

ZONA 30: UN QUARTIERE PER LE PERSONE

Perché la moderazione delle velocità?

una cultura della strada aggressiva

Nell'ultimo anno l'incidentalità in Italia ha causato oltre **3.000 morti** e più di **200.000 feriti** provocando un costo pari a **17 miliardi di euro (1% del PIL)***

Secondo una ricerca dell'Università di Amsterdam, il **principio deterrente** al muoversi a piedi e in bicicletta è proprio la **scarsa sicurezza stradale.***

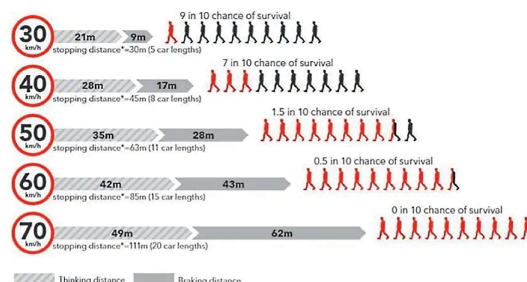
la velocità è il fattore determinante della gravità dell'incidente



La probabilità di sopravvivenza è:

9 su 10 a 30km/h

1.5 su 10 a 50 km/h



Velocità e visibilità

L'occhio umano non è fatto per le grandi velocità: percepiamo solo una parte di ciò che avviene sulle strade e sui bordi. La velocità di **60km/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 dell'automobilista a 20 Km/h



campo visivo dell'automobilista a 30 Km/h



campo visivo dell'automobilista a 40 Km/h



campo visivo dell'automobilista a 50 Km/h

A velocità ridotta migliora la sicurezza di pedoni e ciclisti

Riducendo la velocità, lo spazio di frenata dei veicoli a motore è molto più breve. Dimezzando la velocità, lo spazio di frenata si riduce di tre quarti.



Scansiona qui per approfondimenti (i riferimenti alle fonti citate e contraddistinte dal simbolo * sono disponibili nel documento "Pannelli informativi")



ZONA 30: UN QUARTIERE PER LE PERSONE

Principali caratteristiche e finalità

il concetto di *living street*

Pensare alla strada urbana non solo come asse di scorrimento del traffico veicolare, quanto come spazio di relazione tra una pluralità di utenti (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti, studenti...) e di funzioni.

#Love30: la campagna delle nazioni unite e del parlamento europeo*

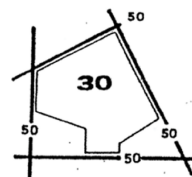
Nell'ottobre 2021 il parlamento europeo ha approvato una risoluzione per le città a 30km/h con lo scopo di **dimezzare il numero di morti sulle strade entro il 2030 e azzerare gli scontri fatali entro il 2050.***



Vantaggi derivanti dalla realizzazione di zone 30

- quartieri più tranquilli
- atmosfera più rilassata tra automobilisti, ciclisti e pedoni
- **maggiore sicurezza soprattutto per i bambini**
- meno stress per chi guida

la velocità ridotta riduce rumore, inquinamento e consumi



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

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



La perdita di tempo è trascurabile

Se ci fossero zone 30 in tutti i quartieri, la durata del percorso medio dell'automobilista, da porta a porta, aumenterebbe solo del 3% al massimo. Il tempo perso con le limitazioni di velocità viene riguadagnato con una circolazione più fluida, più regolare, meno conflittuale.*



Scansiona qui per approfondimenti
(i riferimenti alle fonti citate e contraddistinte dal simbolo * sono disponibili nel documento "Pannelli informativi")

ZONA 30: UN QUARTIERE PER LE PERSONE

Traffico e bambini

i pericoli del traffico frenano lo sviluppo dei bambini

e impediscono loro di conquistare man mano maggiore autonomia.
L'accompagnamento non costituisce solo un peso per i genitori, ma la costante vigilanza influisce anche sullo sviluppo del bambino.



conseguenze: sedentarietà e ridotta autonomia di spostamento

L'autonomia di spostamento dei bambini nell'andare a scuola è inferiore al 7%. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi e tedeschi è di oltre il 40%.*

Secondo gli ultimi dati dell'Unione Europea, la violenza stradale in Italia provoca 53 morti per milione di abitanti, mentre in Germania e in Spagna sono 34 e in Gran Bretagna addirittura la metà (26).*



chi va a scuola in autonomia ha maggiore capacità di apprendimento

In Danimarca hanno realizzato uno studio su 20.000 studenti tra i 5 e i 19 anni. Gli studenti che hanno fatto il viaggio da soli hanno risposto al questionario molto meglio di quelli che sono stati accompagnati in auto

Chi va da solo in autonomia, a piedi o in bicicletta, ha maggiore capacità di apprendimento e concentrazione.*



Città 30: l'appello dell'Associazione nazionale dei Pediatri

“È urgente pedonalizzare o creare zone a bassa velocità in prossimità degli isolati dei plessi scolastici, realizzare la città 30, rendere suantaggioso l'uso dell'auto per favorire la mobilità attiva, a piedi e in bicicletta, dei bambini.”*



Scansiona qui per approfondimenti
(i riferimenti alle fonti citate e contraddistinte dal simbolo * sono disponibili nel documento "Pannelli informativi")

Perché la moderazione delle velocità

- *Nell'ultimo anno l'incidentalità in Italia ha causato oltre 3.000 morti e più di 200.000 feriti provocando un costo pari a 17 miliardi di euro (1% del PIL).*
<https://www.istat.it/it/archivio/286933>
- *Secondo una ricerca dell'Università di Amsterdam, il principio deterrente al muoversi a piedi e in bicicletta è proprio la scarsa sicurezza stradale.*
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856404000382>

Principali caratteristiche e finalità

- *#Love30: la campagna delle nazioni unite e del parlamento europeo*
<https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>
- *Nell'ottobre 2021 il parlamento europeo ha approvato una risoluzione per le città a 30km/h con lo scopo di dimezzare il numero di morti sulle strade entro il 2023 e azzerare gli scontri fatali entro il 2050*
<https://altreconomia.it/citta-europee-30-allora-lo-chiede-una-risoluzione-del-parlamento-europeo/>
- *Il cambio dello stile di guida, prima fatto di rapide accelerazioni e brusche frenate, sostituito da una guida più calma, con minori picchi di velocità ma più fluida, ha mostrato benefici concreti sia sull'ambiente che sul traffico.*
https://www.ansa.it/ansa_verifled/verifica_dei_fatti/ambiente/2024/01/30/il-limite-di-circolazione-a-30-km-allora-in-citta-riduce-davvero-gli-incidenti-o-non-e-invece_51010c81-127e-41f5-98e7-a72b1957e498.html
- *Se ci fossero zone 30 in tutti i quartieri, la durata del percorso medio dell'automobilista, da porta a porta, aumenterebbe solo del 3% al massimo. Il tempo perso con le limitazioni di velocità viene riguadagnato con una circolazione più fluida, più regolare, meno conflittuale.*
<https://www.stradeeautostrade.it/traffico-mobilita/limpatto-della-citta-30-sul-benessere-sociale>

Traffico e bambini

- *L'autonomia di spostamento dei bambini nell'andare a scuola è inferiore al 7%. Per fornire un metro di paragone, l'autonomia dei bambini inglesi e tedeschi è di oltre il 40%.*
<https://27esimaora.corriere.it/articolo/perche-soltanto-noi-italiani-accompagniamo-i-bambini-a-scuola/>
- *Secondo gli ultimi dati dell'Unione Europea, la violenza stradale in Italia provoca 53 morti per milione di abitanti, mentre in Germania e in Spagna sono 34 e in Gran Bretagna addirittura la metà (26)*
https://transport.ec.europa.eu/background/road-safety-statistics-2022-more-detail_en
- *In Danimarca hanno realizzato uno studio su 20.000 studenti tra i 5 e i 19 anni. Gli studenti che hanno fatto il viaggio da soli hanno risposto al questionario molto meglio di quelli che sono stati accompagnati in auto. Chi va da solo in autonomia, a piedi o in bicicletta, ha maggiore capacità di apprendimento e concentrazione.*
https://www.repubblica.it/green-and-blue/2023/03/30/news/inquinamento_lettera_pediatri_e_neonatologi_ai_sindaci-394261083/
- *Città 30: l'appello dell'Associazione nazionale dei Pediatri*
"È urgente pedonalizzare o creare zone a bassa velocità in prossimità degli isolati dei plessi scolastici, realizzare la città 30, rendere vantaggioso l'uso dell'auto per favorire la mobilità attiva, a piedi e in bicicletta, dei bambini."