivo è quello di instaurare un dibattito sano e scevro da pregiudizi infondati riguardo al tema della sicurezza sulle nostre strade.

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode

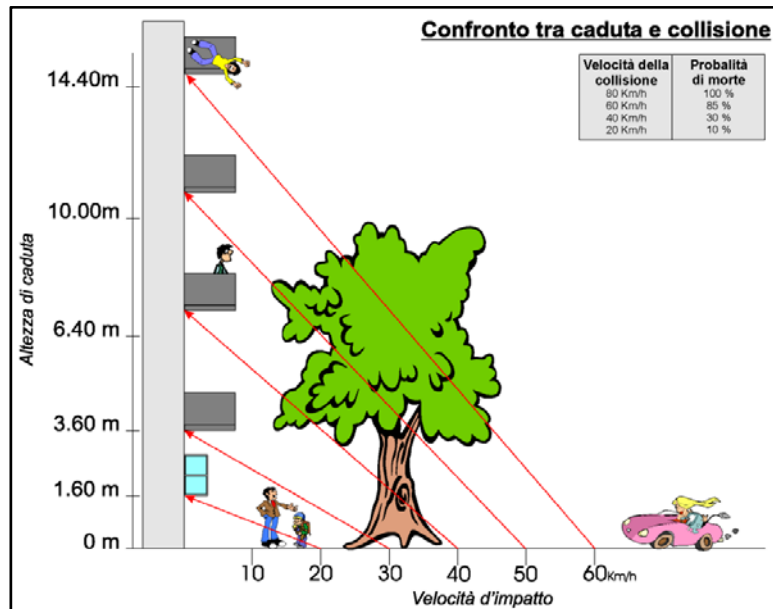


CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

UNA "CULTURA DELLA STRADA" AGGRESSIVA

Nelle aree urbane l'**80-90%** dei **pedoni coinvolti** in incidenti rimangono feriti, contro il **5-10%** degli **automobilisti**

La **VELOCITA'** è il fattore determinante della gravità dell'incidente



Velocità di collisione	Probabilità di decesso
80 Km/h	100%
60 Km/h	85%
40 Km/h	30%
20 Km/h	10%

Nel diagramma è evidenziato l'effetto di un urto con veicoli, in rapporto alla loro velocità: per esempio un urto con un'auto che viaggia a 60 Km/h corrisponde all'effetto di una caduta libera da 14,4 metri, mentre l'urto con un'auto che viaggia a 30 Km/h ha effetti molto meno pesanti in quanto corrisponde ad una caduta da 3,6 metri

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

UNA "CULTURA DELLA STRADA" AGGRESSIVA

L'occhio umano non è fatto per le grandi velocità:
percepriamo **solo una parte** di ciò che avviene sulle strade e sui bordi

La **velocità di 50 Km/h è incompatibile con la precedenza accordata ai pedoni.**

In molte situazioni l'automobile non ha il tempo di reagire e di fermarsi



Campo visivo del pedone



**Campo visivo
dell'automobilista
a 30 Km/h**



**Campo visivo
dell'automobilista
a 50 km/h**

Comparazione del campo visivo a diverse velocità

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

I PERICOLI DEL TRAFFICO FRENANO LO SVILUPPO DEI BAMBINI

I pericoli del traffico frenano lo **sviluppo dei bambini** e impediscono loro di conquistare man mano **maggior autonomia**

“Il bambino non deve stare per strada e quindi bisogna accompagnarlo”: **un quarto degli incidenti** che coinvolgono bambini succedono nonostante siano accompagnati da un adulto

Un **gruppo di psicologi** si è interessato agli **effetti dei condizionamenti del traffico** sullo sviluppo dei bambini:

- l'accompagnamento non costituisce solo un peso per i genitori
- la **costante vigilanza influisce anche sullo sviluppo del bambino**: quelli che possono muoversi in ambiente favorevole sono avvantaggiati nello sviluppo motorio e sociale; sono anche più automi e indipendenti



Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode

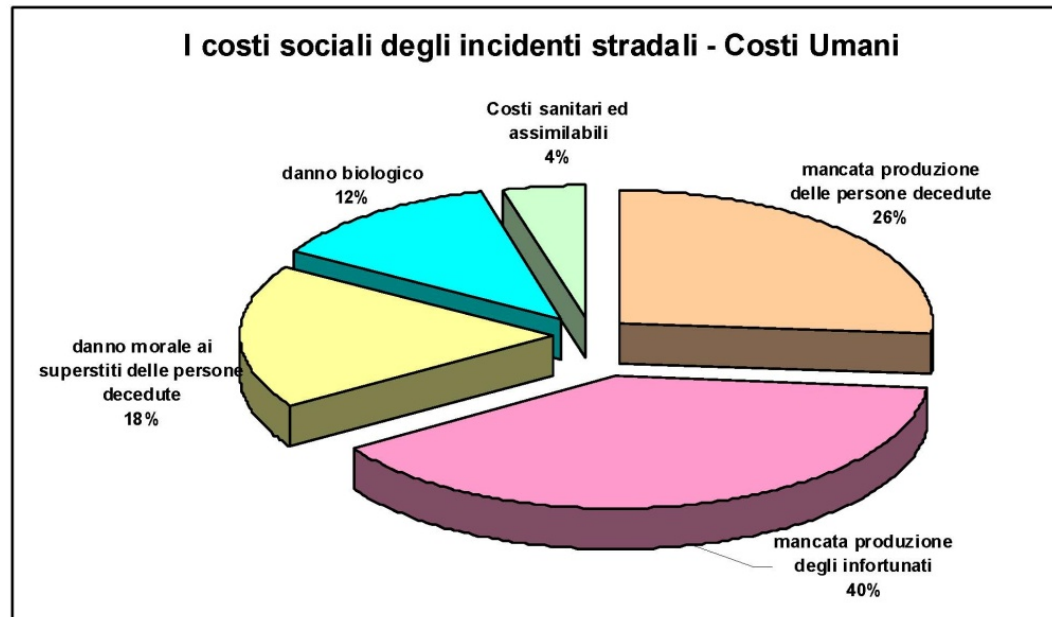


CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

ELEVATA INCIDENTALITÀ

Come evidenziato in precedenza, nelle aree urbane l'**80-90%** dei **pedoni coinvolti** in incidenti rimangono feriti, contro il **5-10%** degli **automobilisti**

Un dato elevatissimo che, oltre a pregiudicare la vivibilità delle nostre città, provoca un **costo sociale** per la collettività (derivante dai ricoveri e dalle cure mediche conseguenti) che in Italia equivale al **2% del P.I.L. (30 miliardi di euro)**



Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

COSTI SOCIALI DERIVANTI DALL'INCIDENTALITÀ

I costi considerati che direttamente o indirettamente derivano dall'incidente possono essere distinti in **quattro categorie**:

- perdita della capacità produttiva
- costi umani (danno morale e biologico)
- costi sanitari (regime di ricovero, pronto soccorso, autoambulanza)
- altre voci di costo (danni materiali, costi amministrativi, costi giudiziari)

Costo sociale medio per ogni **deceduto** risulta pari a **1.377.933 euro**

Costo sociale medio per ogni **persona ferita** risulta pari a **70.000 euro**

Danno sociale relativo a morti e feriti per regione – Anno 2008**

REGIONI	Danno sociale relativo ai morti	Danno sociale relativo ai feriti	TOTALE	Costo per Abitante
Piemonte	457	513	971	221
Valle d' Aosta	14	11	25	195
Lombardia	937	1.520	2.457	255
Trentino-Alto Adige	101	107	208	207
Veneto	631	613	1.244	257
Friuli-Venezia Giulia	152	172	324	265
Liguria	120	322	442	274
Emilia-Romagna	729	794	1.523	356
Toscana	408	665	1.072	292
Umbria	113	125	238	269
Marche	182	267	449	289
Lazio	679	1.036	1.716	308
Abruzzo	132	161	294	222
Molise	37	25	62	193
Campania	453	464	917	158
Puglia	486	541	1.027	252
Basilicata	48	43	92	155
Calabria	165	151	316	157
Sicilia	502	584	1.085	216
Sardegna	172	180	352	211
ITALIA	6.519	8.293	14.812	248

**Nel danno sociale non vengono considerati i costi dell'incidente.

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

RIDURRE GLI INCIDENTI IN AMBITO URBANO: L'IMPEGNO EUROPEO DELL'ITALIA

L'**Italia** si è impegnata,
insieme a tutti gli stati membri dell'Unione Europea,
per la **riduzione dell'incidentalità in ambito urbano**

OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

Per rispettare gli impegni presi,
e per far della strada un luogo sicuro per tutti gli utenti,
è necessario quindi ridurre le velocità dei veicoli a motore,
mettendo in sicurezza le nostre strade attraverso
la tecnica della **moderazione del traffico**

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CONCETTO DI LIVING STREET

La **qualificazione della rete viaria** in contesto urbano, attraverso le tecniche proprie della moderazione del traffico, risponde a 2 obiettivi contestuali:

1. moderare la velocità del traffico veicolare e mettere in **sicurezza** le utenze pedonali e ciclabili
2. migliorare le condizioni ambientali del contesto attraverso una maggiore **fruibilità** della strada come spazio di relazione tra luoghi e funzioni

Il concetto di **living street** riferisce quindi della possibilità di pensare alla strada urbana:

1. non solo come asse di scorrimento del traffico veicolare
2. **quanto come spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti, scolari ..) e di funzioni**

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

VANTAGGI DERIVANTI DALLA RIDUZIONE DELLE VELOCITÀ

Il rispetto del limite di velocità è assicurato dalla **presenza di dispositivi di moderazione del traffico** variamente configurati, a seconda della situazione

Numerose ricerche, condotte nei paesi che hanno adottato da molti anni gli indirizzi di intervento caratteristici delle tecniche di moderazione del traffico, evidenziano che la **riduzione di velocità** comporta **benefici** non soltanto per gli **utenti deboli** della strada, ma anche per gli stessi **automobilisti**

**NON SONO QUINDI MISURE CONTRO GLI AUTOMOBILISTI,
MA BENSÌ A FAVORE DELLA SICUREZZA E DELLA CONVIVENZA
TRA TUTTI GLI UTENTI DELLA STRADA**

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode

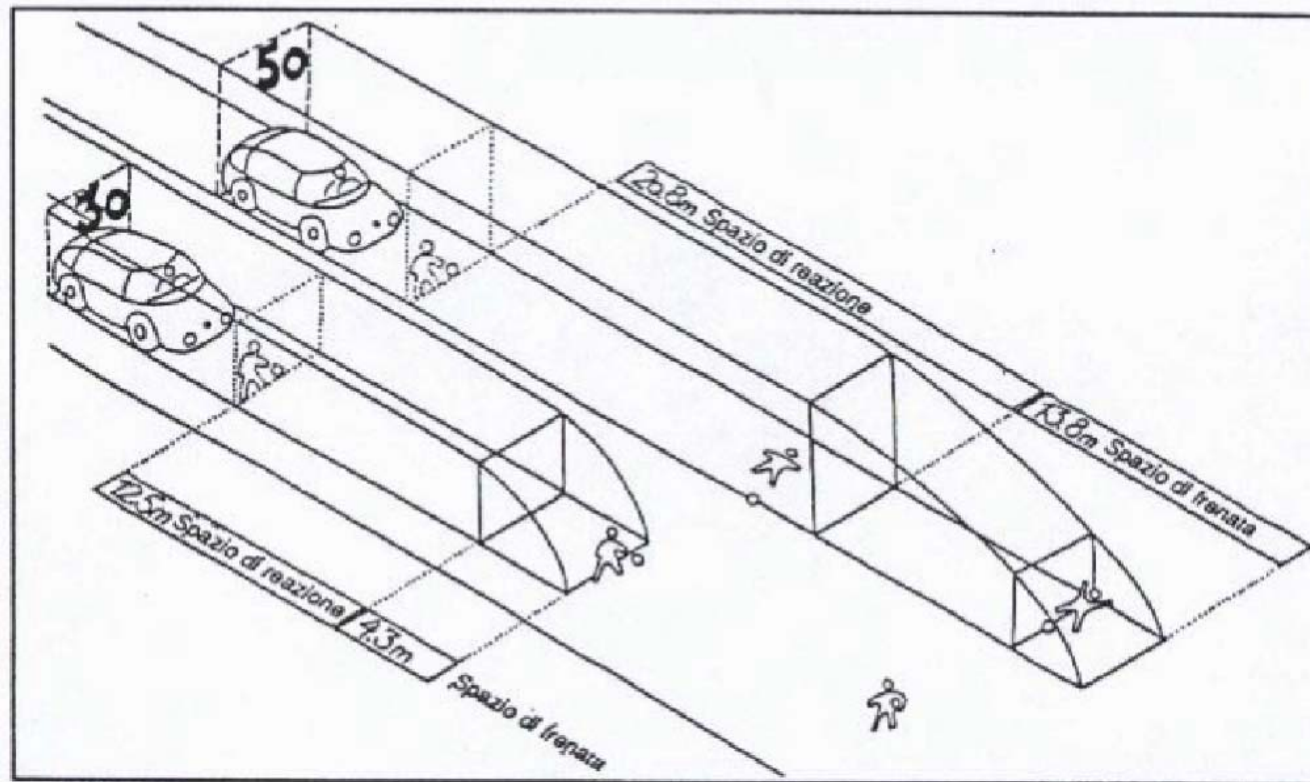


CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

A VELOCITÀ RIDOTTA MIGLIORA LA SICUREZZA DI PEDONI E CICLISTI

Riducendo la velocità, lo spazio di frenata dei veicoli è molto più breve

Dimezzando la velocità, lo spazio di frenata si riduce di tre quarti



Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

LA VELOCITÀ RIDOTTA RIDUCE RUMORE, INQUINAMENTO E CONSUMI

[nell'area metropolitana di Amburgo (Germania), si sono misurati i cambiamenti prima e dopo l'introduzione estesa delle zone 30]

Il cambio dello stile di guida, prima fatto di rapide accelerazioni e brusche frenate, sostituito poi da una guida più calma, con minori picchi di velocità ma più fluida, ha mostrato benefici effetti sia sull'**ambiente** che sul **traffico**.

RUMORE

Ad Ambrugo, il rumore è diminuito dappertutto, con un riduzione massima di 7 dbA

La diminuzione del rumore nelle zone 30 dipende sia dalla riduzione di volume (esclusione del traffico di transito) sia dalla guida calma (diminuzione del limite di velocità)

INQUINANTI DELL'AMBIENTE

La velocità ridotta (meno frenate e accelerazioni) riduce l'inquinamento dell'aria

Ossidi di Azoto (piogge acide, smog estivo, vie respiratorie)	-30%
Monossido di Carbonio (vie respiratorie, sistema circolatorio)	-20%
Idrocarburi (cancerogeni)	-10%

CONSUMO DI CARBURANTE

Il consumo di carburante è diminuito del 12 %

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

A VELOCITÀ RIDOTTA LA CAPACITÀ DELLE STRADE E' SUPERIORE

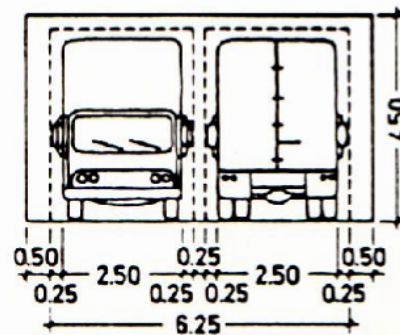
L'opinione comune che diminuendo la velocità il traffico sia impedito **è sbagliata**.

Aumentando la velocità, aumenta anche la distanza tra i veicoli e le esigenze di spazio (occupazione cinetica dello spazio).

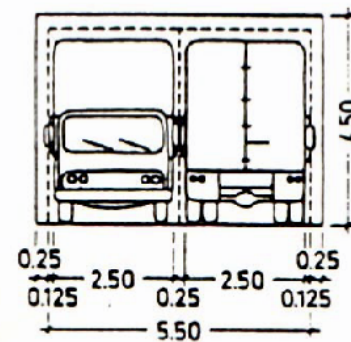
IL BISOGNO DI SPAZIO E' MINORE

Per esempio, due mezzi pesanti che si incrociano a una velocità di **50 Km/h** hanno bisogno di una carreggiata di **6,25 m**. A **40 Km/h** è sufficiente una carreggiata di **5,50 m**

(Standard definiti nelle normative tedesche EAE 85 e EAHV 93).



Camion/camion
a 50 Km/h



Camion/camion
a 40 Km/h o meno

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

A VELOCITÀ RIDOTTA LA PERDITA DI TEMPO E' TRASCURABILE

Se ci fossero Zone 30 in tutti i quartieri, la **durata del percorso medio** dell'automobilista, da porta a porta, **umenterebbe** solo del **3 % al massimo**

Ad **Amburgo**, sono state misurate le perdite causate dall'attraversamento di Zone 30: il tempo di spostamento totale è risultato solo di poco superiore

Il tempo perso con le limitazioni di velocità è stato riguadagnato con una **circolazione più fluida, più regolare, meno conflittuale**



Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode

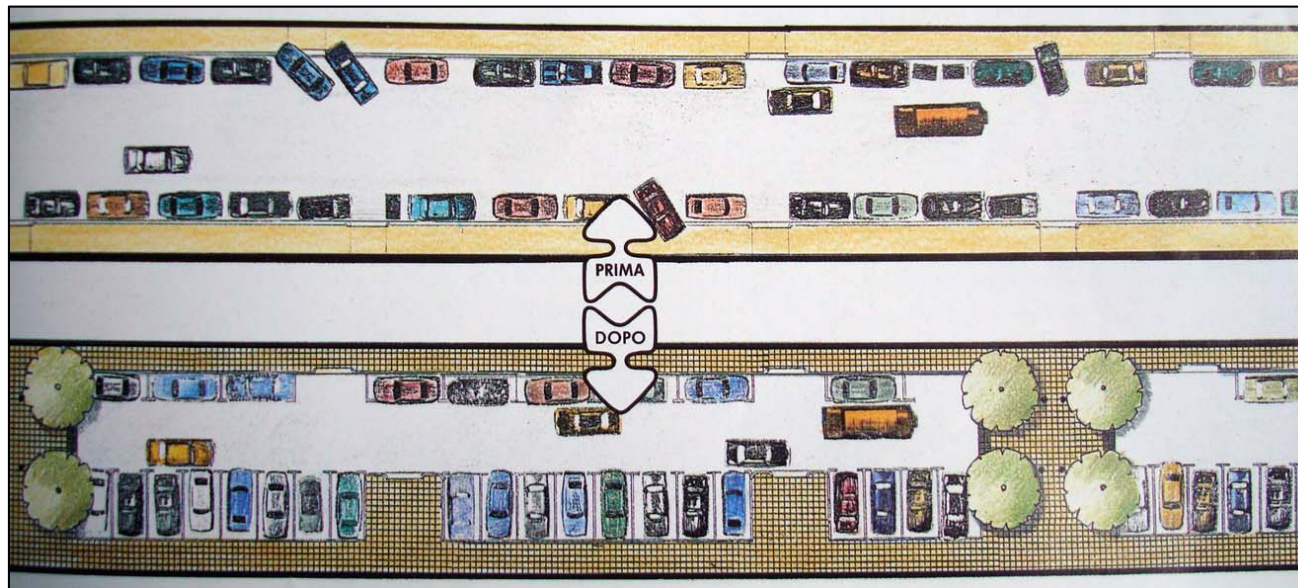


CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

VELOCITA' 30: AUMENTANO I PARCHEGGI, GLI SPAZI PEDONALI E IL VERDE

Si è verificato che, dalla **trasformazione** di due tipiche strade esistenti in diverse forme di strade parcheggio o **strade residenziali**, si recuperano:

- posti macchina per i veicoli dei residenti
- spazi pedonali
- una maggiore convivialità della strada



Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO DIMINUISCE NUMERO E GRAVITA' DEGLI INCIDENTI STRADALI

GRAVITA' DEGLI INCIDENTI

Velocità di collisione	Probabilità di decesso
80 Km/h	100%
60 Km/h	85%
40 Km/h	30%
20 Km/h	10%

NUMERO DI INCIDENTI

Ad Amburgo, in una zona 30, la diminuzione della velocità è stata solo del **4,6 %**, ma il numero dei feriti è diminuito del **26 %**.

A Friburgo in Brisgovia, dove oltre alla moderazione del traffico, si sono adottate campagne di informazione e controlli radar piuttosto che ostacoli sulla carreggiata, il numero dei feriti è diminuito del **76 %** e non ci sono stati più feriti gravi.

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

ESEMPI: IL CASO DI LONDRA

la Repubblica.it

Sicurezza

"Il limite a 30 dimezza gli incidenti"

Storica scoperta a Londra

E' durato 20 anni, ha coinvolto 20 grandi zone cittadine. Ma oggi questo studio, dettagliatissimo, e con una precisione statistica impressionante, fa scuola. Si è calcolato che estendendo le zone a velocità limitata a tutta la città si potrebbero risparmiare 692 vittime ogni anno, con 100 morti in meno. Ecco perché si prevedono limiti più duri in tutta la UE. Altro che 150 orari...

di VINCENTO BORGOMEIO

Altro che 150 orari: dopo l'esperimento londinese ci sono enormi possibilità che i limiti di velocità subiscano una drastica riduzione. Il comune di Londra ha infatti appena sperimentato un limite cittadino di 30 km/h (per la precisione 20 miglia orarie che corrispondono a 32,18 chilometri all'ora), ottenendo risultati straordinari perché la mortalità si è addirittura dimezzata.

La ricerca - durata addirittura 20 anni - è stata pubblicata sul British Medical Journal e dimostra come nell'arco di vent'anni, dal 1986 al 2006, i morti per incidenti stradali sono diminuiti del 40%. "A trarne beneficio - spiegano all'Asaps, associazione amici polizia stradale, che sottolinea la grande importanza di questa ricerca auspicando che venga studiata con cura anche in Italia - sono soprattutto i bambini, visto che la loro mortalità è praticamente dimezzata. In generale, la cifra di pedoni morti e feriti è scesa del 32,4%, percentuale che sale al 46,2% per i minori dei 15 anni. Identico beneficio è andato ai ciclisti, che hanno visto scendere del 37,8% il numero di morti e feriti, ed ai conducenti delle due ruote motorizzate, che hanno ottenuto, a livello assoluto, il miglior risultato: -39,1%".

E non si tratta di dati virtuali, legati cioè a rallentamenti mai esistiti nella realtà: gli inglesi non si sono limitati a piazzare cartelli stradali con l'indicazione dei limiti ma hanno realizzato pesanti interventi di ingegneria stradale come le deviazioni verticali (gobbe), chicane, e altre alterazioni fisiche per impedire davvero il superamento dei 30 orari. E non si è trattato di imposizioni da parte dell'amministrazione pubblica: nel proporre le zone a 30 km/h, le autorità locali hanno infatti l'obbligo giuridico di consultarsi con le parti interessate, come i servizi di emergenza, i residenti e le organizzazioni che rappresentano gli utenti della strada.

Non solo: la base statistica è stata grande perché oltre al lungo periodo queste zone a velocità limitata sono state anche tante, 20 per la precisione. Ne è venuto fuori così uno studio incredibilmente dettagliato: l'analisi si è spinta anche alle zone che si collegano - entro 150 metri al perimetro della zona a 20 mph. In questo modo si è potuto analizzare come la diminuzione di incidenti si sia verificata anche sui tre tipi di strade catalogate: quelle che erano all'interno di una zona a 20 mph, quelle che facevano parte di una zona adiacente a una zona 20 km/h, e tutte le altre strade.

"Il nostro obiettivo primario - spiegano i ricercatori inglesi - era quello di capire l'influenza delle zone 20 mph su incidenti e collisioni nell'ambito del traffico globale londinese. E abbiamo visto come nel corso del periodo 1987-2006, c'è stato un decremento più o meno costante del numero di vittime della strada a Londra, con modelli simili per tutte le vittime, per i morti e per i feriti gravi. Decremento più ripido nel corso degli anni più recenti".

Il limite a 30 dimezza gli incidenti: Storica scoperta a Londra

E' durato **20 anni**, ha coinvolto 20 grandi zone cittadine. Ma oggi questo studio, dettagliatissimo, e con una precisione statistica impressionante, fa scuola

Si è calcolato che estendendo le zone a velocità limitata a tutta la città **si potrebbero risparmiare 692 vittime ogni anno, con 100 morti in meno**

Ecco perché si prevedono limiti più duri in tutta la UE

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

ESEMPI: IL CASO DI NEW YORK

IL CASO

Le metropoli alla sfida verde contro l'assedio delle auto

Da Madrid a Londra si insegue il modello New York. Il sindaco Bloomberg annuncia la rivoluzione verde: tram, bici, taxi collettivi e isole pedonali. La Grande Mela punta a diventare laboratorio della Green Economy obamiana

dal nostro corrispondente FEDERICO RAMPINI

NEW YORK - Londra ha aperto la strada con il pedaggio d'ingresso in città per tutte le auto. Parigi ha innovato con "Vélib", il parco-biciclette da affittare, sistema copiato nel mondo intero. Pechino ha costruito sei linee di metrò nuove per le Olimpiadi. Ora New York è decisa a fare ancora meglio. Adottando progressivamente le soluzioni "verdi" delle sue rivali, la Grande Mela punta al primato in questa gara. La posta in gioco: diventare il modello della metropoli del terzo millennio, nell'era post-automobile. È una competizione che può diventare un business, trasformerà i mega-agglomerati urbani nei laboratori della Green Economy. Per questo New York prepara una vera rivoluzione del traffico, che deve portare all'emarginazione dell'auto privata dalle sue strade.

Ci crede Michael Bloomberg. Questo conservatore illuminato, insieme al californiano Arnold Schwarzenegger, è l'esponente dell'altra destra americana: quella che non ha difficoltà a trovare convergenze con Barack Obama. Sull'ambiente di sicuro. Al suo terzo mandato come sindaco di New York, il miliardario Bloomberg vuole passare alla storia proprio come un leader della lotta all'inquinamento. La sua formidabile reputazione di uomo d'affari lo aiuta a vincere battaglie che per altri sarebbero ostiche. "Quando ho fatto l'isola pedonale a Times Square - dice Bloomberg - i commercianti della zona erano contro. Adesso, visto il successo dell'esperimento, con l'aumento del turismo e dello shopping, sono i commercianti di altri quartieri a chiedermi: perché non si fa anche da noi?".

Non a caso, le nuove isole pedonali sono uno dei tasselli della rivoluzione verde che cambierà lo stile di vita a Manhattan. Dopo il successo a Times Square, ecco le nuove candidate-isole: nella City finanziaria di Wall Street potranno essere chiuse al traffico Fulton Street e Nassau Street; è possibile che diventino oasi senza auto anche Finn Square nel quartiere di Tribeca (celebre per le gallerie d'arte), e Astor Place vicino ai campus della New York University. Idem per un tratto di

Broadway nella zona del Columbus Circle, in modo da facilitare l'accesso alle numerose istituzioni culturali del Lincoln Center (Metropolitan Opera).

Nel frattempo sono già al nastro di partenza i taxi collettivi. Le prime autorizzazioni riguardano i posteggi di taxi più frequentati come le stazioni ferroviarie Grand Central e Penn Station, il terminale degli autobus di lunga percorrenza Port Authority Bus Terminal. I taxi sono abilitati a raccogliere più passeggeri per destinazioni diverse. Così si abbassano sia i costi per i clienti, sia le vetture in circolazione. Parigi fa scuola per i "Vélib": Bloomberg punta a offrire 10.000 biciclette in affitto con appositi posteggi. E in parallelo bisogna garantire ai ciclisti la sicurezza.

Dopo le prime piste ciclabili inaugurate (Broadway, Ottava e Nona Avenue tra la 14esima e la 23esima strada), delle nuove corsie protette per soli ciclisti saranno aperte sulla Prima e la Seconda Avenue entro la fine dell'anno, e in futuro potrebbero essercene anche nelle vie di scorrimento trasversali da fiume a fiume (cioè dalla sponda dell'East River a quella sullo Hudson).

Imitando San Francisco si studia il ritorno dei tram per le vie di New York: il primo progetto riguarda una linea di superficie sulla 42esima strada, che potrebbe allungarsi fino a diventare una circolare di 61 miglia attorno a tutta Manhattan. Inseguendo Pechino, finalmente l'arcaica rete metropolitana di New York ricomincia a espandersi. Sono già avviati i lavori della nuova linea di metrò: una direttrice Nord-Sud lungo la Seconda Avenue. Anche i fiumi diventano una risorsa alternativa per decongestionare il traffico. Per trasportare i pendolari fra Manhattan, Brooklyn, Long Island e Coney Island sarà potenziato il servizio di traghetti di linea sullo East River, con un aumento di capienza di 1.700 passeggeri al giorno. Nuovi attracchi a Williamsburg, Greenpoint, Long Island City.

Una strada per soli autobus? Potrebbe essere la 34esima, seguita poi dalla 42esima, da trasformare secondo questo progetto in due corridoi veloci per il solo transito dei mezzi pubblici. Bloomberg non ha rinunciato a importare qui anche il modello Londra della tassa anti-congestione. Il sindaco ci provò una volta nel 2008 e fu bocciato in consiglio comunale. Ora torna alla carica. "Il pedaggio non è morto, tutt'altro", annuncia. Le finanze comunali sono in crisi, lui è convinto che riuscirà far pagare l'accesso a tutte le auto private che vogliono entrare a Manhattan. Una formula che a Londra ha contribuito a ridurre l'uso del mezzo individuale. Bloomberg potrebbe unirvi un altro deterrente: l'abbassamento del limite di velocità nell'area urbana, da 30 a 20 miglia orarie. "Con dieci miglia in meno - assicurano gli esperti - la frequenza degli incidenti mortali crolla dal 45% al 5%". Manhattan, quella che fu la giungla d'asfalto per eccellenza, si sta scoprendo una vocazione tutta diversa.

© Riproduzione riservata (02 marzo 2010)

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

ESEMPI: IL CASO TEDESCO

I risultati sono stati a tal punto significativi che ad oggi
il **90% dei tedeschi vive in ZONE 30**

Sostanzialmente, in Germania **non è più vendibile una casa** se non si trova
all'interno di una Zona 30

E questo indipendentemente da chi governa la città:

Non è più una scelta di schieramento ma di civiltà, a cui nessuna formazione politica può più rinunciare se non vuole correre il rischio di perdere il consenso dei propri cittadini

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

ESEMPI: IL CASO DI TORINO – Mirafiori Nord

Fine lavori: **2009**
Residenti coinvolti: **10.000**

Costo complessivo:
760mila euro

Risparmio complessivo:
1,5 milioni di euro di cui 500mila euro
di soli costi sanitari

Giudizi negativi passati dal 19 al 7%
**Il 68% dei residenti non tornerebbe
indietro**

Feriti gravi: **0**
Giorni di prognosi: **-74%**
Traffico: **-15%**
Mezzi pesanti: **-29%**
Velocità di punta: **-11 Km/h**
Sorpassi: **quasi scomparsi**



Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

L'ESPERIENZA NELLA CITTA' DI GRAZ

Traffic Safety in Graz



12

L'idea di una MOBILITA' GENTILE

- sviluppata dal 1980
- Mobilità Gentile
 - spinta dei gruppi ambientalisti (pedoni, ciclisti, ...)
 - riduzione dell'uso dell'auto
 - riduzione delle velocità (Tempo 30/50)
 - gestione dei parcheggi su strada

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

L'ESPERIENZA NELLA CITTA' DI GRAZ

Traffic Safety in Graz



17

Traffic calming in Graz

- solo 2 differenti limiti di velocità in città
- 194 Km di strade principali (50 Km/h)
- 802 Km di strade secondarie (30 Km/h)
- 80% del traffico sulle strade principali

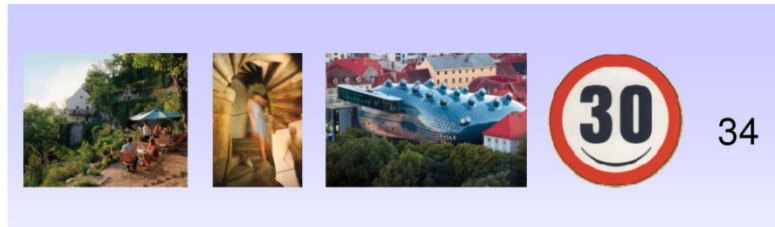
Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

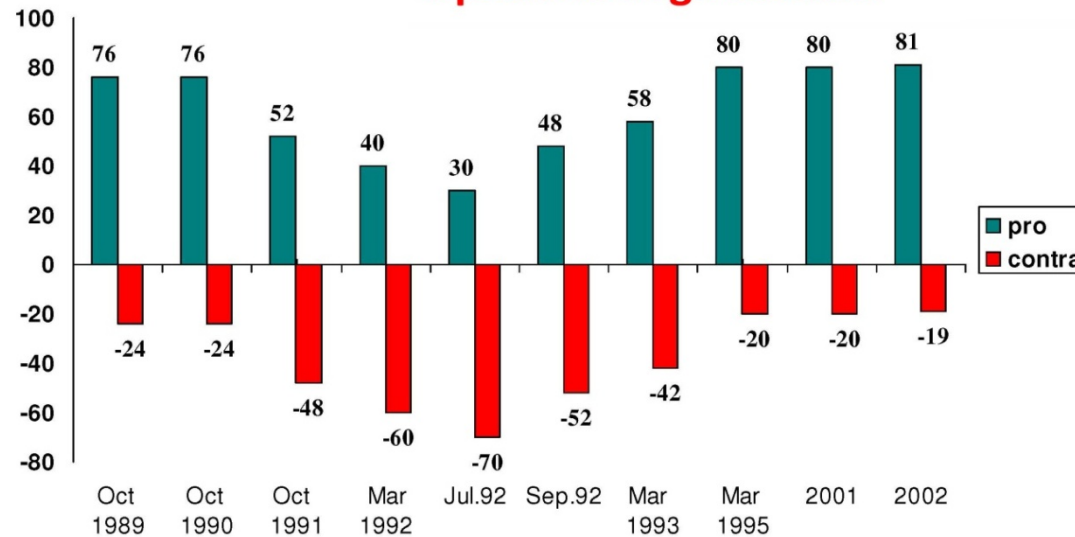
L'ESPERIENZA NELLA CITTA' DI GRAZ

Traffic Safety in Graz



Effetti - Risultati

Opinione degli abitanti



Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

ZONE 30: IL CASO DI CHAMBERY

In circa trent'anni di applicazione delle tecniche di moderazione del traffico (i primi interventi risalgono al 1977) ha ottenuto una **riduzione dell'incidentalità senza eguali** in Europa

L'obiettivo della graduale trasformazione di Chambéry in una città composta esclusivamente da zone 30 è stato dunque quello di **invertire le modalità tradizionali di uso dello spazio stradale**, facendo comprendere agli **automobilisti** che essi **non** sono i **dominatori** della strada **ma**, al contrario, possono essere **soltanto "tollerati"** in uno spazio che non è di loro proprietà

Tutte le azioni sono state progettate e attuate con la **partecipazione degli abitanti**, inizialmente piuttosto scettici, in seguito sempre più convinti e attivi

I primi interventi sono stati realizzati a **protezione degli ingressi delle scuole**, che si erano dimostrati punti particolarmente a rischio; **successivamente** sono stati **estesi** e generalizzati

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode

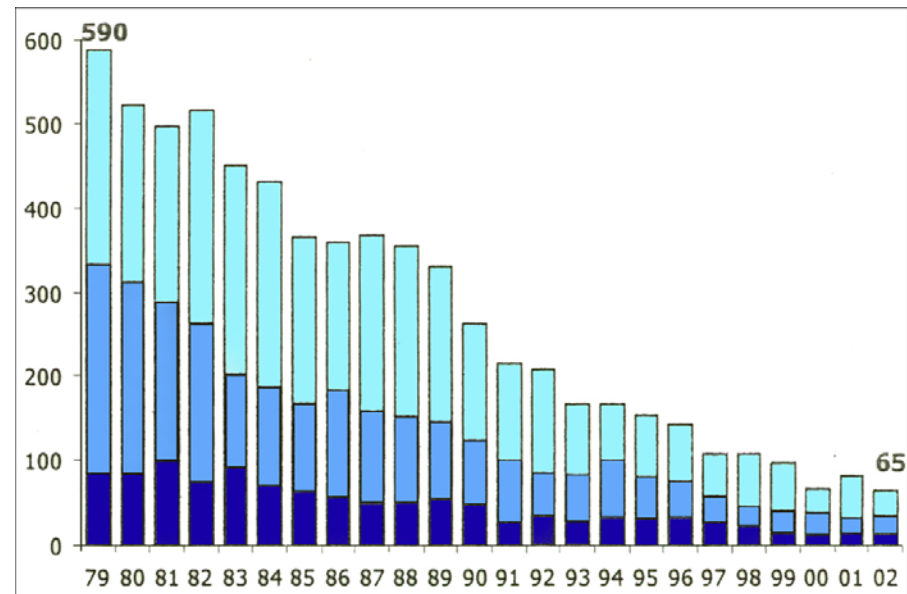
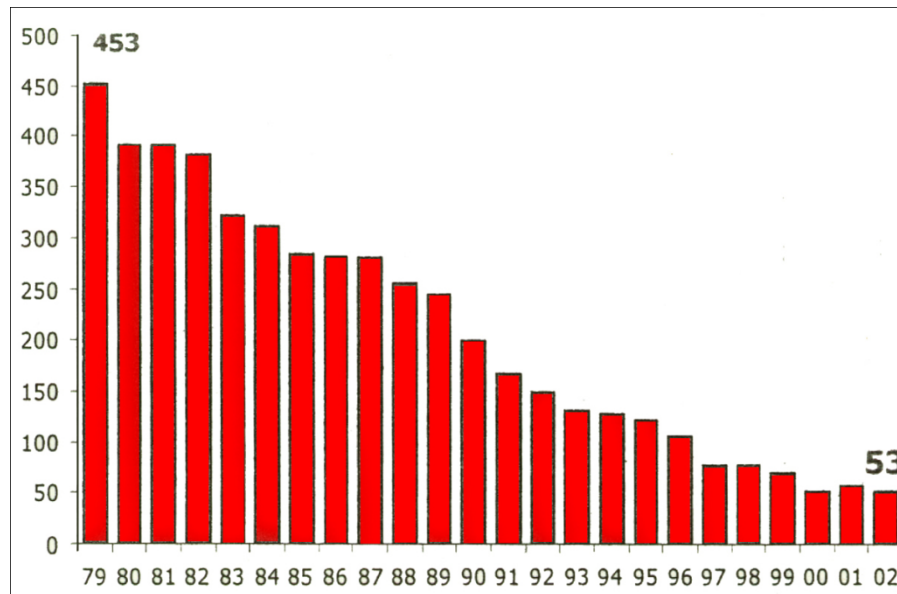


CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

ZONE 30: IL CASO DI CHAMBERY

L'introduzione delle zone 30 su tutto il territorio urbano ha dato **risultati eccellenti per quanto riguarda la sicurezza.**

Tra il 1979 e il 2002, gli incidenti stradali con danni alle persone sono passati da 453 a 53; il numero di feriti e morti è sceso da 590 a 65, secondo un trend di riduzione costante.



Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

LE ZONE 30: SUI PREGIUDIZI

Molte incertezze scompaiono dopo la realizzazione di una zona 30

1. Velocità 30 sposta semplicemente il traffico nei quartieri confinanti ed è quindi solo un intervento “scaricabarile”

Solo in pochi casi l'introduzione del limite di 30 Km/h ha ridotto il traffico nel quartiere
E' soprattutto diminuito il traffico parassitario dei pendolari, che cercavano di evitare qualche ingorgo
Si deve cercare di introdurre le zone 30 in modo estensivo

2. I bambini che abitano in zone con traffico moderato non riescono più ad adattarsi alle strade normali e quindi sono in pericolo

I bambini devono comunque fare attenzione al traffico e imparare ad essere prudenti
La grande differenza è che, guidando piano, i conducenti possono prestare più attenzione ai bambini
Inoltre, uno spazio vitale adatto ai bambini ne favorisce lo sviluppo sociale e psicomotorio

3. Le continue frenate e accelerazioni aumentano il carico ambientale e il rumore

Le esperienze fatte finora dimostrano il contrario: nelle zone 30 le velocità massime sono nettamente minori
Il traffico è complessivamente più lento e regolare, con meno colpi di gas, rallentamenti e tempi di attesa: questo riduce sia il consumo di carburante che l'emissione di sostanze nocive

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

LE ZONE 30: SUI PREGIUDIZI

4. I trasporti pubblici non sono compatibili con le zone 30

Molte città dimostrano ogni giorno che le linee di autobus possono benissimo circolare nelle zone 30
Sui tempi di percorrenza influiscono molto di più il numero delle fermate, i nodi stradali e il tracciato della linea

5. Con il limite di 30 Km/h si perde troppo tempo

Il ritardo è molto minore rispetto a quello che generalmente si crede
L'esperienza mostra che per percorrere 500m all'interno di una zona 30 si impiegano solo 5.10 secondi di più rispetto allo stesso percorso con il limite di 50 km/h

6. "velocità 30" dà agli utenti della strada un falso senso di sicurezza

Il traffico stradale rimane comunque una fonte di pericolo: molto difficile che qualcuno sia indotto a fare meno attenzione
In ogni caso, tutte le persone coinvolte hanno il vantaggio del minor spazio d'arresto e nel caso di collisione, a 30 Km/h le conseguenze sono decisamente meno gravi

7. Il limite di 30 Km/h è inutile poiché nessuno lo rispetta

Anche nelle zone 30 la velocità dei veicoli deve essere sorvegliata
Ci vuole un po' di tempo prima che i conducenti si abituino al nuovo limite, MA centinaia di migliaia di persone che già abitano in zone 30, possono confermare che "velocità 30" migliora la qualità di vita nei quartieri residenziali

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

DISPOSITIVI DI MODERAZIONE DEL TRAFFICO: DIVERSI LIVELLI DI INTERVENTO

A seconda delle caratteristiche della strada, di come essa è classificata all'interno della rete stradale comunale, è possibile predisporre un dispositivo di moderazione del traffico piuttosto che un altro

VIABILITÀ PRINCIPALE

- riduzione della larghezza delle corsie
- rotonde
- isole salvagente
- fascia centrale polifunzionale

VIABILITÀ SECONDARIA

- rotonde e minirotonde
- attraversamenti ed intersezioni rialzate

ZONE RESIDENZIALI A TRAFFICO MODERATO e ZONE 30

- limite di velocità 30 Km/h
- integrazione degli utenti della strada e condivisione degli spazi
- precedenza a pedoni e ciclisti
- chicane e strettoie (*pinch point*)

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode



CITTA' #30eLODE OBIETTIVO SICUREZZA SULLE STRADE

Bibliografia

Il contenuto e le immagini sono frutto dell'elaborazione dei seguenti testi:

“Zona 30, gente contenta” – Lydia Bonanomi, ATA Associazione traffico e ambiente, Berna (Svizzera)

“Manuale per la progettazione dei sistemi di sicurezza stradale e di moderazione del traffico” – Direzione generale viabilità e Trasporti, Regione Veneto

“Una città accogliente: una nuova concezione degli spazi pubblici” – Assessorato all'arredo urbano, città di Torino

“Velocità 30 nel comune: basi, esperienze, modo di procedere” – Ufficio generale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio (UFAP), Svizzera

“Linee guida per la realizzazione di Zone 30” – OCS Osservatorio Città Sostenibili, Assessorato ai Trasporti e Infrastrutture, Regione Piemonte

“La città senza incidenti: strategie, metodi e tecniche per progettare mobilità sicura” – Valter Baruzzi, Alfredo Drufulca, Giancarlo Sgubbi, Assessorato alle Politiche Sociali, Regione Emilia Romagna

Per firmare la petizione, vai su change.org/30elode