

immagina
Trent*



Un quartiere delle persone

Matteo Dondé architetto
Trento - 25 gennaio 2024

“STOP DE KINDERMOORD” (STOP AL MASSACRO DEI BAMBINI) NASCE IL WOONERF OLANDESE

In Olanda nel 68 nasce il **WOONERF**, luogo della coabitazione pacifica tra tutti gli utenti della strada. **Grazie a questa coabitazione, la strada torna a essere un luogo sociale**

INGREDIENTI: bassa velocità e impossibilità di tenere comportamenti pericolosi, scarso traffico, **abbandono del linguaggio dell'automobile**, zero barriere, libertà d'uso dello spazio, inserimento di nuove funzioni nello spazio pubblico



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

DAGLI ANNI 70 IN POI: DAL WOONERF AL CONCETTO DI ZONA 30

Francia: riduzione della mortalità del 70% nelle città dove si adotta: Grenoble, Lille, Nantes, Parigi, Nizza, Montpellier e altre 200 città medie e piccole.

Scozia, Edimburgo: dall'introduzione delle Zona 30 si è registrato un - 40% di incidenti e - 33% di vittime

Belgio, Bruxelles: morti dimezzati e rumore più che dimezzato

Finlandia, Helsinki: negli anni 90 Helsinki registrava 20/30 pedoni uccisi ogni anno. Nel 2010 la media era di 7, grazie alla graduale introduzione di ampie zone 30

Spagna: in tutta la Spagna da Maggio 2021 il 70% di tutte le strade ha un limite di 30 km/h

Austria, Graz: zone 30 dal 1986. I risultati hanno portato a un - 50% di mortalità con numeri particolarmente positivi nel caso di bambini davanti alle scuole: - 90%

Svizzera, Zurigo: zone 30 dal 1991, con riduzione del rumore fino al -50% e un sensibile calo degli incidenti

Canada, Toronto: nel periodo 2005-2016 le lesioni gravi e mortali si sono ridotte di due terzi

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

DAL WOONERF AL CONCETTO DI ZONA 30: L'ESEMPIO DI LONDRA (8.800.000 abitanti)

la Repubblica.it

Scienze

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

È stato 30 anni, ha colmato 30 grandi zone cittadine. Ma oggi questo studio, dettagliatissimo, e con una precisione statistica impressionante, fa sapere. Si è calcolato che ridurrendo le zone a velocità limitata a tutta la città si potrebbero risparmiare 610 vittime ogni anno, con 180 morti in meno. Ecco perché si prevedono limiti più alti in tutta la UE. Altro che 150 orari.
di VINCENZO BORGOMIO

Altri che 150 orari, dopo l'esperienza londinese di tante 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 le 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 1990 al 2008, i morti per incidenti stradali sono diminuiti del 40%. "A hanno beneficiato - spiegano all'Aspa, associazione americana politica stradale, che sottolinea la grande importanza di questa ricerca assicurando che venga studiata con cura anche in Italia - sono soprattutto i bambini, visto che la loro mortalità è probabilmente dimezzata. In generale, la cifra di pedoni morti e feriti è scesa del 32,4%, percentuale che sale al 46,7% per i minori dei 15 anni: identico beneficio è andato ai ciclisti, che hanno visto scendere del 37,0% il numero di morti e feriti, ed ai conducenti delle due ruote motorizzate, che hanno ottenuto, a livello assoluto, il miglior risultato: -38,1%".

È non si tratta di dati virtuali, legati cioè a rallentamenti nei mezzi 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), chicanes, 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 consultare 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: 30 per la precisione. Ma è venuta 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 30 km/h, e tutte le altre strade.

"Il nostro obiettivo primario - spiegano i ricercatori inglesi - era quello di capire l'influenza delle zone 30 mph su incidenti e collisioni nell'ambito del traffico globale londinese. E abbiamo visto come nel corso del periodo 1997-2008, 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 caso degli anni più recenti".

L'introduzione dei limiti di velocità a 30 km/h è stato oggetto di uno studio durato 20 anni ed esteso a 20 zone della città

I risultati:

✓ incidenti e collisioni sono diminuiti del 40%;

✓ i morti sono diminuiti:

- del 32% per i pedoni
- del 38% per i ciclisti
- del 39% per i motociclisti

✓ per i minori di 15 anni la riduzione è stata addirittura del 46%

La ricerca dimostra pertanto che l'introduzione delle zone 30 porta al dimezzamento della mortalità per l'utenza debole con vantaggi rilevanti per l'intera circolazione stradale

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

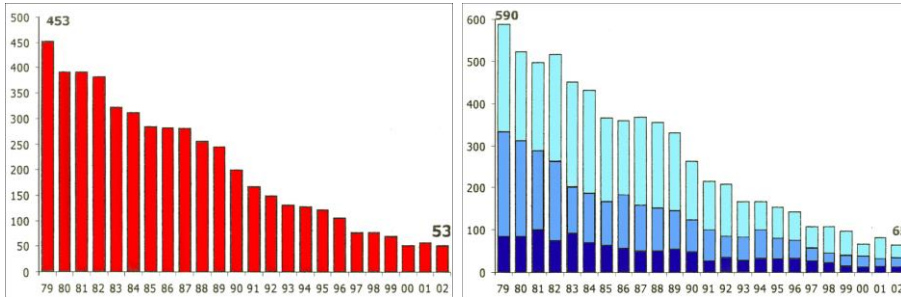
IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

DAL WOONERF AL CONCETTO DI ZONA 30: L'ESEMPIO DI CHAMBERY (150.000 abitanti)

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 e il numero di feriti e morti è sceso da 590 a 65, secondo un trend di riduzione costante



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

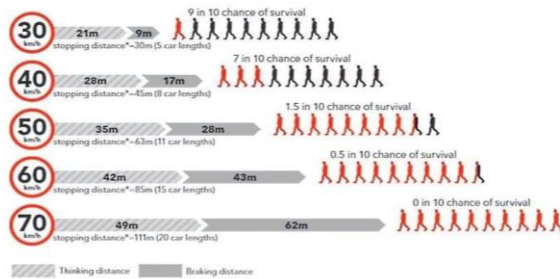
LE RAGIONI DELLA RIDUZIONE DI VELOCITA' IN AMBITO URBANO (MODERAZIONE DEL TRAFFICO)

La **VELOCITA'** 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



A Driver's Peripheral Vision Is Reduced at Higher Speeds



Source: Cities Safer by Design (2016)

WORLD RESOURCES INSTITUTE

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

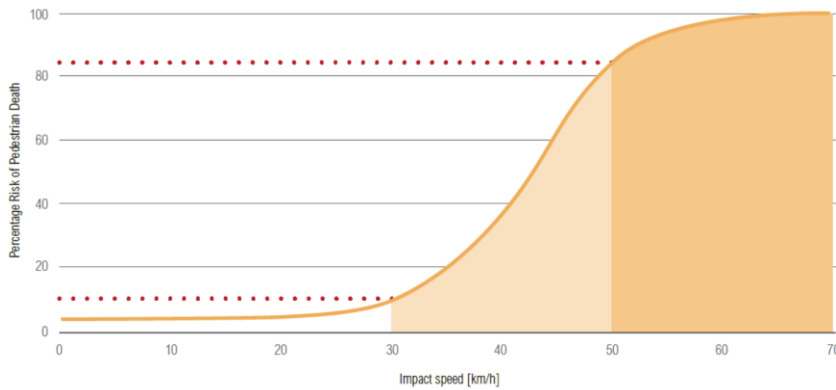
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE RAGIONI DELLA RIDUZIONE DI VELOCITA' IN AMBITO URBANO (MODERAZIONE DEL TRAFFICO)

Figure 1.2 | The Relationship Between Pedestrian Safety and the Impact Speed of Vehicles



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE RAGIONI DELLA RIDUZIONE DI VELOCITA' IN AMBITO URBANO (MODERAZIONE DEL TRAFFICO)

Moderare la velocità è segno di civiltà



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

IL CONCETTO DI ZONA 30: DEFINIRE I COMPITI DELLE STRADE



Via Manzoni



Via Adamello



Via Matteotti



Via Milano

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

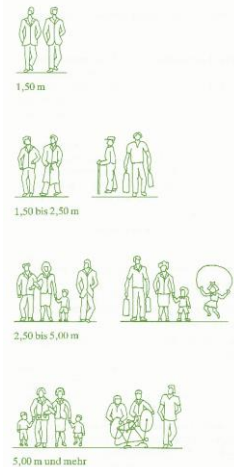
IL CONCETTO DI ZONA 30: DEFINIRE I COMPITI DELLE STRADE



Via Adamello



Via Milano



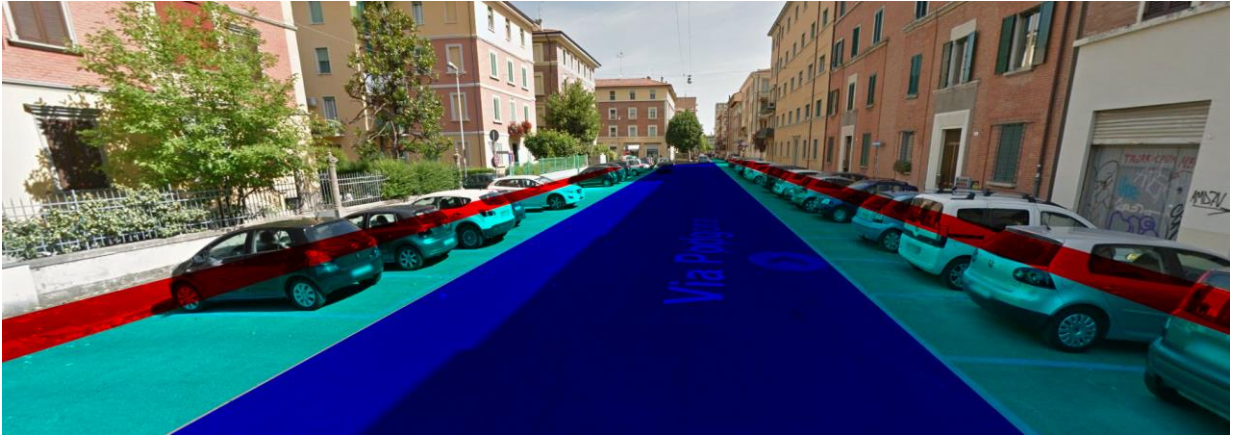
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

IL CONCETTO DI ZONA 30: CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE RESIDENZIALI



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

DAL QUARTIERE DELLE AUTO AL QUARTIERE DELLE PERSONE: IL CONCETTO DI LIVING STREET

Il concetto di **living street** riferisce della possibilità di **pensare alle strade dei quartieri residenziali:**

- ✓ 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**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

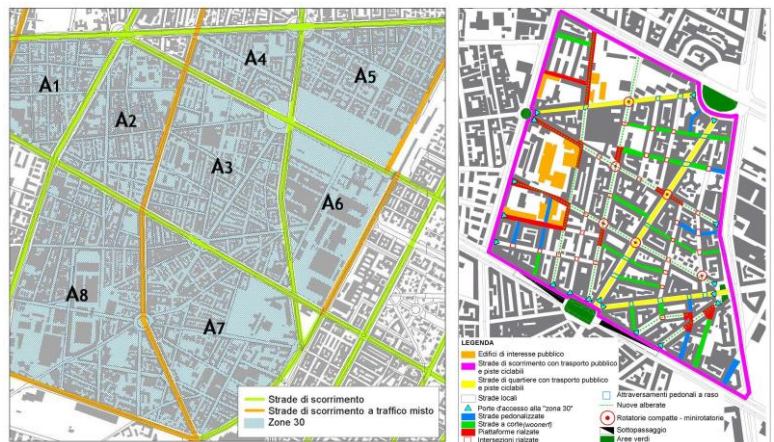
IL CONCETTO DI ZONA 30: PROTEZIONE DEI QUARTIERI RESIDENZIALI

Le «**zone 30**» sono zone urbane caratterizzate da esclusive funzioni locali nelle quali si intende:

- ✓ scoraggiare il traffico di attraversamento urbano
- ✓ disciplinare il traffico locale per riqualificare la strada come luogo non più solo deputato alla circolazione e alla sosta dei veicoli ma per consentirne un uso sociale

Le regole:

- ✓ eliminazione traffico di attraversamento
- ✓ impossibilità fisica di raggiungere velocità elevate
- ✓ chiara demarcazione delle 'porte' di accesso



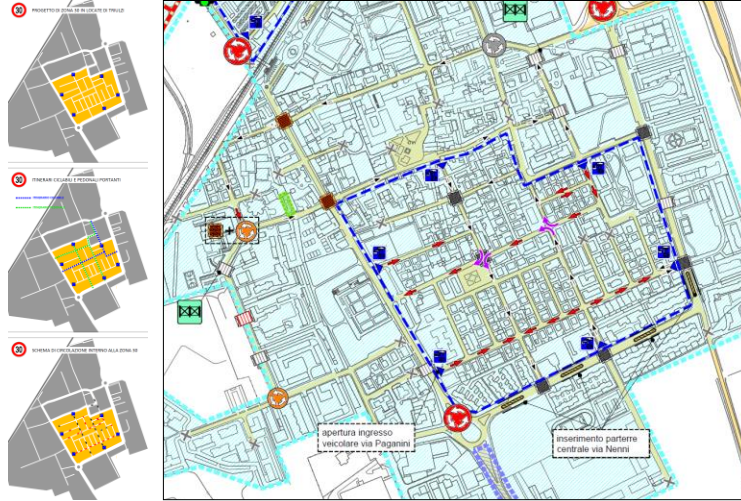
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

PROTEZIONE DEI QUARTIERI RESIDENZIALI: UN CASO ESEMPIO



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

IL CONCETTO DI ZONA 30: IN SINTESI

Moderazione signica affrontare il problema della qualità degli spazi pubblici urbani compromessa dall'automobile e quindi porsi l'obiettivo della loro riqualificazione per incentivarne usi più ricchi ed articolati in un contesto di 'pacifica' convivenza tra i suoi utilizzatori

Un buon progetto di moderazione del traffico deve:

- ✓ saper leggere la città che sta attorno alla strada
- ✓ riconoscere le diverse funzioni presenti ed i diversi attori coinvolti
- ✓ comprenderne e misurarne i comportamenti, diagnosticando gli elementi di sofferenza esistenti
- ✓ immaginare e valutare le diverse possibili strategie di intervento adatte a rimuovere tali sofferenze
- ✓ ridisegnare un nuovo equilibrio di uso degli spazi scrivendo le regole di compartamento



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

IL CONCETTO DI ZONA 30: L'ESEMPIO DI AMSTERDAM



Ci vuole un po' di tempo per abituarsi ad una diversa velocità massima. Soprattutto per chi guida ogni giorno. Ma nella nostra città teniamo conto l'uno dell'altro. **Si fanno 30 chilometri all'ora per la propria sicurezza, e per quella degli studenti che vanno a scuola, dei ciclisti che vanno al lavoro, delle persone che attraversano la strada.** Guidando insieme un po' più lentamente, facciamo in modo che tutti possano muoversi in sicurezza e spensieratezza nella nostra città.



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ZONE 30 E NORMATIVA ITALIANA

In Italia la «zona 30» è stata introdotta nel 1995

all'interno delle direttive per la redazione dei Piani Generali del Traffico Urbano (PGTU)

L'articolo 135 del regolamento di attuazione definisce la zona 30 come

«zona a carattere abitativo e residenziale, nella quale vigono particolari cautele di comportamento»

contemplando la possibilità di introdurre limiti di velocità estesi ad intere zone, con esplicito riferimento al valore di 30 km/h

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



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ZONE 30 E NORMATIVA ITALIANA: LA CONFERMA NELLA NUOVA DIRETTIVA «SALVINI» (24 gennaio 2024)



AIF ANCI - Associazione Nazionale Comuni Italiani
 e.p. AI Ministro dell'Interno
 AI Ministro della Giustizia
 AI Ministro della Difesa

Oggetto: Diverzio adottato ai sensi dell'articolo 142, comma 2, del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 sulla disciplina dei limiti di velocità nell'ambito urbano.

L'articolo 7 del codice della strada attribuisce ai Comuni il potere di adottare disposizioni relative alla circolazione nei centri abitati, che si concretizzano sia in misure derogatorie, temporanee o d'urgenza, sia in limitazioni e blocchi temporanei al traffico nei medesimi centri. In forza del combinato disposto del suddetto articolo 7 e dell'articolo 6, commi 1, 2 e 4, tale potere deve essere esercitato nel rispetto del bilanciamento di interessi tra il diritto alla mobilità e alla libera circolazione dei cittadini e le finalità esigenze di promozione della sicurezza della circolazione, tutela dell'ambiente, in chiave di prevenzione dell'inquinamento, del patrimonio artistico, ambientale e naturale, nonché, nei casi di sospensione della circolazione, della esigenze di sicurezza pubblica.

Dalla predetta disposizione devono in particolare desumersi i seguenti principi, espressamente delineati dal Consiglio di Stato (V Sezione, 4 maggio 2017, n. 2033/2017):

- l'uso delle strade, specie come mezzo di trasporto, può essere regolato con provvedimenti che tengano conto delle esigenze connesse alla mobilità pubblica, alla sicurezza della circolazione, alla tutela della salute, nonché al buon regime della cosa pubblica, alla sua conservazione, alla disciplina che gli stessi debbono osservare ed alle eventuali previsioni che essi sono tenuti a osservare;
- la tipologia dei limiti alla circolazione veicolare all'interno dei centri abitati rappresenta una scelta discrezionale che deve essere articolata dalla pubblica autorità tenendo conto sia di un serie di elementi contestuali rilevanti (diversità dei nuclei urbani, spazio pubblico, situazione topografica e dei servizi pubblici, omogeneità urbanistica) derivanti dall'uso insediamento del mezzo privato, sia della incidenza delle scelte operate su una pluralità di interessi pubblici costituiti di tutela, sia sotto di ragionevolezza.

Pag. 2 di 6

I limiti di velocità che si possono imporre in corrispondenza di punti singoli delle strade, quali ad esempio: tratti tortuosi, zone industriali con uscite frequenti da stabilimenti, luoghi frequentati da bambini o persone anziane, tronchi suburbani interessati da circolazione di biciclette e ciclomotori, punti stradali in genere che nascondano insidie non facilmente rilevabili a colpo d'occhio, ecc

Il riferimento alle «zone 30» non ha valenza assoluta e generale, bensì si richiama l'opportunità di prevederle comunque nel rispetto di "principi di credibilità e coerenza" nonché, con specifico riferimento all'ambito urbano, si suggerisce "una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h" a valle di una "revisione della gerarchizzazione delle strade"

In particolare si fa riferimento a:

- ✓ all'assenza di marciapiedi e movimento pedonale intenso
- ✓ ad anormali restringimenti delle sezioni stradali
- ✓ a pendenze elevate
- ✓ ad andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e vecchi centri abitati
- ✓ a frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi di gioco e simili

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

UNA VERA EMERGENZA: LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA



CRONACA

Grave incidente, finisce con l'auto sul marciapiede e travolge una mamma coi bimbi: paura a Trento

E' successo questa mattina (12 gennaio) a Trento, in via Einaudi: secondo le prime informazioni un'auto sarebbe finita sul marciapiede travolgendo una mamma insieme ai due figli piccoli

Di F.S. - 12 gennaio 2024 - 09:22

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

UNA VERA EMERGENZA: LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA IN PROVINCIA DI TRENTO

2022			
MORTI			
conducente	passaggero	pedone	totale
27	4	2	33
FERITI			
conducente	passaggero	pedone	totale
1.281	375	143	1.799
TOTALE			
conducente	passaggero	pedone	totale
1.308	379	145	1.832

3 morti al mese
150 feriti al mese

Costi sociali (dati ISTAT):
1.500.000 € per ogni morto
60.000 € per ogni ferito

Totale anno 2022:
157 milioni di euro

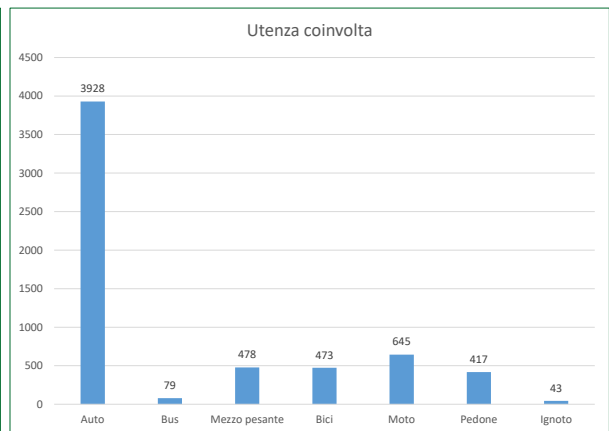
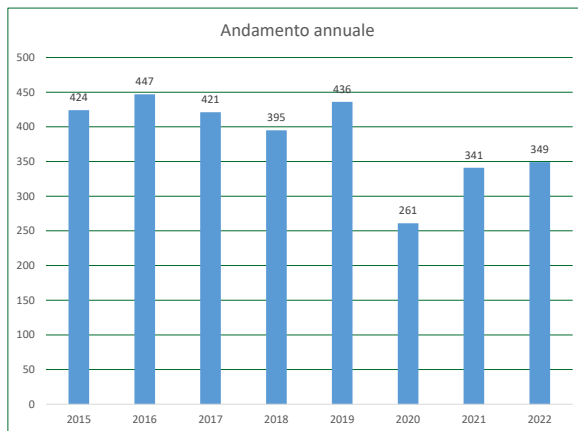
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

UNA VERA EMERGENZA: LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA NEL COMUNE DI TRENTO



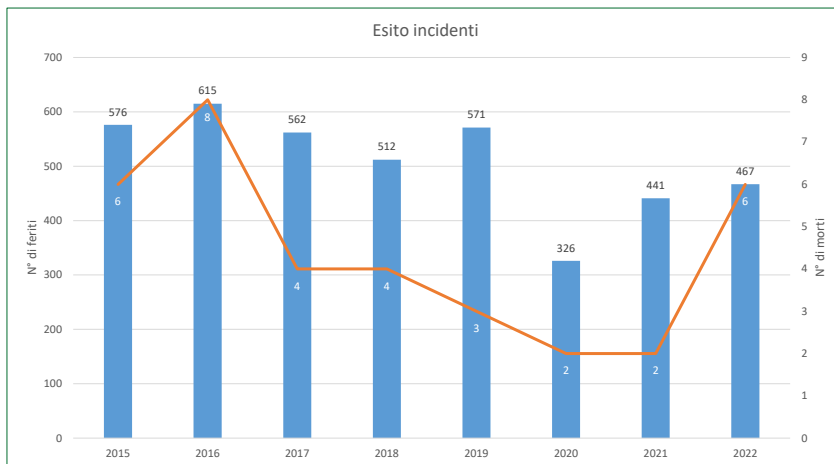
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**UNA VERA EMERGENZA:
LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA NEL COMUNE DI TRENTO**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

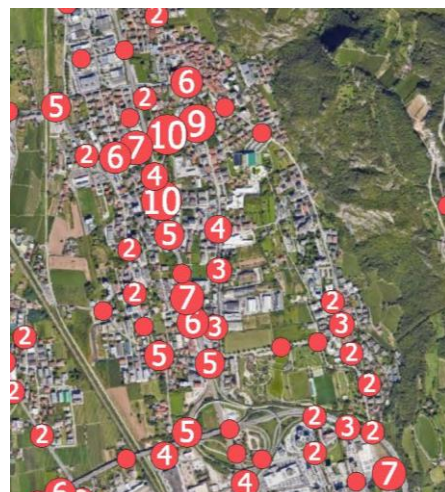
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**UNA VERA EMERGENZA:
LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA NEL COMUNE DI TRENTO**

TOTALE
dal 2015 al 2022



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

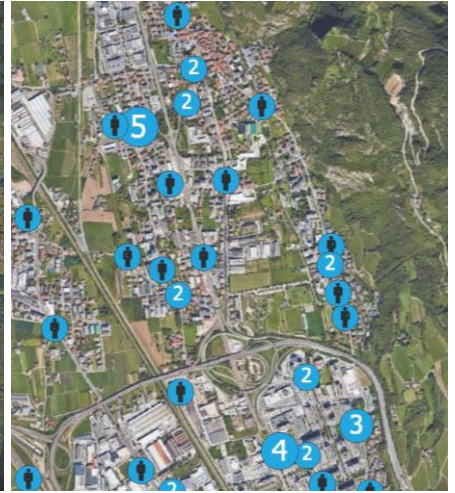
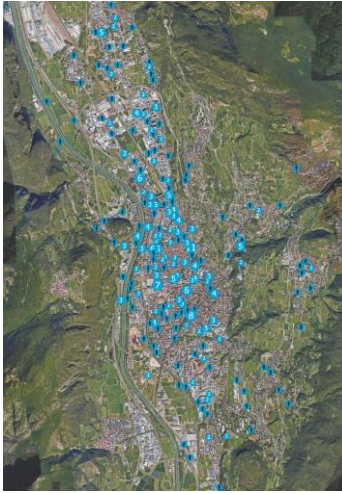
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**UNA VERA EMERGENZA:
LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA NEL COMUNE DI TRENTO**

PEDONI
dal 2015 al 2022

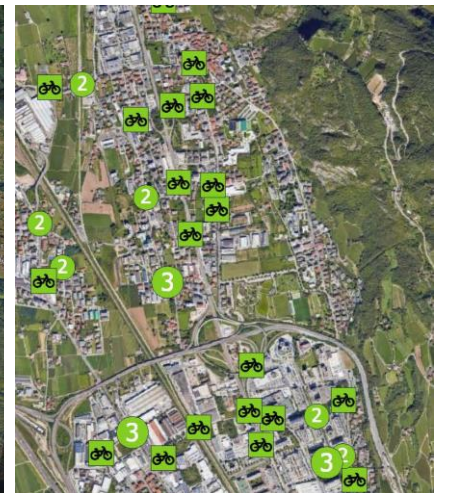


UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**UNA VERA EMERGENZA:
LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA NEL COMUNE DI TRENTO**

CICLISTI
dal 2015 al 2022



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**QUALE SAREBBE UN NUMERO DI MORTI
PIU' ACCETTABILE?**



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**UNA VERA EMERGENZA:
LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA**

21 FEBBRAIO 2023 15:34

Incidenti stradali, in Italia morti salite del 9% nel 2022: il triplo della media Ue

In tutta Europa le vittime della strada sono state 46 per milione di abitanti (l'aumento è stato del 3% rispetto all'anno precedente)

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

UNA VERA EMERGENZA: LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA

Siamo tra i pochi paesi europei in cui l'incidentalità urbana continua a crescere:

ITALIA	28.9 morti per milione di abitanti
NORVEGIA	5.3 morti per milione di abitanti
GRAN BRETAGNA	10.9 morti per milione di abitanti
GERMANIA	15.7 morti per milione di abitanti



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

NON SI PUO' INCENTIVARE LA MOBILITA' ATTIVA SENZA SICUREZZA STRADALE

Da uno studio condotto dai ricercatori olandesi Piet Rietveld e Vanessa Daniel emerge che

**il principale deterrente alla mobilità pedonale e ciclistica
(mobilità attiva)
è proprio la scarsa sicurezza stradale**

il rischio di essere coinvolti in un incidente stradale è percepito al punto tale da convincere molti potenziali ciclisti (e pedoni) a lasciare a casa la bici per utilizzare anche loro l'automobile.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856404000382>

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

CONSEGUENZE: UN SISTEMA MOBILITA' INEFFICIENTE PER TUTTE LE PERSONE

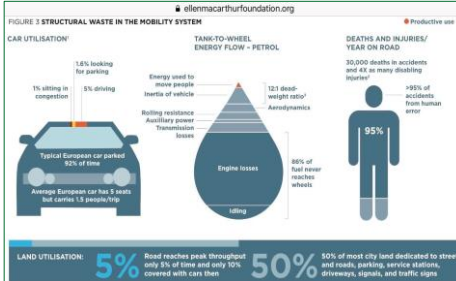
20 GENNAIO 2020 19:25

Ore perse nel traffico, la classifica mondiale: Roma seconda solo a Bogotà, Milano settima

Confronto internazionale su alcuni indicatori di mobilità

	Tasso di motorizzazione (auto *1.000 abitanti)	Quota modale di uso dell'auto (spostamenti in auto *100 spostamenti)
Torino	660	56
Roma	623	55
Bologna	607	58
Milano	558	51
Firenze	521	52
Madrid	480	29
Barcellona	410	29
Londra	360	26
Amsterdam	257	20
Parigi	250	25

Fonte: dati OSMIA - Optimal sustainable mobility mix



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

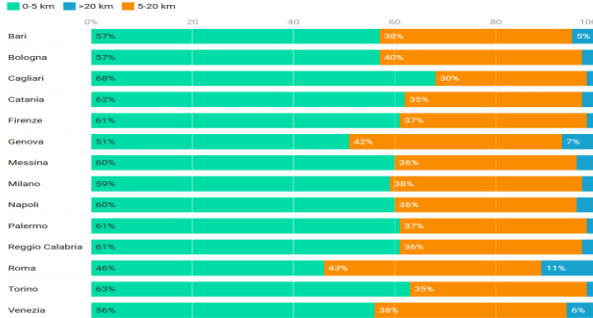
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

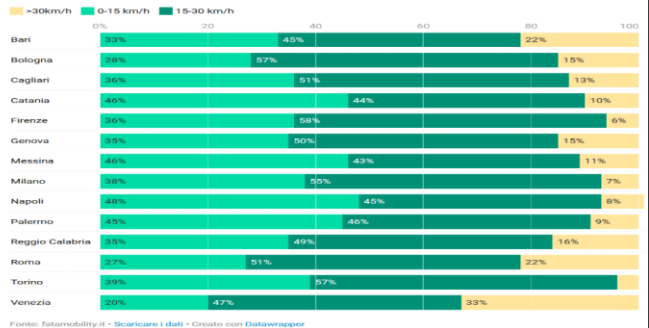
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

CONSEGUENZE: UN SISTEMA MOBILITA' INEFFICIENTE PER TUTTE LE PERSONE

Distanza media spostamenti in auto (2022) nel territorio comunale



Velocità media degli spostamenti in auto (2022) nel territorio comunale



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

CONSEGUENZE: UN SISTEMA MOBILITA' INEFFICIENTE PER TUTTE LE PERSONE

Trento ai 30 all'ora, ma già oggi si viaggia a velocità più basse. Il nostro test

Da piazza Venezia alla Clarina, e poi di ritorno verso Gardolo nelle ore più trafficate del pomeriggio: è difficile arrivare ai limiti attuali. E nel test dei trenta chilometri all'ora in molti si mettono in coda e non protestano

TRENTO Zone 30, il sindaco: «Andrebbero chiamate zone bambini»

PERGINE Oss Emer: "Da noi ci sono da sempre e salvano i pedoni"

di Paolo Micheletto

#30 Km #Viabilità

23 gennaio 2024 A- A+ [print] [share] [email]

<https://www.ladige.it/territori/trento/2024/01/23/verso-il-divieto-dei-30-ma-per-trento-si-viaggia-a-velocita-piu-basse-il-nostro-test-1.3683308>

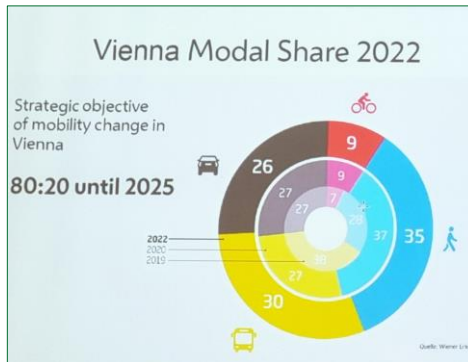
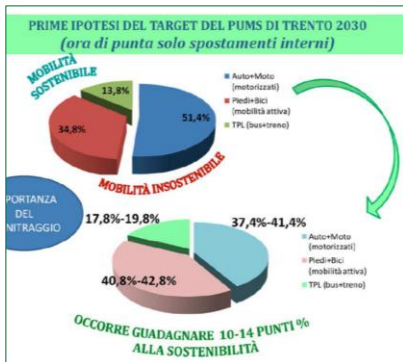
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

MENO MOBILITA' ATTIVA = PIU' TRAFFICO



Mobilità di trasporto nelle principali città Europee: Motorizzata, Trasporto pubblico, Ciclistica e Pedonale

Auto+Moto	Trasporto Pubblico	Pedit+Bici	TPL	Città
64%	28%	1%	7%	Torino
53%	37%	2%	8%	Atene
52%	34%	5%	9%	Bruxelles
40%	37%	3%	20%	Londra
40%	27%	7%	25%	Helsinki
38%	20%	22%	20%	Amsterdam
38%	34%	5%	25%	Oslø
35%	18%	2%	45%	Barcellona
31%	26%	13%	30%	Vienna
31%	26%	13%	30%	Berlino
31%	26%	13%	30%	Monaco di Baviera
29%	15%	31%	25%	Copenaghen
17%	39%	4%	46%	Parigi

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

CONSEGUENZE: I PERICOLI DEL TRAFFICO FRENANO LO SVILUPPO DEI BAMBINI



La scomparsa dei giochi di strada, come camminare su un muretto o arrampicarsi su un albero, sta provocando danni gravissimi: i ragazzini di oggi **non hanno senso dell'equilibrio e coordinazione** visuo-spaziale, in compenso **hanno una muscolatura poco tonica**, livelli preoccupanti di **demineralizzazione ossea** con conseguenti maggiori infortuni durante la poca attività fisica che viene praticata, in genere durante le ore di educazione motoria a scuola.

Il **movimento** è alla base della vita di relazione e permette all'individuo di entrare in rapporto coi suoi simili, con l'ambiente circostante e col mondo degli oggetti

Nel **bambino** la motricità è una necessità vitale, importante per uno sviluppo psicofisico armonico

Ma la **cultura della macchina** ha portato l'uomo ad uno **stato di sedentarietà cronica** e il bambino è diventato **"un bambino seduto"**

I bambini non sanno più muoversi, l'allarme lanciato da uno studio dell'istituto educativo del Lazio

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

CONSEGUENZE: I PERICOLI DEL TRAFFICO FRENANO LO SVILUPPO DEI BAMBINI

In Italia un bambino su dieci è obeso: è dato tra i peggiori in Europa. "Non siamo più il Paese della dieta mediterranea"

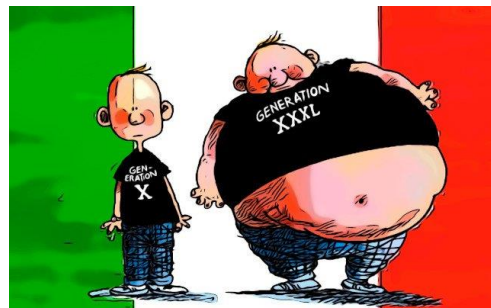


L'indagine, riferita a dati del 2019 su un campione di 50mila minori tra otto e nove anni, è stata eseguita da Okkio alla salute, il sistema di sorveglianza del Centro nazionale per la prevenzione delle malattie e promozione della salute dell'Istituto superiore di sanità (Iss), di recente designato come centro di riferimento Oms sull'obesità infantile.

di Chiara Daina | 10 NOVEMBRE 2020



In Italia **un bambino su cinque** è in sovrappeso (il 20,4 per cento) mentre uno su dieci è obeso (il 9,4 per cento). Più grassi in **Europa** soltanto i coetanei di **Cipro, Grecia e Spagna**. L'indagine, riferita a dati del 2019 su un **campione di 50mila minori** tra otto e nove anni, è stata eseguita da **Okkio alla salute**, il sistema di sorveglianza del **Centro nazionale per la prevenzione delle malattie e promozione della salute** dell'Istituto superiore di sanità (Iss), di recente designato come centro di riferimento Oms sull'obesità infantile.



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

CONSEGUENZE: VIOLENZA STRADALE PRIMA CAUSA DI MORTE DEI GIOVANI

23 FEBBRAIO 2023 17:40

Gli incidenti stradali sono la prima causa di morte tra i giovani: uno su tre perde la vita così

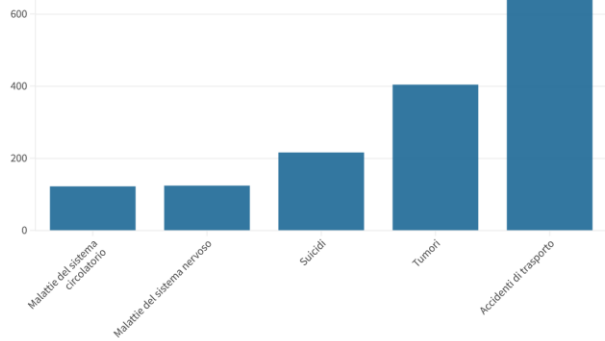
Ogni giorno in prima pagina ci sono le storie di giovani e giovanissimi che perdono il controllo dei loro mezzi e perdono la vita. Per analizzare il fenomeno vengono in aiuto i dati Istat sugli incidenti stradali nel 2021



ansa

Di che cosa muoiono i giovani in Italia

Prime cinque cause di morte nella fascia di età 15-29 anni



Fonte: Istat

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

CONSEGUENZE: RIDOTTA AUTONOMIA DI SPOSTAMENTO DEI BAMBINI

I genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto di più rispetto agli altri Paesi

Lo conferma anche lo studio dell'Istc-Cnr promosso dal Policy Studies Institute di Londra — un'indagine che riguarda 15 Paesi del mondo, tra cui Italia e Germania

Ebbene, **l'autonomia di spostamento dei bambini italiani nell'andare a scuola è passata dall'11% nel 2002 al 7% nel 2010**

Per fornire un metro di paragone l'autonomia dei

bimbi inglesi è al 41%

e quella dei tedeschi al 40%



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

CHI VA A SCUOLA IN AUTONOMIA HA MAGGIORE CAPACITA' DI APPRENDIMENTO

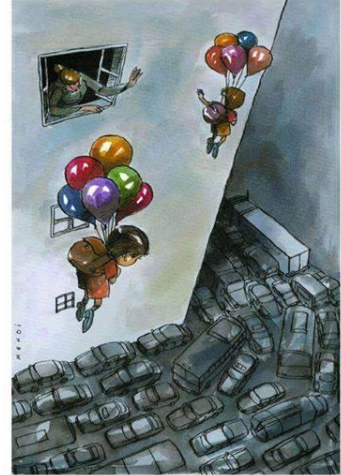
Niels Egelund, professore alla Università di Aarhus in Danimarca, ha realizzato **uno studio su 19.527 studenti di età compresa tra 5 e 19 anni.**

E' stato consegnato a tutti un questionario appena entrati nella classe

I risultati sono stati resi pubblici recentemente dal centro di ricerca OPUS, presso l'Università di Copenhagen

Gli studenti che hanno fatto il viaggio da soli hanno risposto al questionario molto meglio di quelli che sono stati accompagnati in auto o con i mezzi pubblici.

Chi va a scuola in autonomia, a piedi o in bicicletta, ha maggiore capacità di apprendimento e di concentrazione



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

L'APPELLO DELL'ASSOCIAZIONE PEDIATRI ITALIANI

L'APPELLO

La lettera di 14mila pediatri e neonatologi ai sindaci: "Agite subito contro l'inquinamento dell'aria"



"L'evidenza scientifica degli effetti negativi dell'inquinamento atmosferico sulla salute dei bambini è chiara e convincente, e rileva un possibile impatto sulla salute anche in età adulta e transgenerazionale. Chiediamo e proponiamo interventi incisivi nelle aree urbane"

30 MARZO 2023 AGGIORNATO ALLE 13.36

2 MINUTI DI LETTURA

Si tratta di promuovere comportamentali individuali sostenibili da parte della popolazione, tramite interventi della politica sulle infrastrutture che possano **rendere svantaggioso l'uso dell'auto e vantaggioso quello dei mezzi sostenibili, la bicicletta in primis, l'adozione di limiti alla circolazione dei veicoli inquinanti nelle città (ZTL), la pedonalizzazione o creazione di zone a bassa velocità 20 Km/h in prossimità degli isolati degli edifici scolastici, città a 30 km/h, creazione di percorsi ciclabili, sviluppo di spazi verdi nelle aree urbane,** alla luce delle esperienze pregresse e dei risultati raggiunti in Europa e nel mondo, secondo i dati scientifici a nostra disposizione

https://www.repubblica.it/green-and-blue/2023/03/30/news/inquinamento_lettera_pediatri_e_neonatologi_ai_sindaci-394261083/

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E ZONE 30: L'ESEMPIO DI EDINBURGO (500.000 abitanti)

Edinburgh looks set to introduce 20mph zone across city

Trial last year found jump in kids cycling to school and residents in favour of lower limits

by Simon MacMichael September 24, 2014

Less than four weeks remain until a consultation in Edinburgh to apply a 20mph speed limit to most streets across the city, including those with high numbers of cyclists, closes. A trial last year in the Scottish capital's south central borough saw residents give a resounding 'Yes' to the concept.

According to City of Edinburgh Council, the 20mph speed limit is intended for "the city



20mph sign (CC licensed by EdinburghGreen via Flickr)



Risultati del progetto pilota di zona 30 del 2014 a Edinburgh:

- ✓ Spostamenti in bici + 5%
- ✓ Spostamenti a piedi + 7%
- ✓ Spostamenti in auto - 3%

- ✓ Bambini in bicicletta a scuola: dal 4 al 12%
- ✓ Adolescenti in bicicletta a scuola: dal 3 al 21%
- ✓ Genitori disposti a lasciare bambini giocare fuori: dal 31 al 66%

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LA CAMPAGNA #Love30 DELLE NAZIONI UNITE



<https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

IL VOTO DEL PARLAMENTO EUROPEO

AMBIENTE / ATTUALITÀ

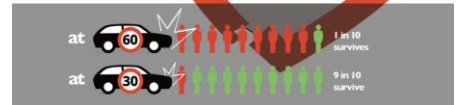
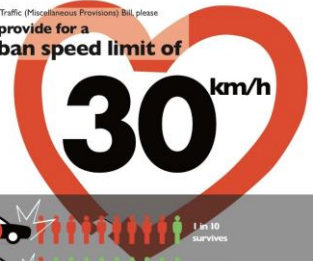
Città europee "30 all'ora": lo chiede una risoluzione del Parlamento europeo

di Ilaria Sesana — 20 Ottobre 2021

Approvata a inizio ottobre si rivolge alla Commissione europea per dimezzare il numero di morti sulle strade europee entro il 2030 con l'obiettivo finale di azzerare il numero di incidenti fatali entro il 2050. Ridurre la velocità delle automobili nei centri urbani è la strategia più efficace. Ecco i casi che lo dimostrano

Risoluzione approvata con 615 voti a favore (solo 24 i contrari e 48 gli astenuti)

When you vote on the Road Traffic (Miscellaneous Provisions) Bill, please make sure to provide for a default urban speed limit of



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

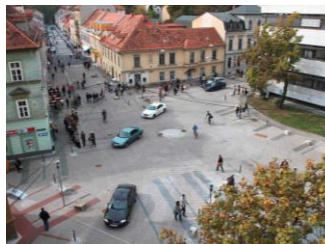
IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LA SCELTA DELLE CITTA' TEDESCHE

Gemeinden fordern Tempo 30

70 Mitglieder der Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

OLBIA (amministrazione di centro destra)

“Io, sindaco di Forza Italia vi dico che qui a Olbia andare ai 30 ci piace”. Settimo Nizzi ha introdotto il limite tre anni fa

di Caterina Gioberti



Ex ortopedico di Berlusconi, il primo cittadino del Comune sardo replica al leader della Lega Matteo Salvini: “E’ in campagna elettorale, dobbiamo solo aspettare che finisca questo mese. E poi, sulla sicurezza stradale, la responsabilità principale è in capo al sindaco”

21 GENNAIO 2024 ALLE 01:00

3 MINUTI DI LETTURA

B BOLOGNA – «I miei amici bolognesi mi chiamano e dicono: siamo disperati. E io rispondo: i primi giorni è normale, poi vedrete che vi abituerete e sarà tutto più bello di prima». Il sindaco Settimo Nizzi ha fatto rallestare Olbia ormai tre anni fa: la delibera che istituì la città 30 nel suo Comune è di giugno 2021, iscritto a Forza Italia dal 1994, ex ortopedico di Berlusconi, sindaco al suo quinto mandato e con un passato anche da parlamentare per il Popolo della Libertà (in commissione trasporti) al leader della Lega che fuona dal ministero risponde con una serena alzata di spalle. «La verità è che alla gente andare piano piace. La qualità della vita è un bene imprescindibile, non è una questione politica. Salvini è in campagna elettorale, dobbiamo solo aspettare che finisca questo mese. E poi, sulla sicurezza stradale, la responsabilità principale è in capo al sindaco».



https://bologna.repubblica.it/cronaca/2024/01/21/news/olbia_citta_30_ora_intervistasindaco-421933651/

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

CESENA (amministrazione di centro sinistra)

Cesena va a 30 km/h da 26 anni: il limite di velocità parte di una strategia per la sicurezza che ha dimezzato gli incidenti



di Natascia Ronchetti | 24 GENNAIO 2024



<https://www.ilfattoquotidiano.it/2024/01/24/cesena-va-a-30-km-allora-da-26-anni-e-dal-2001-ha-dimezzato-gli-incidenti-e-adesso-si-pensa-a-nuove-misure-per-la-sicurezza/7420119/>

È stato il primo Comune italiano a introdurre il limite dei 30 chilometri all'ora in alcune strade. **Era il 1998**. Da allora le “zone 30” sono costantemente aumentate

Oggi a Cesena si estendono per 143 chilometri e interessano oltre mille ettari di superficie che coprono il 38% della popolazione

Dal 2001 gli incidenti stradali complessivi sono stati quasi dimezzati: meno 46,09%

Quelli mortali, prendendo a riferimento il 2010, sono diminuiti del 14,3%, quelli con feriti del 20,4%

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

MARCO PONTI (professore di economia dei trasporti)

FATTI

I 30 km orari sono la scelta giusta: strade più sicure e meno smog

MARCO PONTI
responsabile BIT Donda

23 gennaio 2023 - 20:23
Aggiornato: 23 gennaio 2023 - 10:50



La scelta bolognese è basata su un'analisi nel complesso convincente. L'iniziativa è tuttavia migliorabile, anche considerando altri fattori. E sarebbe comunque più urgente far rispettare la normativa esistente

Sulla questione dei 30km all'ora in città è meglio fare i conti che affidarsi all'ideologia pro auto, anti auto.

E a Bologna i conti li hanno fatti, con un'accurata analisi costi-benefici sociali, che certo non esaurisce il tema ma contribuisce molto alla trasparenza delle decisioni.

I risultati tengono conto delle principali variabili in gioco: tra i costi, i tempi di viaggio, e tra i benefici la riduzione dell'incidentalità, che risulta "pesare" assai di più delle variabili ambientali.

Tra i benefici, oltre alla riduzione di incidentalità, emergono quelli relativi alla riduzione delle emissioni e della congestione, ma con un peso assai minore.

Sono presenti anche i benefici alla salute conseguenti ad una maggiore "mobilità attiva" (biciclette e pedonalità).

Il tutto espresso in valori economici, secondo la miglior prassi internazionale (si ricorda che questo tipo di analisi serve proprio a pesare in modo trasparente obiettivi pubblici eterogenei).

Ovviamente questi risultati hanno portato a non imporre il vincolo sulla rete principale, ma solo su quelle secondarie e locali, arrivando a un rapporto tra benefici e costi sociali molto positivo, pari a 1,8.

<https://www.editorialedomani.it/fatti/i-30-km-orari-sono-la-scelta-giusta-strade-piu-sicure-e-meno-smog-w18kusq2>

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ASAPS (Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale)

AUTOMOTO MOBILITY

Bologna Città 30, Asaps: "Scientificamente ragionevole"

L'associazione difende la scelta dell'amministrazione comunale di introdurre i nuovi limiti: "Bologna ha sposato il futuro"



Publicato il 21 Gennaio 2024 ore 07:45

3 MINUTI

Noi siamo favorevoli alla sperimentazione di Bologna Città 30: c'è un allarme esagerato, tenuto conto che Londra, Madrid, Barcellona, Amsterdam, Bruxelles lo hanno già adottato: il futuro va in questa direzione": Giordano Biserni, presidente dell'Asaps (Associazione sostenitori e amici della polizia stradale) plaude all'iniziativa del Comune di Bologna che ha introdotto il limite dei 30 km/h su gran parte delle strade della città. **"Lo chiedono l'organizzazione mondiale della sanità, le Nazioni Unite, l'Unione europea - dice Biserni - per raggiungere l'obiettivo di -50% dei morti sulle strade. Bisogna cominciare anche da questa applicazione.** Nel 2023, in Italia, sono morti 440 pedoni, 197 ciclisti, molti in area urbana, il 73% degli incidenti avviene in area urbana. Andando a 30 all'ora in città non si perde tutto questo tempo e **non ci sono le condizioni per il Comune per fare cassa, perché per fare cassa non è questo il sistema: non si fa cassa controllando i veicoli con il telelaser. Qui si tenta di fare sicurezza. Purtroppo in Italia per fare consenso basta agire su due fronti: abbassare le tasse e alzare il limite di velocità**

<https://www.formulapassion.it/automoto/mobility/bologna-citta-30-salvini-lepore-asaps>

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO



UN QUARTIER DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: LE «PORTE» DI INGRESSO ALLA ZONA 30



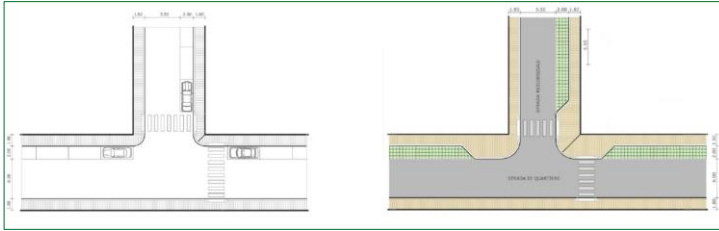
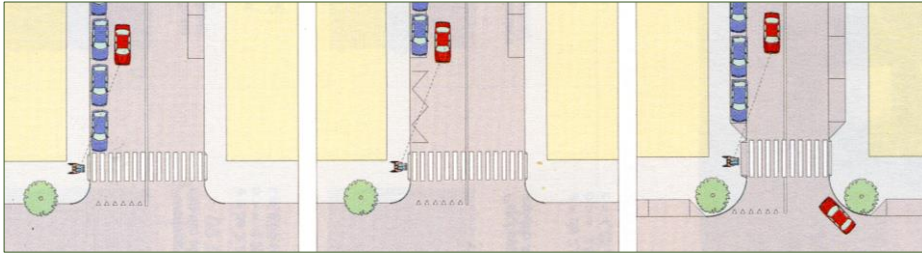
UN QUARTIER DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: AMPLIAMENTO DEI GOLFI



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

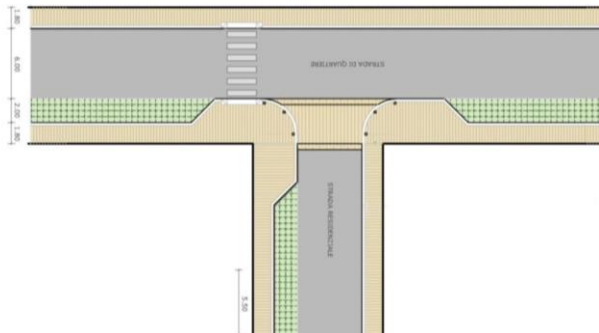
IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: RIDUZIONE DEI RAGGI DI CURVATURA

Uno dei motivi più frequenti di mortalità di pedoni e ciclisti è rappresentato dal conflitto esistente tra i veicoli in svolta a destra, sia per il frequente 'taglio della strada' dei ciclisti da parte degli automobilisti, sia per il restringimento degli spazi laterali causati dai rimorchi dei veicoli pesanti in svolta

Si tratta di rendere più severi i raggi di curvatura per rallentare i veicoli in svolta



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: RIDUZIONE DEI RAGGI DI CURVATURA

COPENHAGEN



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: RIDUZIONE DEI RAGGI DI CURVATURA

REGGIO EMILIA



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: ATTRAVERSAMENTI PEDONALI RIALZATI

L'attraversamento pedonale rialzato consiste in una **sopraelevazione della carreggiata con rampe di raccordo**, realizzata sia per dare **continuità ai marciapiedi** in una parte della strada compresa tra due intersezioni, sia per **interrompere la continuità di lunghi rettifili**, in modo da moderare la velocità dei veicoli a motore



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com - RICENTIVARE LA CICLABILITA' URBANA

Matteo Dondé Architetto

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: PLATEE E INTERSEZIONI RIALZATE

L'intersezione rialzata è un'**area piana sopraelevata** che copre l'intero spazio dell'intersezione, con rampe in tutti i punti di approccio.

Essa permette eliminare il dislivello presente fra la carreggiata e i marciapiedi, garantendo la **continuità della rete pedonale** da cui vengono eliminate le barriere architettoniche costituite dai gradini dei marciapiedi.



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com - RICENTIVARE LA CICLABILITA' URBANA

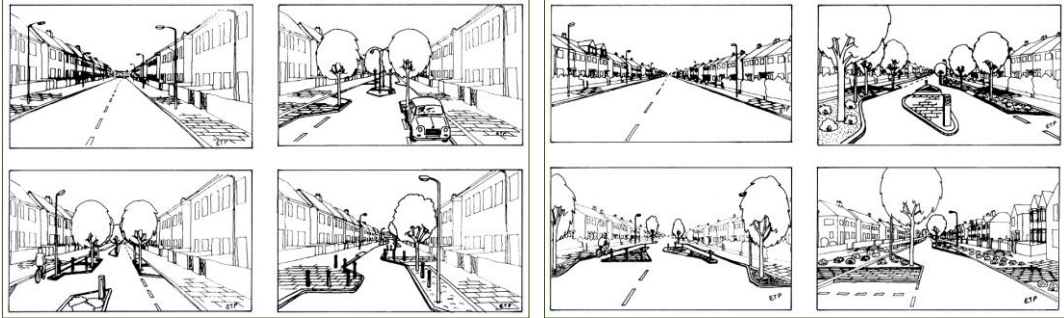
Matteo Dondé Architetto

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: LE CHICANE

Le chicane sono realizzate per **indurre i veicoli a ridurre la velocità** su tratti di strada che, data la loro lunghezza e rettilineità, possono consentire accelerazioni eccessive. Il rallentamento viene determinato sia dalla manovra di correzione di traiettoria imposta al veicolo, sia dalla sensazione di "strada chiusa" che la chicane dà agli automobilisti quando viene vista da lontano.



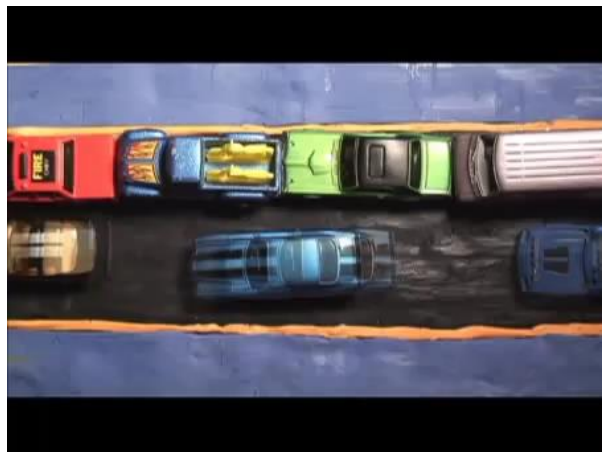
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: LE CHICANE



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE CHICANE: L'ESEMPIO DI BRESCIA



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE CHICANE: L'ESEMPIO DI BRESCIA



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE TECNICHE DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: PINCH POINT E STRETTOIE



UN QUARTIER DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE TECNICHE DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: PINCH POINT E STRETTOIE



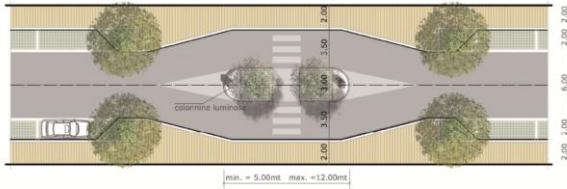
UN QUARTIER DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE TECNICHE DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: ISOLE SALVAGENTE



tratto via Emilia Ospizio	2007-2009	2013-2015	VARIAZIONE	VARIAZIONE %
INCIDENTI TOTALI	57	39	-18	-31.58%
INCIDENTI CON CICLISTI	25	23	-2	-8.00%
INCIDENTI CON PEDONI	9	4	-5	-55.56%
incidenti con utenti vulnerabili	34	27	-7	-20.59%

totali comune (no A1)	2007-2009	2013-2015	VARIAZIONE	VARIAZIONE %
INCIDENTI TOTALI	3.610	2.512	-1.098	-30.42%
INCIDENTI CON CICLISTI	706	734	28	3.97%
INCIDENTI CON PEDONI	289	301	12	4.15%
incidenti con utenti vulnerabili	995	1.035	40	4.02%

dal 2004 al 2010 **319 incidenti** per un totale di **420 feriti** e **3 morti**
dal 2010 ad oggi **0 feriti gravi** e **0 morti**

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

RICENTIVARE LA CICLABILITA' URBANA

Matteo Dondé Architetto

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE TECNICHE DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: IL CUSCINO BERLINESE



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

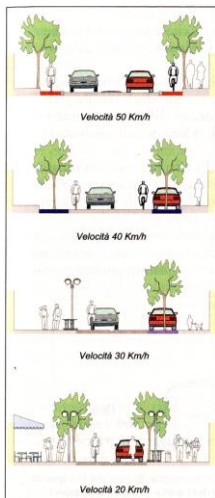
RICENTIVARE LA CICLABILITA' URBANA

Matteo Dondé Architetto

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE TECNICHE DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: ELIMINAZIONE DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

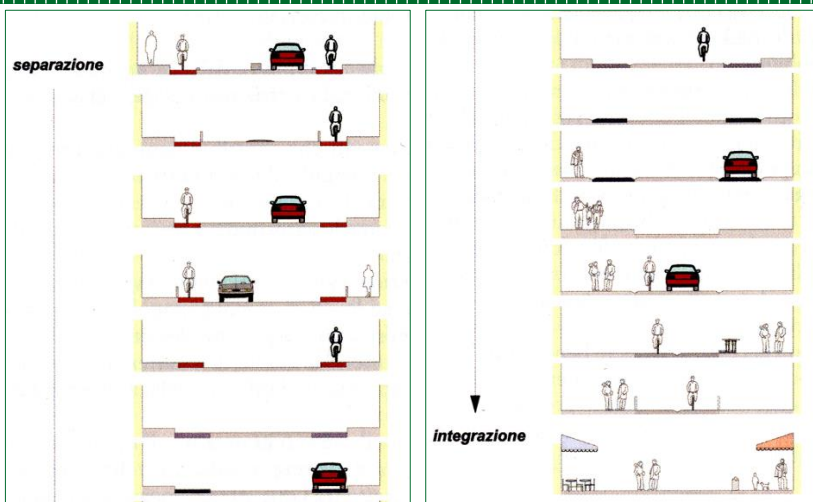
RICENTIVARE LA CICLABILITA' URBANA

Matteo Dondé Architetto

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

LE TECNICHE DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: DALLA SEPARAZIONE ALLO SPAZIO CONDIVISO



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE: DALLA STRADA PER LE AUTO ALLA STRADA PER LE PERSONE



2012



2008



2014



2015

<http://www.urb-i.com/before-after>

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE: DALLA STRADA PER LE AUTO ALLA STRADA PER LE PERSONE



2008



2008



2012



2014

<http://www.urb-i.com/before-after>

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE: DALLA STRADA PER LE AUTO ALLA STRADA PER LE PERSONE



<http://www.urb-i.com/before-after>

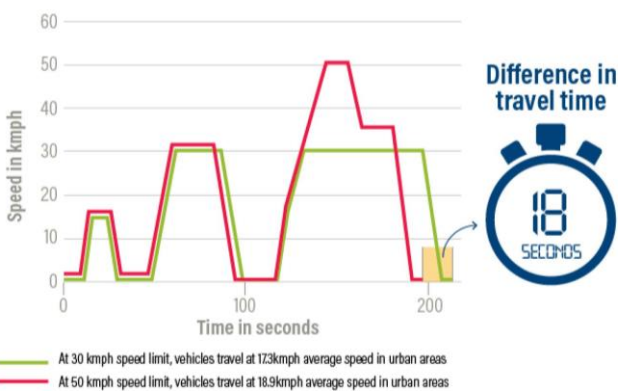
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ZONE 30 e I TEMPI DI PERCORRENZA: GRENOBLE (160.000 abitanti)



Source: Cities Safer by Design (2015)
wri.org/publication/cities-safer-design

WORLD RESOURCES INSTITUTE

Con limiti a 30km/h
aumenta la
sicurezza stradale
senza un impatto
significativo sui
tempi di viaggio

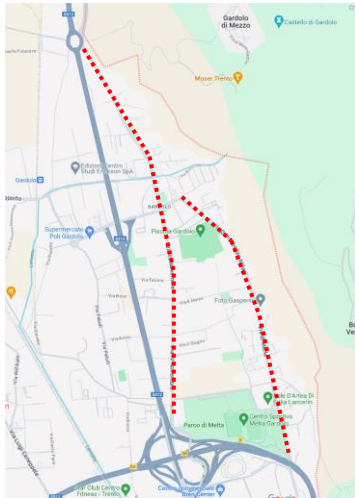
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ZONE 30 e I TEMPI DI PERCORRENZA: TRENTO – QUARTIERE GARDOLO



TEMPI DI PERCORRENZA

VIA IV NOVEMBRE e VIA SANT'ANNA

(dalla rotatoria con la SS12 al Parco di Melta)

a 50 Km/h 136 sec.
a 30 Km/h 228 sec
differenza 90 sec.

VIA DON MILANI e VIA MELTA

(dalla rotatoria con via Soprapasso al sottopasso della SS47)

a 50 Km/h 86 sec.
a 30 Km/h 144 sec
differenza 58 sec.

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ZONE 30: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)

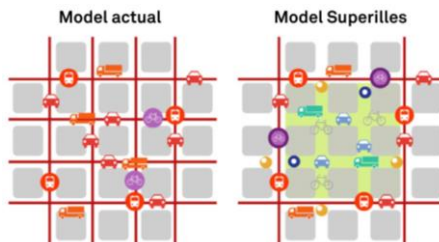
CITYLAB

Barcelona Will Supersize its Car-Free 'Superblocks'

By Feargus O'Sullivan
11 novembre 2020, 20:51 CET

Le celebri zone pedonali della capitale catalana si stanno espandendo fino a coprire la maggior parte del centro città
Ora la capitale catalana ha in programma un importante ridimensionamento dell'idea:

nel prossimo decennio, Barcellona convertirà l'intera rete centrale in un'area più verde e pedonale quasi totalmente priva di auto.



<https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-11-11/barcelona-s-new-car-free-superblock-will-be-big>

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ZONE 30 e L'APOCALISSE DEL TRAFFICO: L'ESEMPIO DI BARCELONA (1.600.000 abitanti)



Case Studies on Transport Policy
Volume 10, Issue 4, December 2022, Pages 2430-2442



Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona

Samuel Nello-Deakin

Show more

+ Add to Mendeley Share Cite

<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.11.003>

Get rights and content

Under a Creative Commons license

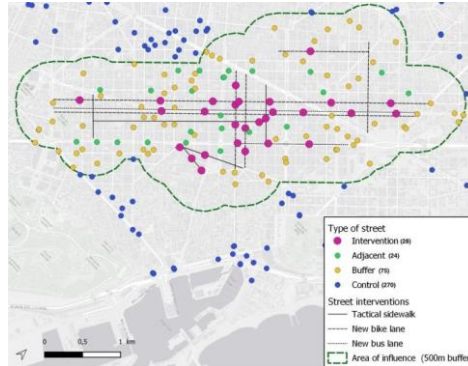
open access

Highlights

- Significant traffic evaporation observed following tactical road space reduction.
- Traffic on intervention streets diminished by 14% relative to control streets.
- Neighbouring streets not significantly affected by traffic displacement.
- Transparent evaluation method could be replicated in future studies.

Quando sono stati introdotti gli interventi tattici delle Superillas alcuni temevano l'apocalisse del traffico.

Ma il traffico automobilistico non si è riallocato. È #EVAPORATO!



<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2213624X22002085>

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

ZONE 30 e LA SALUTE: L'ESEMPIO DI BARCELONA (1.600.000 abitanti)

Lo studio pubblicato, che ha avuto la collaborazione dell'**Agenzia per la sanità pubblica di Barcellona (ASPB)** e BCNecologia, è il primo a **stimare gli impatti sulla salute** di questo progetto di intervento urbano e sui trasporti.

Le stime che ne derivano indicano che il progetto originario delle "superillas", se esteso a tutta la città, potrebbe:

- ✓ **prevenire 667 morti premature all'anno**
- ✓ **aumentare l'aspettativa di vita di quasi 200 giorni in media a persona**
- ✓ **consentire un risparmio economico annuo di 1,7 miliardi di euro**

I benefici per la salute più notevoli sarebbero derivati dalla riduzione:

- ✓ **dei livelli di inquinamento atmosferico** (291 morti premature prevenibili ogni anno)
- ✓ **del rumore del traffico** (163 morti premature prevenibili ogni anno)
- ✓ **dalla mitigazione degli effetti dell'isola di calore** (117 morti premature prevenibili ogni anno)

Con la realizzazione del progetto nella sua interezza:

- ✓ **i livelli medi annui di inquinamento atmosferico da NO2 sarebbero ridotti del 24%**
- ✓ **i livelli di rumore del traffico diminuirebbero del 5,4%**

<https://www.elperiodico.com/es/sanidad/20190909/bcn-evitaria-700-muertes-anales-prematuras-con-el-despliegue-de-las-500-superilles-7620176>

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

MA COME CI SONO RIUSCITI? COME HANNO OTTENUTO IL CONSENSO NECESSARIO?



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE

GLI AUTOMOBILISTI DEVONO POTER CAPIRE IL SENSO DELLE ZONE 30

La maggior parte delle persone **non sa** che le zone 30 aumentano la qualità della vita e riducono sensibilmente il rischio di incidenti

NECESSARIA UN'EFFICACE CAMPAGNA DI INFORMAZIONE

Già prima dell'introduzione di una zona 30 si preparano diverse occasioni di incontro ed di divertimento con la popolazione del quartiere, finché nasce una **NUOVA CULTURA DEL TRAFFICO**

Ad esempio:

ogni giovedì alle 18.30 aperitivo al "tavolo degli incontri" sulla via "velocità 30"
ogni 1° sabato del mese giochi in strada
etc...



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE:
«PER I TUOI BAMBINI VUOI SOLO IL MEGLIO» (Austria)

UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI



Freitag 16h52

Samstag 09h24

Samstag 13h36

PHOTOGRAPHY © ANDREAS HAUCH • FAIRKEHRtes Fest - blühende Straße

UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

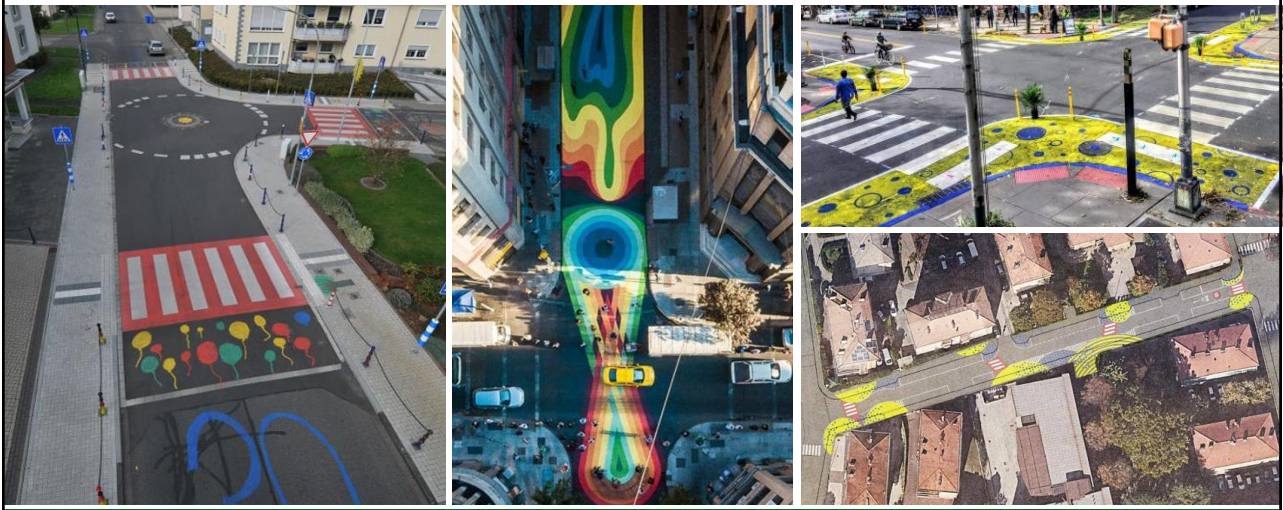
URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
 Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
 Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
 Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
 Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO: MILANO



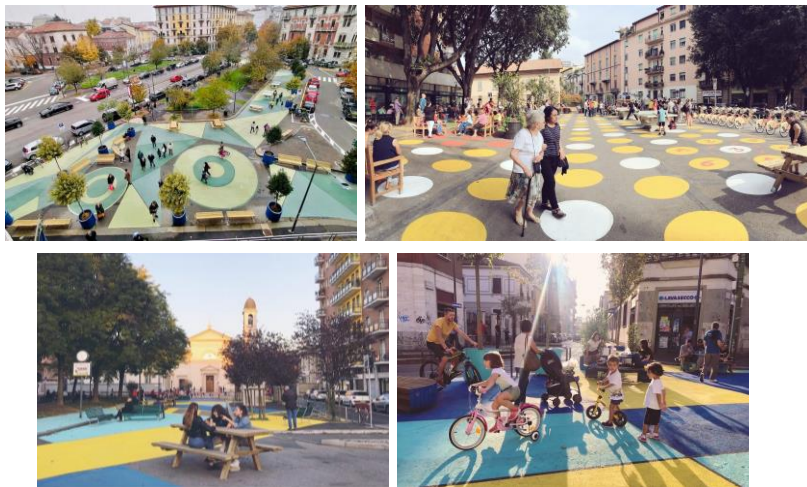
UN QUARTIER DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO: MILANO



UN QUARTIER DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO: MILANO



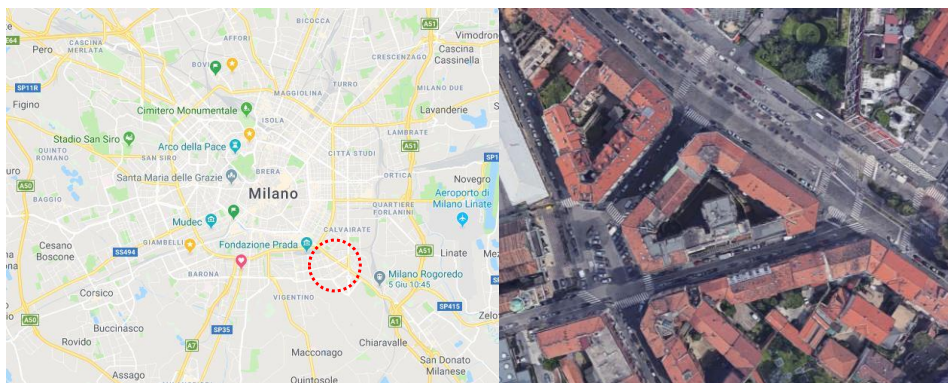
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Progetto realizzato in collaborazione con le associazioni
Genitori Antismog e **Fiab Ciclobby** e con il patrocinio del comune di Milano

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
 Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
 Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
 Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
 Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

MILANO - Q.RE CORVETTO - 2021: DALLA SPERIMENTAZIONE AL CONSOLIDAMENTO



Progetto #TrentaMI - Zona 30, gente contenta - Q.re Corvetto



Progetto #TrentaMI - Zona 30, gente contenta - Q.re Corvetto



DOPO



DOPO

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

MILANO - Q.RE CORVETTO - 2021: DALLA SPERIMENTAZIONE AL CONSOLIDAMENTO



Progetto #TrentaMI - Zona 30, gente contenta - Q.re Corvetto



Progetto #TrentaMI - Zona 30, gente contenta - Q.re Corvetto



DOPO



DOPO

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



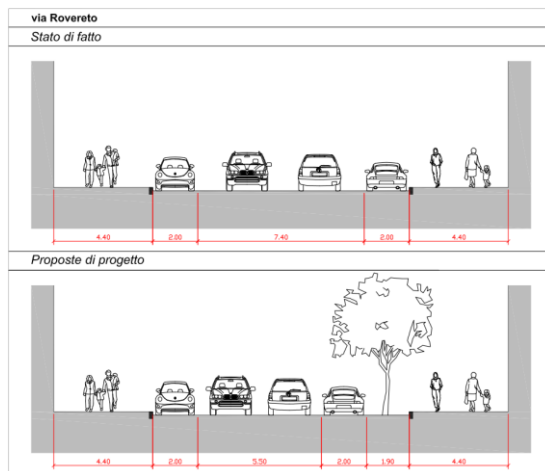
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019**



Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENT*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

**URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO
MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019**



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

MILANO - Q.RE ROVERETO - 2022:
DALLA SPERIMENTAZIONE AL CONSOLIDAMENTO



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTA*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

MILANO - Q.RE ROVERETO - 2022:
DALLA SPERIMENTAZIONE AL CONSOLIDAMENTO



Progetto Mobi e #TrentaMI in verde - via Rovereto



Progetto Mobi e #TrentaMI in verde - via Rovereto



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTA*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

MILANO - Q.RE ROVERETO - 2022: DALLA SPERIMENTAZIONE AL CONSOLIDAMENTO



Progetto Mobi e #TrentaMI in verde - via Rovereto



Progetto Mobi e #TrentaMI in verde - via Rovereto



DOPO



DOPO

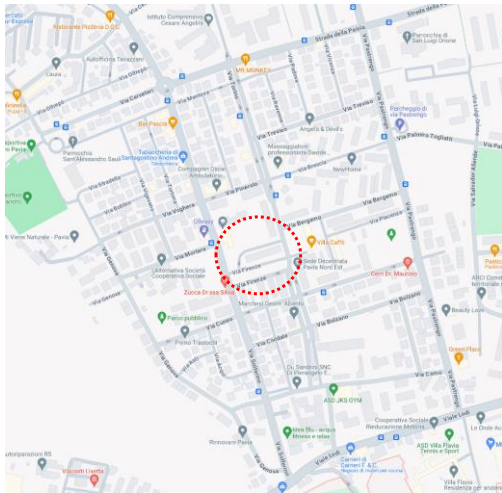
UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e STRADA SCOLASTICA a PAVIA (25 ottobre 2023) Amministrazione di centro destra



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

VIA SALUZZO PROPOSTA DI PROGETTO - URBANISMO TATTICO



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e STRADA SCOLASTICA a PAVIA (25 ottobre 2023) Amministrazione di centro destra



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e STRADA SCOLASTICA a PAVIA (25 ottobre 2023)
Amministrazione di centro destra



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

URBANISMO TATTICO e STRADA SCOLASTICA a PAVIA (25 ottobre 2023)
Amministrazione di centro destra



UN QUARTIERE DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
Trento Gardolo - 25 gennaio 2024



URBANISMO TATTICO e STRADA SCOLASTICA a BUSTO ARSIZIO (17 settembre 2023)
 Amministrazione di centro destra

UN QUARTIERE DELLE PERSONE
 Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*
 Trento Gardolo - 25 gennaio 2024



UN QUARTIERE A MISURA DI PERSONE

LA ZONA 30 NON E' UNA MISURA CONTRO GLI AUTOMOBILISTI, BENSÌ A FAVORE DELLA SICUREZZA E DELLA CONVIVENZA TRA TUTTI GLI UTENTI DELLA STRADA, PER RIDARE QUALITÀ ALLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO

PER UN QUARTIERE CHE SIA REALMENTE VIVIBILE, SANO, RESILIENTE, INCLUSIVO...

UN QUARTIERE A MISURA DI PERSONE E':
 IL QUARTIERE DEI PEDONI
 IL QUARTIERE DEI CICLISTI
 IL QUARTIERE DEGLI AUTOMOBILISTI
 IL QUARTIERE DEI BAMBINI
 IL QUARTIERE DEGLI ANZIANI
 IL QUARTIERE DEI DISABILI
 IL QUARTIERE DI TUTTI E TUTTE



UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



#Love30
#LaStradaÈdiTutti
a partire dal più fragile

UN QUARTIERE DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

IMMAGINA TRENTO*

Trento Gardolo - 25 gennaio 2024