



Trento - 11 settembre 2024

STRADE DA VIVERE: LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto



COMUNE DI TRENTO

**INFORMAZIONE vs DISINFORMAZIONE:
LO STUDIO DEL MIT (Massachusetts Institute of Technology)**
una delle più importanti università di ricerca del mondo con sede a Cambridge



GRANMILANO

Il 30 km all'ora non serve e inquina di più. Uno studio del MIT

DI DANIELE BONECCHI / 13 LUG 2024

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



I RISULTATI DELLO STUDIO DEL MIT (pubblicato a luglio 2024): IL LIMITE A 30 km/h PROVOCA PIU' INQUINAMENTO E PIU' CODE !!!

Rai News.it | Video | Cronaca | Esteri | Politica | Sport | ... | Redazioni Tgr | Rai News 24+ LIVE | Rai

Temi Caldi | La guerra Israele-Hamas | USA 2024 | Le olimpiadi Parigi 2024 | La guerra in Ucraina | La crisi del clima | ... | 30° anniversario | Roma |

Ambiente | Città più vivibili

Secondo uno studio del MIT a Milano il limite dei 30 km/h provoca più inquinamento

I motori termici sono progettati per avere la migliore efficienza intorno ai 70-80 km/h ed inoltre si allungano i tempi di percorrenza



Lmite velocità Milano

LA CITTA' DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

La riduzione della velocità a 30 km/h determina un **aumento delle emissioni di monossido di carbonio (CO), anidride carbonica (CO₂), ossidi di azoto (NOx) e particolato (PM)**, soprattutto nelle ore più trafficate del giorno, perché, spiega lo studio, **i motori termici sono progettati per avere la migliore efficienza di consumo intorno ai 70-80 km/h.**

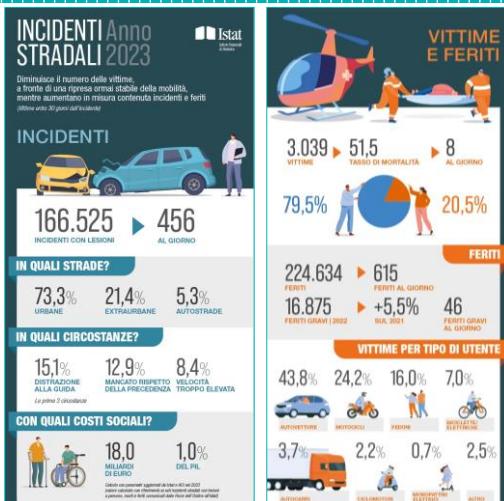
In caso di applicazione del limite dei 30km/h nell'intero territorio del Comune di Milano, **le emissioni di CO₂ aumenterebbero dell'1,5%, mentre quelle di PM del 2,7%**

La riduzione del limite di velocità nei vari scenari ha mostrato un lieve aumento dei tempi di percorrenza, con un incremento del tempo medio che va da **2 secondi** (in uno scenario di riduzione dei limiti in tutte le strade della zona più centrale di Milano) **al massimo di 89 secondi** (nello scenario di riduzione dei limiti a tutte le strade non primarie sull'intero territorio cittadino)

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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 travolgendone una mamma insieme ai due figli piccoli



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

Condividi

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

UNA VERA EMERGENZA: LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA - 2 agosto 2024



Stefano Guarnieri • 1°
Corporate advisor, CFO, Road ...
1 ora • ④

immaginate per un attimo un fine settimana con:

- un attacco terroristico che uccide 41 persone
- un crollo di un edificio che provoca 41 morti
- una bomba che uccide 41 innocenti che aspettano un treno
- una nave che naufraga e ci sono 41 dispersi in mare

Cosa succerebbe nelle redazioni dei media, nelle stanze del governo, nelle prefetture interessate? Sarebbe sicuramente la notizia di apertura di tutti i TG.

Quando muoiono 41 persone sulla strada, come è accaduto nel weekend del 2 agosto, non succede NIENDE. Morire in scontri stradali è considerato normale dalla nostra società. Cambierà un giorno?
#sicurezzastradale



PRIMO FINE SETTIMANA
DI AGOSTO (2-4 AGOSTO) ...
asaps.it

Milano, furgone invade il marciapiede e travolge quattro pedoni: un morto. Dai primi esami, conducente positivo all'alcol test

di Ilaria Carra

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

L'INCIDENTE

Schianto in Chinatown a Milano, morti marito e moglie finiti col Suv contro la vetrina di un negozio

di Ilaria Carra

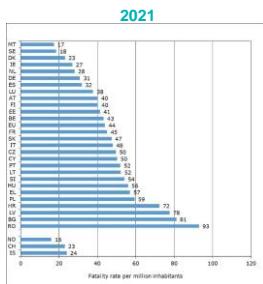
STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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:

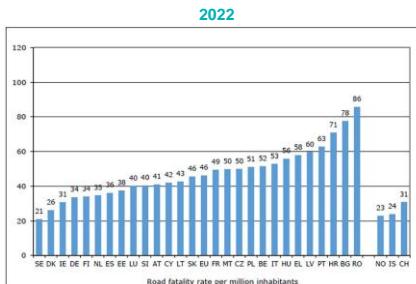


ITALIA

GRAN BRETAGNA

GERMANIA

SPAGNA



53 morti per milione di abitanti (2021: 48)

26 morti per milione di abitanti

34 morti per milione di abitanti

36 morti per milione di abitanti



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

STUDIO EUROPEO EFFETTUATO SU 40 CITTA' (maggio 2024, pubblicato a luglio 2024): I RISULTATI DEI BENEFICI DEL LIMITE A 30 km/h



Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe, May 2024



A paper titled "Review of City-Wide 30km/h Speed Limit Benefits in Europe" authored by George Yannis and Eva Michalakaki has been published in *Sustainability*. This study allows the quantification of the benefits in safety, environment, energy, traffic, livability, and health before and after the phased implementation of city-wide 30 km/h speed limits. Results from 40 different cities across Europe (including Paris, London, Brussels, and Helsinki) demonstrated that 30 km/h speed limits have led to significant reductions: 37% of road crash fatalities, 18% in emissions, 2.5dB in noise pollution and 7% in fuel consumption (on average), with very small variations of average traffic speed.

London, Brussels, and Helsinki) demonstrated that 30 km/h speed limits have led to significant reductions: 37% of road crash fatalities, 18% in emissions, 2.5dB in noise pollution and 7% in fuel consumption (on average), with very small variations of average traffic speed.

June 7th, 2024 | Categories: Knowledge

<https://www.mdpi.com/2071-1050/16/11/4382>

LA CITTÀ DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Questo documento ha cercato di valutare l'efficacia dei limiti di velocità di 30 km/h in tutte le città in Europa.

Nel tentativo di condensare i risultati della ricerca, è stato implementato un approccio quantitativo insieme a valutazioni qualitative.

Questo studio ha descritto i cambiamenti in termini di sicurezza, ambiente, energia, traffico, vivibilità e salute prima e dopo l'implementazione graduale dei limiti di velocità di 30 km/h in tutta la città.

La revisione sistematica è stata condotta seguendo le linee guida Preferred Reporting Items for Systematic Reviews and Meta-Analysis (PRISMA).

I risultati di 40 diverse città in tutta Europa, tra cui Bruxelles, Parigi e Zurigo, hanno indicato che le riduzioni dei limiti di velocità hanno migliorato la sicurezza stradale riducendo la probabilità di rischio di incidenti e la gravità degli incidenti che si verificano.

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

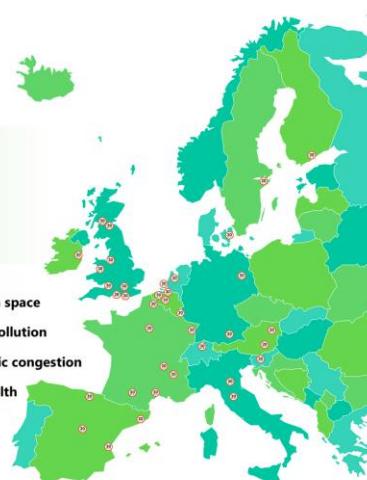
STUDIO EUROPEO EFFETTUATO SU 40 CITTA': I RISULTATI DEI BENEFICI DEL LIMITE A 30 km/h



30 Cities

8 in France, 7 in UK
4 in Belgium and Spain, 3 in Germany
2 in Austria, Italy and Netherlands
1 in Denmark, Finland, Ireland, Luxembourg, Scotland, Slovenia, Sweden and Switzerland

- 33 for improved safety
- 17 for improved active mobility
- 17 for increased liveability
- 13 for reduced noise
- 11 for more urban space
- 9 for reduced air pollution
- 5 for reduced traffic congestion
- 3 for improved health



Studio sistematico degli effetti dei limiti di velocità di 30 km/h nelle città europee:

- 23% nel numero di incidenti stradali
- 37% nel numero di vittime
- 38% nel numero di feriti
- 18% nelle emissioni
- 7% in meno di carburante
- 2,5 dB di riduzione del rumore

Incoraggiare i cittadini ad abbracciare la camminata, la bicicletta e l'utilizzo dei servizi di trasporto pubblico può contribuire ulteriormente a un ambiente urbano più sicuro e sostenibile dal punto di vista ambientale

LA CITTÀ DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

**BOLOGNA CITTA' 30:
I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI (dati, non opinioni)**

**I RISULTATI
DEI PRIMI
6 MESI**

**BOLOGNA
CITTÀ 30**
bolognacitta30.it

BOLOGNA CITTA' 30
I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

- 11% MENO INCIDENTI
- +33% MENO PERSONE MORTE
- 12% MENO PERSONE FERITE
- 38% MENO INCIDENTI GRAVI
- +12% PIÙ BICICLETTE
- +11% PIÙ PASSEGGERI BUS
- 3% MENO TRAFFICO
- 23% MENO INQUINAMENTO

bolognacitta30.it

BOLOGNA CITTA' 30
I RISULTATI DEI PRIMI 6 MESI

VELOCITÀ AL PRIMO POSTO NEGLI INCIDENTI

Causa	Percorso (%)
Velocità eccessiva	44%
Precedenze a veicoli, ciclisti e pedoni	20%
Manovre non corrette	11%
Semafori e segnaletica	8%
Guida sotto effetto di alcol o droga	5%
Altro	12%

Violazioni a norme di comportamento del codice della strada accertate in occasione di incidenti rilevati dalla Polizia Locale

LA CITTA' DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO
Trento - 11 settembre 2024

**I RISULTATI DELLO STUDIO DEL MIT PER MILANO (1.300.000 abitanti) :
IL LIMITE A 30 km/h PROVOCÀ PIU' INQUINAMENTO E PIU' CODE !!!**

IL FOGLIO
GRANMILANO

Il 30 km all'ora non serve e inquina di più. Uno studio del MIT

IL GIORNO
CRONACA

Milano con il limite a 30 all'ora? Sarebbe più inquinata. Cosa dice lo studio del Mit

La riduzione "forzata" della velocità, se applicata nell'intero territorio comunale, potrebbe a un aumento delle emissioni di CO2 e PM10

greenmove
NETWORK AUTO ELETTRICHE TECNOLOGIA INFOTAINMENT E-BIKE MOTO ELETTRICHE URBAN MOBILITY

Milano a 30 chilometri all'ora? Più inquinamento e code secondo il MIT

di Marco De Agostini pubblicata il 09 Luglio 2024, alle 09:41 nel canale URBAN MOBILITY

Milano Città 30? Potrebbe portare a un aumento dell'inquinamento e dei tempi di percorrenza, a fronte però di una maggiore sicurezza stradale. Questa la conclusione di uno studio del MIT Senseable City Lab.

LA CITTA' DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO
Trento - 11 settembre 2024

I RISULTATI DELLO STUDIO DEL MIT PER PARIGI (2.300.000 abitanti): IL LIMITE A 30 km/h INCORAGGIA L'ATTIVITÀ NELLE AREE DI NUOVA REGOLAMENTAZIONE

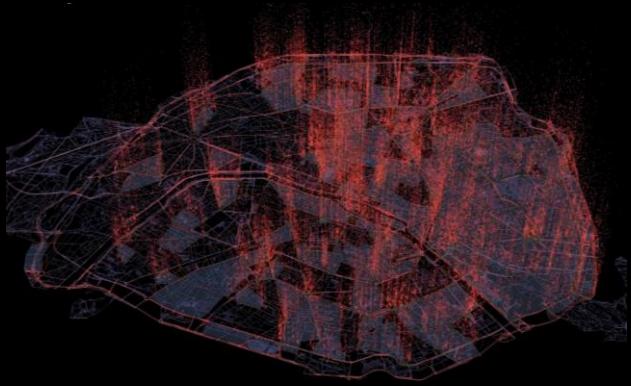


«Il progetto sfrutta la netta variazione spaziale e temporale di una politica sulla moderazione del traffico attuata in cinque anni a Parigi per identificare gli effetti del rallentamento delle auto e del rendere le strade più amichevoli per i pedoni sull'attività umana.

Abbiamo trovato solide prove del fatto che l'iniziativa delle zone 30 di Parigi ha avuto un impatto sull'attività umana, promuovendo più attività da parte di individui attratti da una gamma più diversificata di Parigi ai segmenti stradali trattati nelle zone 30.

Il nostro documento fornisce prove che dimostrano che il tipo di politica attuata a Parigi incoraggia effettivamente l'attività nelle aree di nuova regolamentazione, offrendo un precedente per altre città in futuro che considerano l'attuazione di politiche simili volte a ridurre la velocità dei veicoli.»

<http://senseable.mit.edu/slow-zones/>



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

IL LIMITE A 30 km/h PROVOCÀ PIU' INQUINAMENTO E PIU' CODE ??? **FALSO: LA SMENTITA DI CARLO RATTI (MIT)**



In Repubblica - Venerdì, 22 luglio 2022

Cronaca

pagina 21

Intervista al professore del Mit di Boston

Ratti "Travisati i dati sulle strade a 30 all'ora La misura funziona"

Abbi studiato il fenomeno in Italia e Parigi: le zone a velocità limitata sono più vibranti, più rive. E torna la ritire di quartiere



andare a piedi e quindi le comunità totali sono destinate a diminuire. Scavate strade e autostrade per uscire, e per quali? Cosa è meglio?

«Capite: cosa aveva scoperto Carlo Ratti? Che le persone che fanno l'auto nelle emissioni sono meno, ma mancano ai colletti. Parole delle autorizzazioni, si vedranno. E l'impulso percorrenza è sempre più costante. La sede non esiste più. Nessuno che dice: "Non faccio più auto, non ho il permesso". Ma questi dati sono solo una parte della storia. Non sono stati analizzati gli aspetti sociali, gli aspetti economici, gli aspetti ambientali, gli aspetti codice e inquinamento. La verità è che non c'è nulla di negativo nella politica delle zone 30».

Carlo Ratti (MIT): Come fare le zone 30 corrette?
«Non so come. Anzi, se vogliamo ammettere che non è possibile e che dobbiamo trovare nuovi strumenti e compendiamenti. Stanno studiando per esempio la mobilità sostenibile, magari in base alle fasce orarie della giornata. E a Parigi stanno usando fotografie satellitari per studiare le mode alla sbarra. Comunque, non è facile perché indicano anche automaticamente uno o due di qualsiasi diverso. Senza bisogno di molti aspetti positivi».

Carlo Ratti (MIT): Come fare le zone 30 corrette?

«Non so come. Anzi, se vogliamo ammettere che non è possibile e che dobbiamo trovare nuovi strumenti e compendiamenti. Stanno studiando per esempio la mobilità sostenibile, magari in base alle fasce orarie della giornata. E a Parigi stanno usando fotografie satellitari per studiare le mode alla sbarra. Comunque, non è facile perché indicano anche automaticamente uno o due di qualsiasi diverso. Senza bisogno di molti aspetti positivi».

Carlo Ratti (MIT): Come fare le zone 30 corrette?
«Non so come. Anzi, se vogliamo ammettere che non è possibile e che dobbiamo trovare nuovi strumenti e compendiamenti. Stanno studiando per esempio la mobilità sostenibile, magari in base alle fasce orarie della giornata. E a Parigi stanno usando fotografie satellitari per studiare le mode alla sbarra. Comunque, non è facile perché indicano anche automaticamente uno o due di qualsiasi diverso. Senza bisogno di molti aspetti positivi».

Carlo Ratti (MIT): Come fare le zone 30 corrette?
«Non so come. Anzi, se vogliamo ammettere che non è possibile e che dobbiamo trovare nuovi strumenti e compendiamenti. Stanno studiando per esempio la mobilità sostenibile, magari in base alle fasce orarie della giornata. E a Parigi stanno usando fotografie satellitari per studiare le mode alla sbarra. Comunque, non è facile perché indicano anche automaticamente uno o due di qualsiasi diverso. Senza bisogno di molti aspetti positivi».

Carlo Ratti (MIT): Come fare le zone 30 corrette?
«Non so come. Anzi, se vogliamo ammettere che non è possibile e che dobbiamo trovare nuovi strumenti e compendiamenti. Stanno studiando per esempio la mobilità sostenibile, magari in base alle fasce orarie della giornata. E a Parigi stanno usando fotografie satellitari per studiare le mode alla sbarra. Comunque, non è facile perché indicano anche automaticamente uno o due di qualsiasi diverso. Senza bisogno di molti aspetti positivi».

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

IL LIMITE A 30 km/h PROVOCÀ PIÙ INQUINAMENTO E PIÙ CODE ??? FALSO: LE RETTIFICHE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

L'ONESTA' INTELLETTUALE E DEONTOLOGICA DI **Fuoristrada.it**: «I DATI NON HANNO LASCIATO SCAMPO»



NEWS AUTO MOTO HOW TO MOBILITÀ SOSTENIBILE SICUREZZA STRADALE

MOBILITÀ SOSTENIBILE

Zona 30, cambia tutto in Italia: i dati non hanno lasciato scampo

Luglio 22, 2024/Antonio Pinter

Emergono i primi dati su Zona 30, l'innovazione che sta rivoluzionando la mobilità in alcune città italiane. I risultati sono sorprendenti

L'introduzione del limite di velocità a 30 km/h nelle aree urbane sta rapidamente guadagnando terreno in Italia, seguendo l'esempio di numerose città europee.

Questa misura accolta con scetticismo da molti, sta dimostrando di avere un impatto significativo sulla vita cittadina, ben oltre la semplice riduzione della velocità del traffico.


<https://www.fuoristrada.it/2024/07/zona-30-cambia-tutto-in-italia-i-dati-non-hanno-lasciato-scampo/>

Uno degli aspetti più sorprendenti riguarda l'impatto ambientale.

Nonostante le preoccupazioni iniziali e alcune notizie circolate recentemente, i dati di Bologna certificano **una riduzione del 23% dell'inquinamento** da ossidi di azoto (NOx). **Questo risultato sfata definitivamente il mito secondo cui una velocità ridotta comporterebbe un aumento delle emissioni inquinanti.**

È importante sottolineare che la "Città 30" non implica un limite di 30 km/h su tutte le strade ma piuttosto un ribaltamento del rapporto tra regola ed eccezione: il limite di 30 km/h diventa la norma, mentre le strade a 50 km/h o più veloci diventano l'eccezione, limitate ai grandi assi di scorrimento.

Un'idea che ha sicuramente un futuro alla luce dei dati appena elencati

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

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



2022			
MORTI			
conducente	passeggero	pedone	totale
27	4	2	33
FERITI			
conducente	passeggero	pedone	totale
1281	375	143	1799
TOTALE			
conducente	passeggero	pedone	totale
1308	379	145	1832

✓ 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

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

SICUREZZA, AUTOVELOX E RISPETTO DELLE REGOLE DELLA STRADA: LA VITTORIA DI FLEXIMAN



**Corso Regina, "salvi"
dall'autovelox fino alla fine
dell'anno**

**Autovelox per fare cassa:
una manna per i comuni**

■ autovelox

di Andrea Spitti

Pubblicato 19 luglio 2022

Assolutamente denuncia l'utilizzo selvaggio degli autovelox che sarebbero utili soprattutto per far cassa, in particolare sulle strade che portano alle mete di villeggiatura.



Fleximan, i sindaci si arrendono e si schierano con il vendicatore degli autovelox: "Non ne metteremo di nuovi"

E intanto i carabinieri hanno annunciato di aver intensificato i controlli nella fascia notturna che va da mezzanotte alle 6 del mattino: quella più gettonata dal "vendicatore"

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

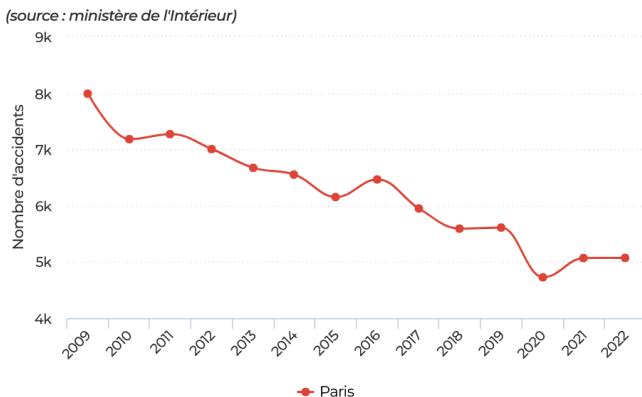
STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

SICUREZZA, AUTOVELOX E RISPETTO DELLE REGOLE DELLA STRADA: I RISULTATI A PARIGI



Evolution des accidents de la route à Paris



2022

PARIGI (2.300.00 abitanti):

- ✓ 5.763 feriti
- ✓ 38 morti

MILANO (1.300.000 abitanti):

- ✓ 9.865 feriti
- ✓ 44 morti

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

QUALE SAREBBE UN NUMERO DI MORTI PIU' ACCETTABILE?



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

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

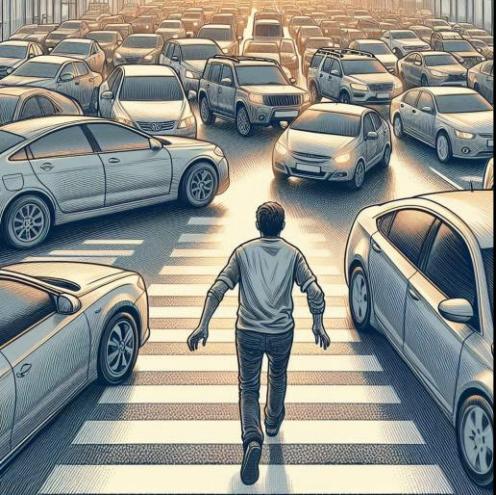


Da uno studio condotto dai ricercatori olandesi Piet Rietveld e Vanessa Daniel emerge che

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>



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

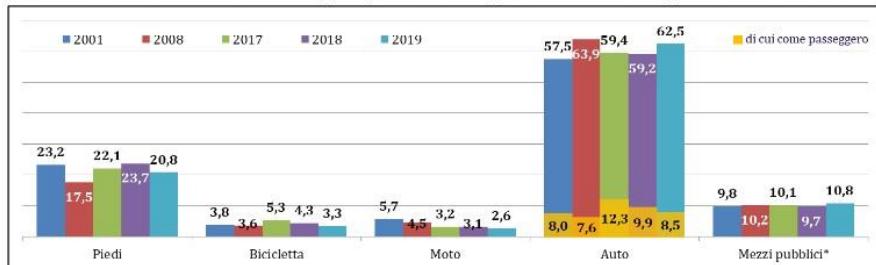
STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

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



Graf. 12 – Distribuzione % degli spostamenti per modo di trasporto utilizzato



(*) Raggruppa tutti i mezzi di trasporto collettivi, urbani (autobus urbano, metro, tram ecc.) ed extraurbani (autobus di lunga percorrenza, treno locale e di lunga percorrenza, aereo, traghetto/nave ecc.) nonché altri mezzi, anche individuali, ma a disponibilità pubblica (taxi, NCC, car sharing, piattaforme car pooling). Gli spostamenti si riferiscono sia al trasporto a compensazione economica (Tpl in generale), sia a quello interamente sul mercato (es. treni AV, segmenti del trasporto pubblico su gomma di lunga percorrenza).

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob" sulla mobilità degli italiani

<https://www.isfort.it/wp-content/uploads/2020/12/RapportoMobilita2020.pdf>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

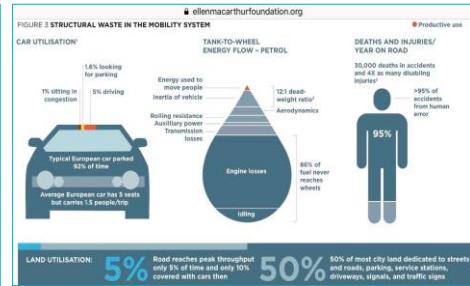
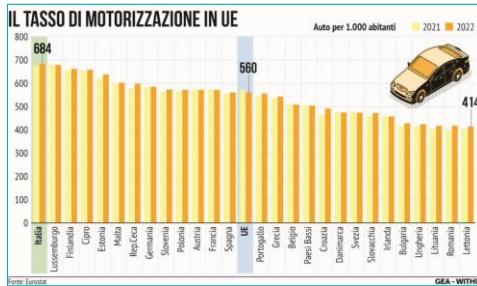
Trento - 11 settembre 2024



CONSEGUENZE: UN SISTEMA MOBILITÀ' INEFFICIENTE PER TUTTE LE PERSONE

20 GENNAIO 2020 19:25

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



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

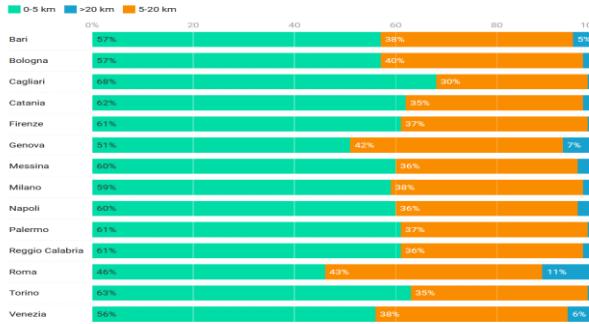
STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

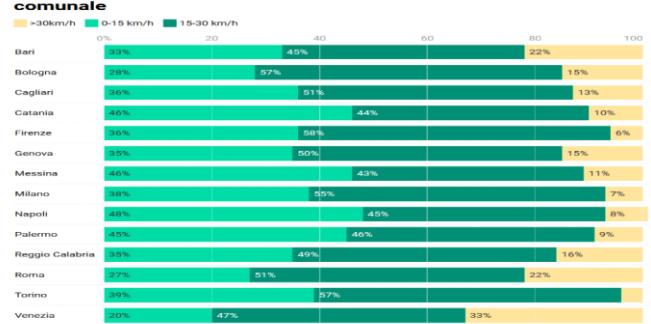
CONSEGUENZE: UN SISTEMA MOBILITÀ' INEFFICIENTE PER TUTTE LE PERSONE



Distanza media spostamenti in auto (2022) nel territorio comunale

Legend: 0-5 km (blue), >20 km (orange), 5-20 km (green)


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

Legend: >30km/h (yellow), 0-15 km/h (green), 15-30 km/h (blue)


Fonte: fatamobility.it • Scaricare i dati • Creato con Datawrapper

La ricerca di UnipolSai, tramite scatole nere, mostra che la velocità media complessiva delle automobili nel nostro paese (in città e fuori e ad ogni ora del giorno) è pari a 29 chilometri all'ora

<https://www.editorialedomani.it/ambiente/citt%C3%A0-automobili-velocit%C3%A0-media-dzrtw0r8>

LA CITTA' DELLE PERSONE

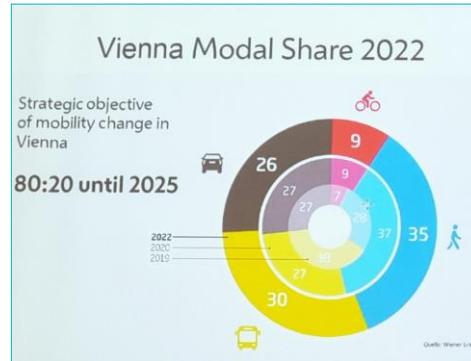
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



MENO MOBILITÀ ATTIVA = PIU' TRAFFICO



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

Fonte: per ciascuna delle 100 città è stata calcolata la somma dei valori di share modale per i diversi mezzi di trasporto e di comunicazione con l'oggetto. L'elenco di città è quello pubblicato dalla European Transport Policy Observatory.

Città	Motorizzata (%)	Trasporto pubblico (%)	Ciclistica (%)	Pedonale (%)
Torino	64%	28%	1%	7%
Atena	53%	37%	2%	8%
Bruxelles	52%	34%	5%	9%
Londra	40%	37%	3%	20%
Helsinki	40%	27%	7%	26%
Amsterdam	36%	20%	22%	20%
Ostia	36%	34%	5%	25%
Barcellona	35%	18%	2%	45%
Vienna	31%	26%	13%	30%
Berlino	31%	26%	13%	30%
Monaco di Baviera	31%	26%	13%	30%
Copenaghen	29%	15%	31%	25%
Parigi	17%	33%	4%	46%

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CITTA' DELLE PERSONE CONTRO CHI USA L'AUTOMOBILE?



CONTESTAZIONE:

La città delle persone è contro chi usa l'automobile, fateci lavorare!

CONSTATAZIONE:

Assolutamente no...

La città delle persone permette a chi già oggi vorrebbe spostarsi in maniera sostenibile, e non lo fa per paura, di poterlo fare in sicurezza, con vantaggio per tutti gli utenti della strada



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CITTA' DELLE PERSONE CONTRO CHI USA L'AUTOMOBILE? L'ESEMPIO OLANDESE



MOTORI

Gli automobilisti più felici del Pianeta? Sono gli olandesi. L'Italia tra le peggiori d'Europa

L'Olanda batte tutti

Le migliori condizioni di guida a livello planetario si trovano in Olanda, segnano Francia, Stati Uniti, Repubblica Ceca e Belgio che occupano le prime cinque posizioni della classifica stilata da Waze, l'app che consente agli automobilisti di evitare il traffico e risparmiare tempo e denaro al volante.



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CITTA' DELLE PERSONE CONTRO CHI USA L'AUTOMOBILE? BRUXELLES (2.500.000 abitanti)



Mentre il numero di chilometri percorsi in una giornata media è aumentato in modo significativo (23,7 milioni nei primi sei mesi del 2022 rispetto ai 18,2 milioni dello stesso periodo del 2021):

✓ la quota dell'auto è in forte diminuzione (-15%)

Mentre nel 2017 il 64,04% dei chilometri percorsi erano in auto (di cui il 13,45% come passeggero), oggi solo il 49,14% viaggia in auto (di cui il 13,15% come passeggero)

✓ la quota di pedoni è aumentata in modo significativo (+5%)

con il 12,01% dei chilometri percorsi a Bruxelles nella prima metà del 2022, rispetto al 7,17% del 2017

✓ Per quanto riguarda le biciclette (+7% anno)

cresce anche l'uso con una quota del 6,47% (di cui 1,94% per le biciclette elettriche) nel 2022, mentre questa quota era solo dell'1,56% cinque anni fa

<https://bx1.be/categories/news/la-part-de-kilometres-parcourus-en-voiture-au-plus-bas-a-bruxelles-le-velo-et-la-marche-progressent/#.YuogfM2Sz8w.twitter>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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**

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

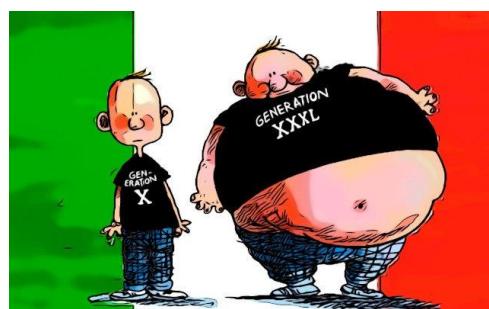
CONSEGUENZE: I PERICOLI DEL TRAFFICO FRENANO LO SVILUPPO DEI BAMBINI



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



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.



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). Sotto accusa la cattiva alimentazione e il poco movimento fisico

di Chiara Daina | 10 NOVEMBRE 2020



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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



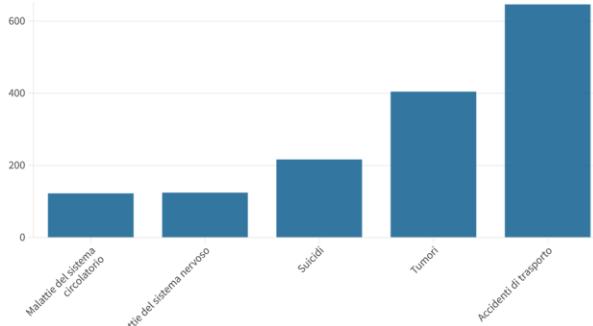
LEGGI DOPPIA | COMMENTA



ansa

Di che cosa muoiono i giovani in Italia

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



Fonte: Istat

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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%

THERE IS TOO MUCH TRAFFIC
FOR BILLY TO WALK TO SCHOOL;
SO WE DRIVE HIM.



Traffic Inducing Traffic

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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



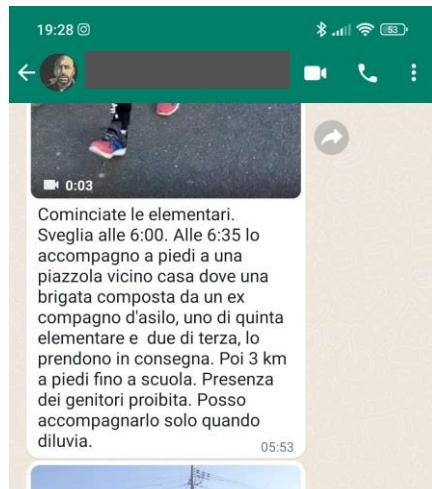
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

L'ESEMPIO DEL GIAPPONE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



L'ESEMPIO DI LONDRA: PLAY STREET



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

L'ESEMPIO DI PARIGI



Simone Conte · 1°

1s · ④

Parigi decide di chiudere le strade davanti alle scuole. E non una o due, ma ben 168.



150 « rues aux écoles » dans Paris

[paris.fr](https://paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197#arrondissement-6-vlx72) • 10 min di lettura



Consiglia



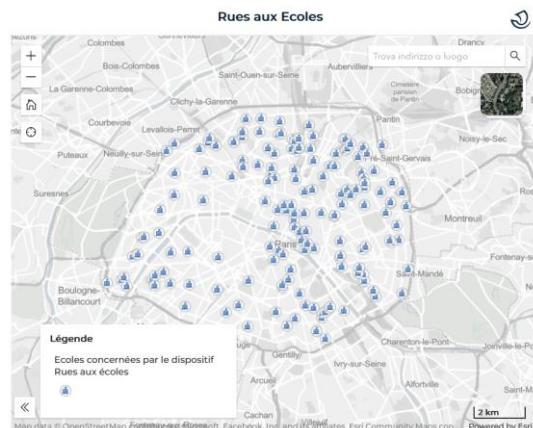
Commenta



Condividi



Invia



<https://www.paris.fr/pages/57-nouvelles-rues-aux-ecoles-dans-paris-8197#arrondissement-6-vlx72>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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 comportamenti 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/

LA CITTA' DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO
Trento - 11 settembre 2024

**IL DIRITTO DEI BAMBINI DI CIRCOLARE IN SICUREZZA
SULLE NOSTRE STRADE**



THE CONVERSATION
Academic rigour, journalistic flair



Our children are victims of road violence. We need to talk about the deadly norms of car use

Published: November 2, 2023 1.51am CET

- Il diritto di guidare un'automobile non è più importante del diritto dei bambini di circolare in sicurezza sulle nostre strade
- **Gli interessi di chi si oppone a misure come la riduzione dei parcheggi o l'abbassamento dei limiti di velocità non devono essere più importanti del benessere dei nostri bambini**
- **Nessun beneficio di una politica a favore dell'auto può essere maggiore del beneficio della presenza attiva dei bambini negli spazi pubblici, dove hanno peraltro il diritto di muoversi in modo imperfetto e distratto**

<https://theconversation.com/our-children-are-victims-of-road-violence-we-need-to-talk-about-the-deadly-norms-of-car-use-214476>

LA CITTA' DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO
Trento - 11 settembre 2024

MARCO TE BRÖMMLSTROET (Professore Università di Amsterdam): SFIDE AL DISCORSO TRADIZIONALE SULLA SICUREZZA STRADALE



Academic Director
The Lab of Thought Part-time
Set 2022 - Presente - 1 anno 7 mesi
Amsterdam

University of Amsterdam
11 anni e 4 mesi

Professor in Urban Mobility Futures
mar 2019 - Presente - 5 anni 2 mesi
Amsterdam
This chair aims to strengthen the social-scientific perspective on mobility innovations. To focus will be on questions such as if and how such innovations can contribute to the human scale of our cities, how our societies function and the quality of our public spaces. Which futures are made (im)possible and what effects are (most) desired?

Researcher/Teacher
sep 2020 - Presente - 14 anni e 6 mesi

Associate Professor in Urban Planning
apr 2017 - giu 2019 - 2 anni e 3 mesi
Amsterdam Area, Netherlands

Associate Professor in Urban Planning
giu 2016 - giu 2019 - 3 anni e 1 mese
Nieuwe Achtergracht 166

Developing and supervising research on the reciprocal relations between cycling and social/spatial environments.
Teaching on land use and mobility.

Assistant Professor
mar 2017 - giu 2017 - 6 anni e 4 mesi

Focusing on Metropolitan Transport Planning and on the relation between knowledge and strategy-making.

PhD Candidate
2005 - nov 2009 - 4 anni e 11 mesi

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

- Abbiamo collettivamente dato per scontato e normalizzato il pericolo sistematico del traffico
- **Fin dagli albori del traffico automobilistico, i genitori hanno chiesto alle scuole di educare i propri figli sui nuovi pericoli presenti sulla strada e su come evitarli. Ci sono poche o addirittura nessuna prova che questi programmi siano efficaci. Ogni pacchetto si concentra sulla disciplina dei bambini e sulla normalizzazione del pericolo**
- **Invece di vedere il pericolo del traffico inflitto ai nostri figli come inaccettabile, insegniamo loro ad assumersi la responsabilità della propria sicurezza**
- **Perché invece non insegnare a bambini e genitori «come contrastare e ridurre il pericoloso stradale?»**

<https://www.linkedin.com/in/brommelstroet/>

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CONSEGUENZE: INVASIONE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



«Abbiamo accettato socialmente l'illegalità della sosta nelle nostre città»



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CONSEGUENZE: INVASIONE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



«Abbiamo accettato socialmente l'illegalità della sosta nelle nostre città»



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

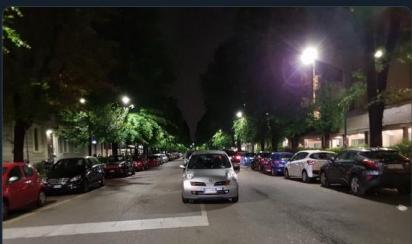
CONSEGUENZE: ARROGANZA DELLO SPAZIO PUBBLICO



Mikael Colville-Andersen
@colvilleandersen

The #ArroganceofSpace is everpresent in #milan but engineering arrogance has extended to motorist arrogance. Obscene car invasion of public space everywhere. Sooo last century - and Milan is talking the urbanist talk but they have forgotten how to walk.

[Traduci il Tweet](#)



A Milano centomila auto in sosta vietata:
il triplo di Parigi e
Barcellona, «come 12 parchi Sempione»



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CONSEGUENZE: CROLLO DELLA QUALITA' DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MENTRE ALTROVE...



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

QUALE DELLE 2 CITTA' RAPPRESENTATE NELLE SEGUENTI BROCHURE VISITERESTE ?



Elegantflyer

Travel & Tourism

AGENCY

Who are we?

Loose ipsum is simply dummy text of the printing and typesetting industry. Loose ipsum has been the industry's standard dummy text ever since the 1500s, when an unknown printer took a galley of type and scrambled it to make a type specimen book. It has survived not only five centuries, but also the leap into electronic typesetting, remaining essentially unchanged.

What do we offer?

Loose ipsum is simply dummy text of the printing and typesetting industry. Loose ipsum has been the industry's standard dummy text ever since the 1500s, when an unknown printer took a galley of type and scrambled it to make a type specimen book. It has survived not only five centuries, but also the leap into electronic typesetting, remaining essentially unchanged.

ADDRESS COMPANY:
1555 BROADWAY, SUITE 446 NEW YORK,
NY, 10220 USA
CONTACTS:
TEL: +1234 456 789, +9876 543 21
WEB: WWW.YOURCOMPANY.COM

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Elegantflyer

Travel & Tourism

AGENCY

Who are we?

Loose ipsum is simply dummy text of the printing and typesetting industry. Loose ipsum has been the industry's standard dummy text ever since the 1500s, when an unknown printer took a galley of type and scrambled it to make a type specimen book. It has survived not only five centuries, but also the leap into electronic typesetting, remaining essentially unchanged.

What do we offer?

Loose ipsum is simply dummy text of the printing and typesetting industry. Loose ipsum has been the industry's standard dummy text ever since the 1500s, when an unknown printer took a galley of type and scrambled it to make a type specimen book. It has survived not only five centuries, but also the leap into electronic typesetting, remaining essentially unchanged.

ADDRESS COMPANY:
1555 BROADWAY, SUITE 446 NEW YORK,
NY, 10220 USA
CONTACTS:
TEL: +1234 456 789, +9876 543 21
WEB: WWW.YOURCOMPANY.COM

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

QUALE DELLE 2 CITTA' RAPPRESENTATE NELLE SEGUENTI BROCHURE VISITERESTE ? LA PUBBLICITA' DELLE AUTOMOBILI



KIA

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



UN PROBLEMA CULTURALE: LA STRADA PROPRIETA' DELL'AUTOMOBILE

IL CASO
Attraversare sulle strisce pedonali
dove si misura il valore della vita

La donna travolta a Milano e il nostro faticoso cammino verso la civiltà urbana

d di Beppe Severgnini



ASAPS nel 2023: 485 pedoni e 177 ciclisti morti

Dal 1° gennaio 2024 al 1° settembre (244 giorni):
277 pedoni e 136 ciclisti morti

Far attraversare i pedoni? Si ferma una macchina ogni dieci

E la media peggiora sulla via Emilia a Gaidà e a Villa Cella



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonede.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

UN PROBLEMA CULTURALE: LA STRADA PROPRIETA' DELL'AUTOMOBILE



Avenirre

Strade. Già 277 pedoni uccisi da inizio anno. Sono soprattutto anziani e sulle strisce

Maria Gomiero lunedì 9 settembre 2024



Le strisce pedonali a Milano dove, nel 2023, ha perso la vita un uomo di 48 anni investito e ucciso da un autobus - Ansa

<https://www.avvenire.it/attualita/pagine/pedoni-morti-incidenti>

Più di un morto al giorno, uno ogni 22 ore. Dove? Molto spesso sulle strisce pedonali

Il **record negativo degli ultimi 5 anni** si è registrato nel mese più breve, febbraio, in cui si sono registrati 42 decessi

articolo 191 del CdS:

«Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono fermarsi quando i pedoni transitano sugli attraversamenti pedonali.

Devono altresì dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che si accingono ad attraversare sui medesimi attraversamenti pedonali

Sulle strisce pedonali gli automobilisti devono dare la precedenza non soltanto ai pedoni che hanno iniziato ad attraversare la strada ma anche a quelli che sono in procinto di farlo»

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonede.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

UN PROBLEMA CULTURALE: NON RISPETTO DELLE REGOLE DELLA STRADA



VELOCITA' ECCESSIVE

LA SENTENZA

Milano, fuggì sul suv dopo aver investito e ucciso un automobilista: condannato a 7 anni e mezzo

Franco Della Torre il 30 aprile scorso, viaggiando a una velocità tra i 115 e i 125 km/h, aveva causato l'incidente in cui perse la vita Livio Chiericali, di 57 anni. Poi era scappato

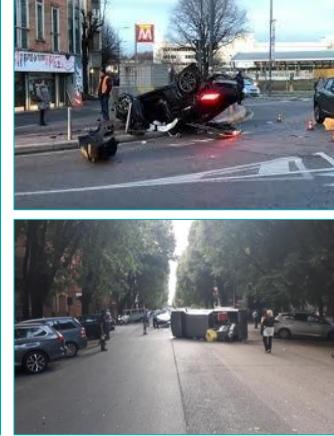
di Redazione: Milano online



Il luogo del tragico incidente e nel riquadro la vittima, Livio Chiericali

Cittadiniperilaria
@Citizenforair

#Milano #Città30: alle 8:30 del mattino. In pieno centro. Chi ha assistito dice che andava velocissima e ha fatto la curva derapando... hanno sbagliato la curva. Dietro la curva, dove si sono ribaltati solo per un miracolo non c'erano pedoni che attraversavano.



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA: LE CAUSE PRINCIPALI



IN QUALI STRADE?

73,4%
URBANE

21,5%
EXTRAURBANE

5,0%
AUTOSTRADE

IN QUALI CIRCOSTANZE?

15,0%
DISTRAZIONE
ALLA GUIDA

13,7%
MANCATO RISPETTO
DELLA PRECEDENZA

9,3%
VELOCITÀ
TROPPO ELEVATA

Le prime 3 circostanze

SANZIONI

I COMPORTAMENTI PIÙ SANZIONATI NEL 2023

	Variazioni sul 2022
37,0% GUIDA TROPPO VELOCE	+6,1%
9% INOSSERVANZA SEGNALETICA	+15,1%
1,9% MANCATO USO CINTURE DI SICUREZZA E SISTEMI DI RITENUTA BAMBINI	-3,1%
1,5% USO IMPROPRIO DISPOSITIVI IN AUTO	+7,3%
0,8% MANCATO USO CASCO	+52,0%
0,5% GUIDA IN STATO DI EBBREZZA	+3,6%
0,1% GUIDA SOTTO L'EFFETTO DI STUPEFACENTI	-6,5%

Contravvenzioni elevate complessivamente nel 2023 da Polizia Stradale, Carabinieri e Police Locale dei Comuni capoluogo esclusi quelle per oltraggio di rota

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

UN PROBLEMA CULTURALE: NON RISPETTO DELLE REGOLE DELLA STRADA



VELOCITA' ECCESSIVE e CONTROLLI



A: Opera di Eyrin che cita Uma Thurman in 'Kill Bill' è un 'tributo' dello street artist al misterioso "Fleximan" (ansa)

Fleximan, i sindaci si arrendono e si schierano con il vendicatore degli autovelox: "Non ne metteremo di nuovi"

E intanto i carabinieri hanno annunciato di aver intensificato i controlli nella fascia notturna che va da mezzanotte alle 6 del mattino: quella più gettonata dal "vendicatore"

**Corso Regina, "salvi"
dall'autovelox fino alla fine
dell'anno**

**Autovelox per fare cassa:
una manna per i comuni**

autovelox

di Andrea Spitti

Pubblicato 19 luglio 2023

Assolutamente denuncia l'utilizzo selvaggio degli autovelox che sarebbero utili soprattutto per far cassa, in particolare sulle strade che portano alle mete di villeggiatura.



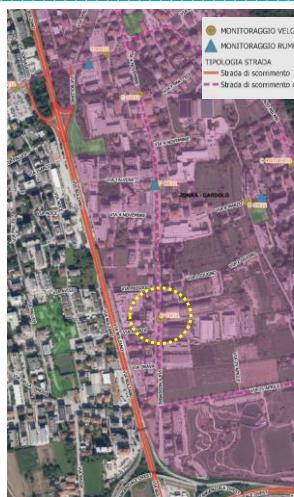
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

I RILIEVI DI VELOCITA': VIA IV NOVEMBRE (via Rienza)



Periodo di valutazion lunedì 18 marzo 2024,00:00 - martedì 2 aprile 2024,00:00					
Limite di velocità	30 km/h	Quantità	Vmed[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Violazioni del limite di velocità	75,70 %	Dueruote	3807	19	131
Gap temporale medio	40,44 s	Auto	7801	37	137
Traffico in coda	14,24 %	Furgoni	14038	40	104
TMG	3032	Camion	18113	38	108
TMA	1106680	Autoarticolati	1725	31	68
Percentuale veicoli persanti	43,62 %	Total	45484	37	40
Direzione di valutazione	Entrambe le direzioni			137	48

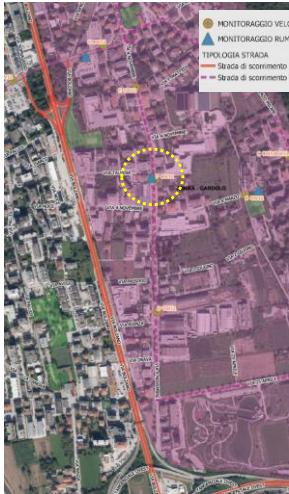
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

I RILIEVI DI VELOCITA': VIA IV NOVEMBRE (Scuola Pedrolli)



Periodo di valutazione	lunedì 18 marzo 2024,00:00 - martedì 2 aprile 2024,00:00	Quantità	Vmed[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Limite di velocità	30 km/h				
Violazioni del limite di velocità	64,15 %	Dueruote	18149	32	113
Gap temporale medio	27,45 s	Auto	33214	34	113
Traffico in coda	33,27 %	Furgoni	9157	35	95
TMG	4940	Camion	11515	38	101
TMA	1803100	Autoarticolati	2062	30	63
Percentuale veicoli persanti	18,32 %	Entrambe le direzioni	74097	34	45
Direzione di valutazione		Totali			

SPAZIO DI ARRESTO SULL'ASCIUTTO (spazio di reazione + spazio di frenatura)

Velocità	Spazio di reazione	Spazio di frenatura	Spazio di arresto
113 Km/h	33,90 m	60,00 m	93,90 m
50 Km/h	15,00 m	12,30 m	27,30 m
30 Km/h	9,00 m	4,43 m	13,43 m
137 Km/h	41,10 m	88,30 m	129,40 m

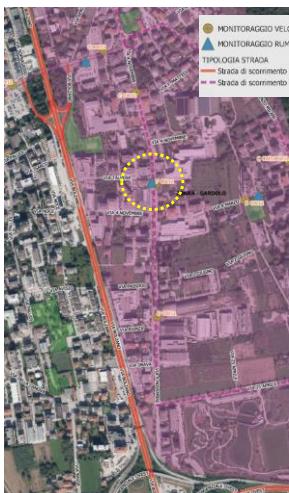
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

I RILIEVI DI VELOCITA': VIA IV NOVEMBRE (Scuola Pedrolli)



Periodo di valutazione	lunedì 18 marzo 2024,00:00 - martedì 2 aprile 2024,00:00	Quantità	Vmed[km/h]	Vmax[km/h]	V85 [km/h]
Limite di velocità	30 km/h				
Violazioni del limite di velocità	64,15 %	Dueruote	18149	32	113
Gap temporale medio	27,45 s	Auto	33214	34	113
Traffico in coda	33,27 %	Furgoni	9157	35	95
TMG	4940	Camion	11515	38	101
TMA	1803100	Autoarticolati	2062	30	63
Percentuale veicoli persanti	18,32 %	Entrambe le direzioni	74097	34	45
Direzione di valutazione		Totali			

SPAZIO DI ARRESTO SUL BAGNATO (spazio di reazione + spazio di frenatura)

Velocità	Spazio di reazione	Spazio di frenatura	Spazio di arresto
113 Km/h	33,90 m	120,10 m	154,00 m
50 Km/h	15,00 m	26,40 m	41,40 m
30 Km/h	9,00 m	8,86 m	17,86 m
137 Km/h	41,10 m	176,60 m	217,70 m

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



I RILIEVI DI VELOCITÀ: VIA IV NOVEMBRE (Scuola Pedroli)

VIA 4 NOVEMBRE (scuola)



SPAZIO DI ARRESTO SULL'ASCIUTTO



SPAZIO DI ARRESTO SUL BAGNATO



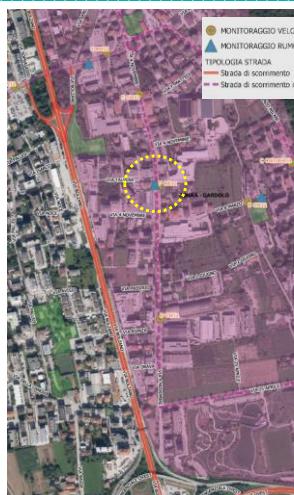
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

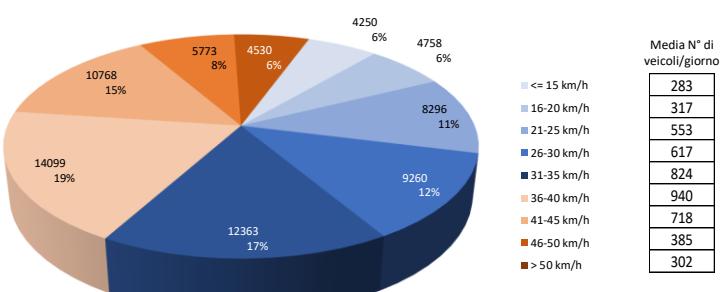
STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

I RILIEVI DI VELOCITÀ: VIA IV NOVEMBRE (Scuola Pedroli)



Distribuzione delle velocità



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA STRAGE QUOTIDIANA E LA SUA NARRAZIONE: LE RESPONSABILITÀ DELLA STAMPA



**“Tamponata e poi travolta,
non è stata una fatalità”.
Parla l'avvocato della
famiglia di Francesca
Quaglia, uccisa da un tir
mentre era in bici**

di Ilaria Carra



Secondo i primi esiti dell'indagine, il camion avrebbe prima tamponato la 26enne da dietro e poi l'avrebbe travolta, senza fermarsi dopo l'impatto

NON SONO INCIDENTI, NON SONO FATALITÀ... E' VIOLENZA STRADALE
(Il 95% degli incidenti stradali è causato da errore umano)

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA STRAGE QUOTIDIANA E LA SUA NARRAZIONE: GLI ALTRI FANNO ERRORI, RALLENTA!



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

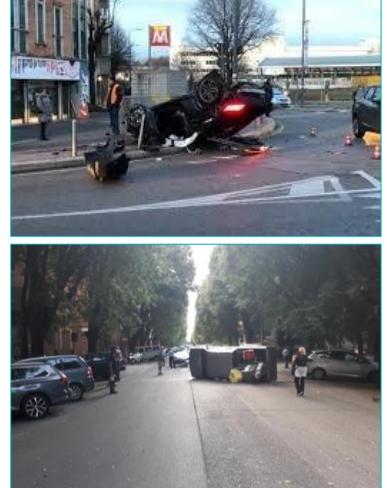
Trento - 11 settembre 2024

IL NUOVO DECRETO AUTOVELOX: PRIME CONSEGUENZE



Nell'approvare in Commissione il nuovo Decreto, una “manina” ha fatto saltare per l'ennesima volta (l'aspettiamo da 30 anni) l'equiparazione tra omologazione e autorizzazione degli autovelox

[...] Da quel giorno molti automobilisti hanno creduto che tutti gli autovelox in Italia sarebbero stati spenti [...] Due le conseguenze: [...]



La prima, un vertiginoso aumento del numero di violazioni nel mese di maggio, ben 5.712, a fronte delle 3.502 del mese di aprile. Rispetto al maggio 2023, un aumento ancora più evidente perché sono state 3.386. [...]

La seconda riguarda le fuoriuscite autonome avvenute sempre a maggio, già 5, a causa dell'alta velocità, considerando che in tutto il 2023 furono meno di 10

[...] Abbiamo riscontrato velocità di 137 km/h, come in un autodromo”

[Nota del Comandante della Polizia Stradale di Verona, 6 giugno 2024]

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonede.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

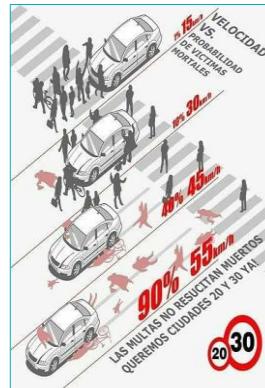
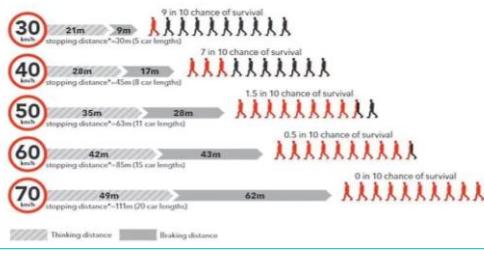
Trento - 11 settembre 2024

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 (2015)

WORLD RESOURCES INSTITUTE

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonede.com

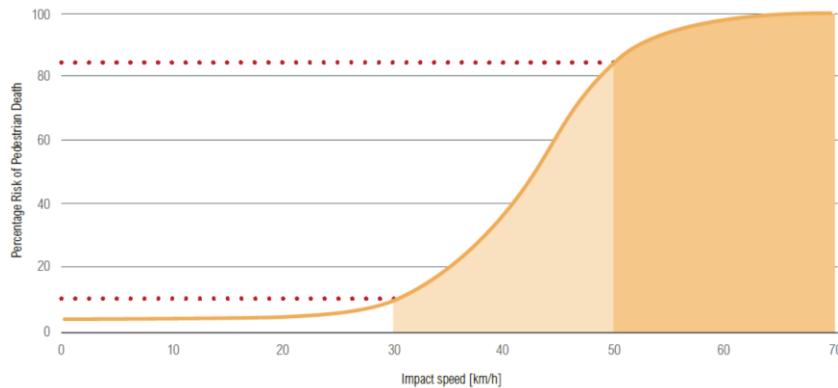
STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

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



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



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

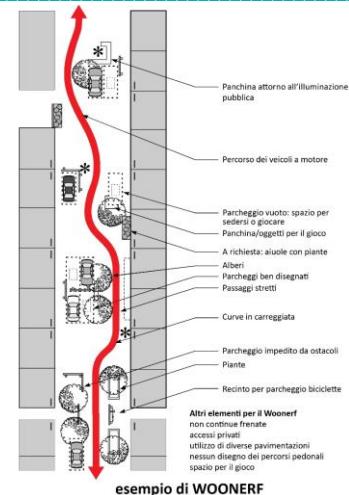
Trento - 11 settembre 2024

“STOP DE KINDERMOORD” (STOP AL MASSACRO DEI BAMBINI) 1968: NASCE IL WOONERF OLANDESE



In Olanda nel **1968** 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



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



IL WOONERF OLANDESE ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

IL WOONERF OLANDESE ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

IL WOONERF OLANDESE ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonceto.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonceto.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



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

la Repubblica.it

SOSPESO

"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, decisissimo, è con una precisione statisticamente impressionante. Fa dire che abbassando le zone di velocità limitate a 30 km/h si riduce il numero degli incidenti per cento, con 180 morti in meno. Ecco perché le previsioni prevedono limiti più bassi in tutta la UE. Altri che 30 km/h.

Altre 180 morti in meno dopo l'introduzione di limiti a 30 km/h. E' quanto si è potuto risalire dai dati di velocità superiore alla via di pedoni rispetto al traffico. Il comune di Londra ha infatti appena sperimentato un "limite ottimale di 30 km/h" (per la precisione 20 miglia orarie che corrispondono a 32,2 km/h) elettrificando altre strade, 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 i risultati non siano dovuti al solo effetto del tempo: i risultati sono stati controllati per tasse, tipo di strada, aspetti demografici, aspetti politici stradali che potessero avere una grande importanza di questa ricerca ausplicando che venga studiata con cura anche in Italia. - scrive il quotidiano britannico. Inoltre, secondo i dati della polizia britannica, nel primo anno di "zona 30" la cifra di pedoni morti e feriti è scesa del 32,4%, percentuale che sale al 49,2% per i minori di 15 anni. Identico beneficio è andato ai ciclisti, che hanno visto scendere del 37,6% il numero di morti e feriti in conseguenza delle due ruote monozaricate, che hanno difeso, a livello assoluto, il maggior risultato - 39 %.

E non si tratta di dati vittimali, legati cioè a ralenamente mai esistiti nella realtà: gli inglesi non si sono limitati a piazzare certi stradini con l'indicazione dei limiti ma hanno realizzato pesanti investimenti per rendere sicure le strade. Per esempio, hanno installato dei semafori che illuminano fischietti per impedire davvero il superamento dei 30 km/h. E non si è trattato di impostazioni da parte dell'amministrazione pubblica, nel senso che le zone a 30 km/h sono state impostate dalle autorità locali: infatti il progetto è stato voluto e approvato da un gruppo di cittadini, come è venuto a sapere il quotidiano, insieme a le organizzazioni che rappresentano gli utenti della strada.

Non solo: la base statistica è stata grande perché oltre al lungo periodo questo zona a velocità limitata sono state anche tante, 20 per la precisione. Ne è venuto fuori così uno studio in cui si è analizzato il rapporto tra i morti e i feriti in strada e la distanza tra le zone a 30 km/h: a partire dalla zona a 30 mph. In questo modo si è potuto analizzare come la diminuzione di mortalità sia verificata anche sui tipi di strade catalogate: quelle che erano all'interno di una zona a 20 km/h, quelle che facevano parte di una zona adiacente a una zona 30 km/h, e tutte le altre strade.

"Il nostro obiettivo principale - spiegano i ricercatori inglesi - era di cogere l'influenza delle zone a 30 km/h nell'ambito del traffico urbano ordinario, e abbiamo raggiunto questo obiettivo come nel corso del periodo 1987-2007, c'è stato un decremento più o meno costante nel numero di vittime della strada a Londra, con modelli simili per tutte le vittime, per i morti e per i feriti gravi. Decremento più rapido nel corso degli anni più recenti".

https://www.repubblica.it/motori/sicurezza/2010/01/19/news/il_limite_a_30_dimezza_gli_incidenti_storica_scoperta_a_londra-2009580/

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

L'introduzione dei limiti di velocità a 30 km/h è stata oggetto di uno studio durato 20 anni (dal 1986 al 2006) 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

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CAMPAGNA #Love30 DELLE NAZIONI UNITE UMANIZZARE LA VELOCITA' NELLE NOSTRE CITTA' (Streets for life 2021)



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



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' 30: IL VOTO DEL PARLAMENTO EUROPEO



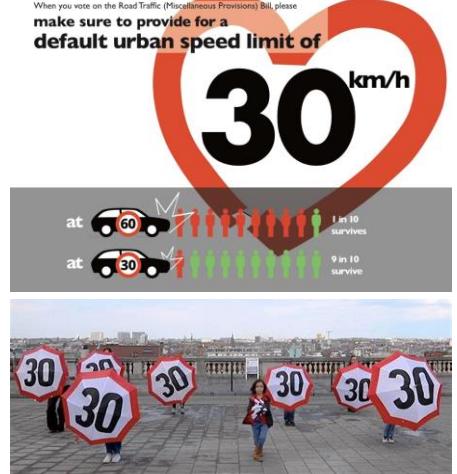
AMBIENTE / ATTUALITÀ

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

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



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' 30: IL NUOVO CODICE DELLA STRADA SPAGNOLO (2021)



Spagna, limite di velocità a 30 km/h in città: una svolta storica per la mobilità

Di Boris Marchi - 11 Maggio 2021 | [ARTICOLO IN EDIMBURGO](#)

A partire da oggi in Spagna il limite di velocità in città sarà pari a 30 km/h. Una decisione volta ad aumentare il livello di sicurezza e ridurre il numero di incidenti.



Foto di Free-Photos da Pixabay

A partire da oggi chi circola in città in Spagna non potrà superare i 30 km/h. Il nuovo limite di velocità è stato introdotto con l’obiettivo di tutelare la sicurezza degli automobilisti e dei pedoni e riguarda, secondo quanto indicato dalla Dirección General de Tráfico (Dgt), un dipartimento del Ministero degli Interni, il 70-80% delle strade cittadine.

La Spagna sceglie i 30 km all’ora

Il nuovo codice della strada impone limiti di velocità molto più stringenti all’interno dei centri urbani

Da martedì 11 maggio in Spagna il nuovo codice della strada impone limiti di velocità molto più stringenti all’interno dei centri urbani:

- ✓ **30 Km/h** su tutte le strade con carreggiata unica e marciapiede
- ✓ **20 Km/h** su tutte le strade con carreggiata unica senza marciapiede (tipicamente i vicoli e le stradine dei centri storici)
- ✓ **50 km/h** resterà soltanto sulle strade con due o più corsie per ciascun senso di marcia



<https://www.lamoncloa.gob.es/consejode ministros/resumenes/Paginas/2020/101120-cministros.aspx>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

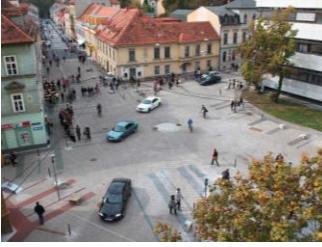


LA CITTA' 30: LA SCELTA DELLE CITTÀ TEDESCHE

Gemeinden fordern Tempo 30

70 Mitglieder der Initiative
„Lebenswerte Städte durch
angemessene Geschwindigkeiten“

- CDU
- SPD
- Parteilos
- Grüne
- Freie Wähler
- Sonstige
- KATAPULT



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' 30: 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: “È 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

2 MINUTI DI LETTURA

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 rallegrare Olbia ormai tre anni fa: la delibera che istituiva la città 30 nel suo Comune è di giugno 2021, iscritta 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 torna 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/

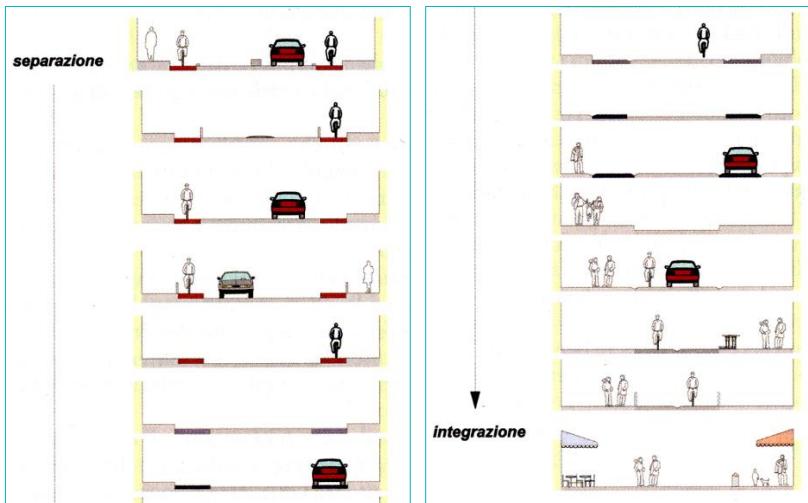
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E ZONE 30: DALLA SEPARAZIONE ALLO SPAZIO CONDIVISO



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

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

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

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE: L'IMPORTANZA DEL VERDE URBANO



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

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



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

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

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



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

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

DALLA CITTA' PER LE AUTO ALLA CITTA' PER LE PERSONE: L'ESEMPIO DI LONDRA



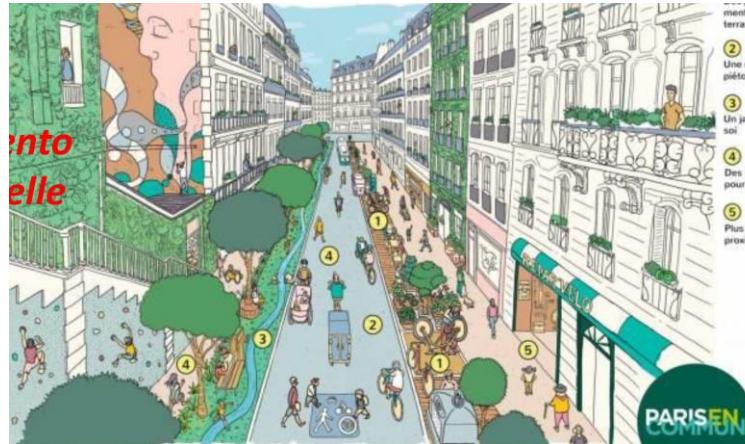
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

DALLA CITTA' PER LE AUTO ALLA CITTA' PER LE PERSONE: L'ESEMPIO DI PARIGI



GREENING per garantire maggior permeabilità del suolo, ridurre le isole di calore,
accrescere verde e relazioni di prossimità, risparmiare energia

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

L'ESEMPIO OLANDESE: REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO



LA CITTA' DELLE PERSONE

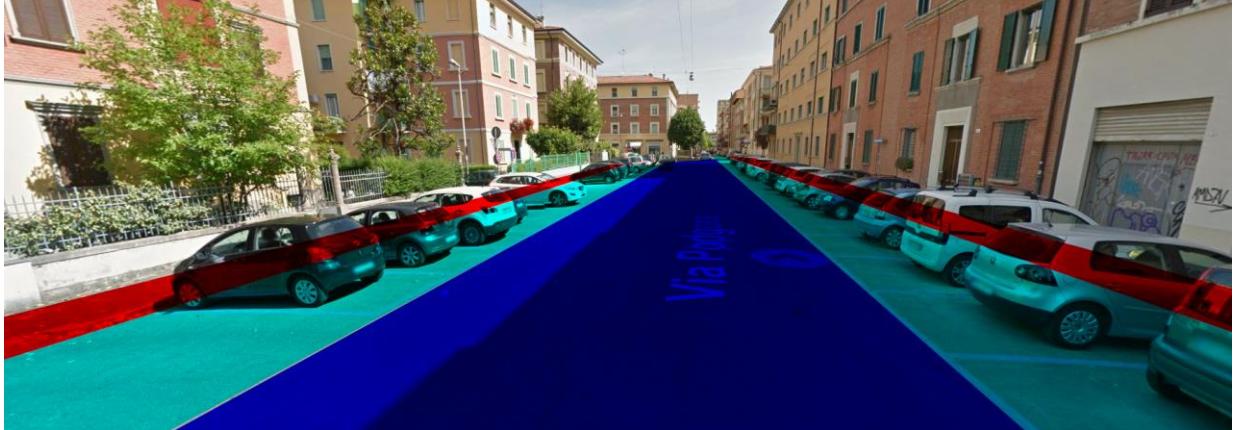
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE: MARCIAPIEDI E LA NORMATIVA ITALIANA



Il decreto del MIT n.6792/2001, recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, al cap 3.4.6 dispone: ***La larghezza del marciapiede va considerata al netto sia di strisce erbose o di alberature che di dispositivi di ritenuta. Tale larghezza non può essere inferiore a metri 1,50.***



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' DELLE PERSONE ? CENTRO STORICO DI MILANO



The image shows a man in a green jacket walking away from the camera, holding hands with two young children. They are on a paved street with buildings on either side. To the right of the image is a grid of blue line drawings illustrating various pedestrian zones and their widths, ranging from 1,50 m to 4,00 m und mehr. The drawings show people walking, sitting at tables, and interacting in different urban spaces.

LA CITTA' DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodoncde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO
Trento - 11 settembre 2024

ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITA': IDEE PER RENDERE PIU' «CAMMINABILI» LE CITTA'



Ocho ideas para hacer más 'caminables' las ciudades

'Ayudas' para llegar al reto de los 10.000 pasos al día que recomienda la Organización Mundial de la Salud

1 Aceras De 2,20 metros
«La ley establece un mínimo de 1,80 metros, de manera que puedan cruzarse dos sillas de ruedas, pero lo ideal es dar el salto hasta los 2,20 metros», sugieren desde la Red Ciudades que Caminan. Suyas son todas estas propuestas.

2 Velocidad A 30 por hora
«Algunas ciudades han 'reducido' ya su velocidad a 30 kilómetros por hora, lo que disuade a muchos de utilizar el coche. En los entornos de los colegios no debería permitirse circular a más de 10 km/hora».

3 Bancos Cada 100 metros
«Que haya bancos para descansar cada poco anima a andar, especialmente a los mayores. Deben tener reposabrazos y priorizar la funcionalidad. Actualmente se están diseñando bancos macizos de hormigón que son estéticos, pero no permiten meter los pies por debajo». Por tanto, no te puedes impulsar para levantarte. Tempoco es conveniente que sean de acero porque resultan fríos en invierno y se calientan en verano. El material más adecuado es la madera. Deben situarse a unos cien metros; y también los pasos de cebra».

4 Aceras continuas Sin semáforo
«El 90% de las aceras se interrumpen al llegar a una intersección y, en el mejor de los casos, hay un paso de peatones. Proponemos aceras continuas que no obliguen al peatón a detenerse en su itinerario. Los coches pasarán por tramos señalizados con rayas blancas pero del mismo pavimento que la acera. Es mejor que no haya semáforo, ya que al darle continuidad a la acera, el peatón entiende que es su espacio y no se fija en el semáforo, por lo que resulta contraproducente».

5 Aceras-bici Un mal binomio
«Las aceras-bici se han demostrado fallidas. Hay estudios que aseguran que en las ciudades donde existen, muchas personas mayores no bajan a la calle por miedo a ser atropelladas por una bicicleta o un patinete. Es peligroso que coexistan en el mismo espacio peatones y bicis. El riesgo no solo es percibido, es real, por lo que exigimos su desmantelamiento».

6 Plataforma única Coches y peatones
«En calles muy estrechas una solución son las aceras de plataforma única, es decir, sin bordillos. No se interrumpe el camino del peón con subidas y bajas; y los coches, que comparten espacio con los de a pie, entienden que en cualquier sitio puede aparecer una persona, de manera que conducen despacio. Nuestra propuesta es que lo hagan a 10 km/hora».

LA CITTA' DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodoncde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO
Trento - 11 settembre 2024

DALLA CITTA' PER LE AUTO ALLA CITTA' PER LE PERSONE: IL CONCETTO DI LIVING STREET



Il concetto di ***living street*** riferisce della possibilità di **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**



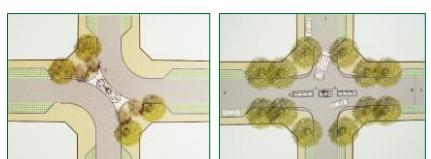
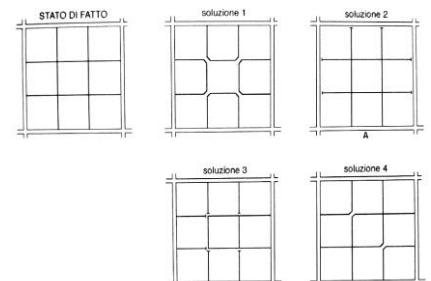
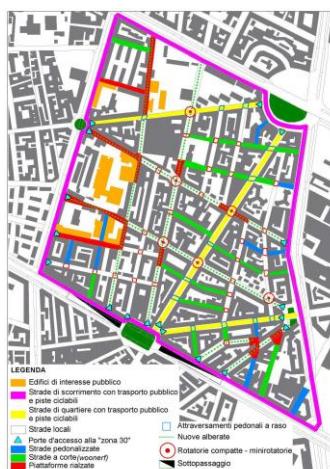
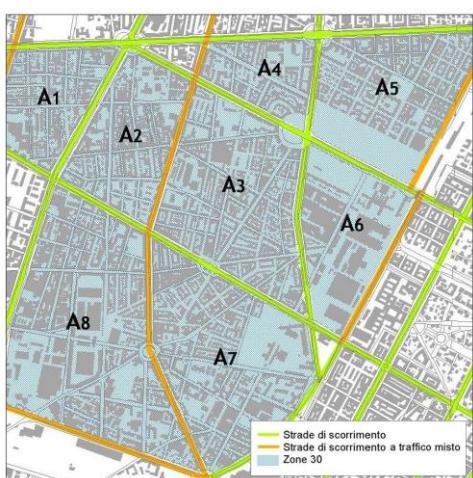
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

IL CONCETTO DI ZONA 30: DEFINIRE I COMPITI DELLE STRADE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

IL CONCETTO DI ZONA 30: DEFINIRE I COMPITI DELLE STRADE



Via Fermi



Via Einaudi



Via Verona



Via Anna Frank

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

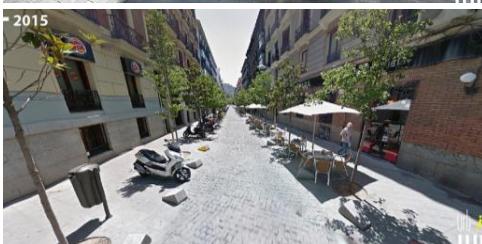
IL CONCETTO DI ZONA 30: CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI



2014



2015



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: MESSA IN SICUREZZA DI TUTTI GLI ATTRAVERSAMENTI PEDONALI



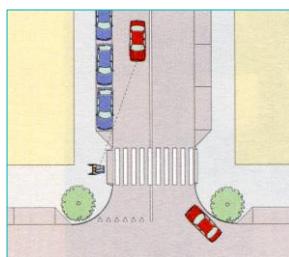
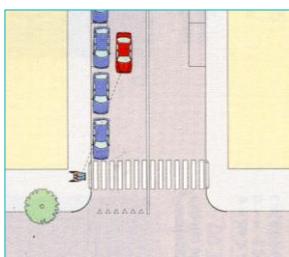
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

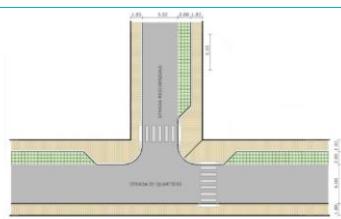
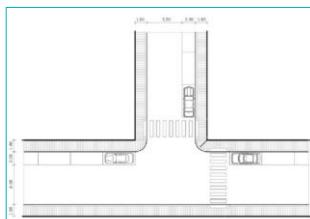
STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

GLI STRUMENTI DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO: AMPLIAMENTO DEI GOLFI



PRIMA



DOPPIO

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: 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, ha annunciato il sindaco Ada Colau

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>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonede.com

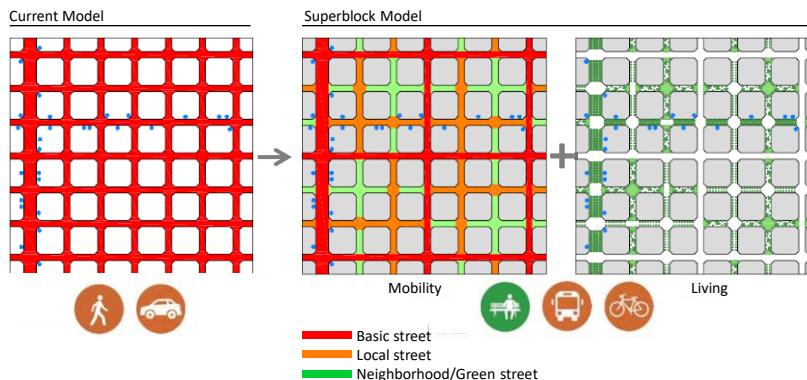
STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)



The model of organization of the superblocks



Il modello del **Superblock** riorganizza la funzione delle strade diversificando quelli adibiti alla viabilità e riqualificando gli altri per usi diversi quali svago, relax e la realizzazione di nuove aree verdi e il miglioramento della biodiversità.

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonede.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)



BASIC STREETS

CURRENT	PROPOSAL	
4 lanes 40.000 v/d	2 lanes 20.000 v/d	50-30 Km/h

LOCAL STREETS

CURRENT	PROPOSAL	
2 lanes 20.000 v/d	1 lane 10.000 v/d	30 Km/h

GREEN STREETS

CURRENT	PROPOSAL	
2 lanes 20.000 v/d	Shared space 1.000/2000 v/d	10 Km/h





LA CITTÀ DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO
Trento - 11 settembre 2024

CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)



Ajuntament de Barcelona

Type of roads

Neighborhood street:
Calm streets with stay areas and pedestrian network






LA CITTÀ DELLE PERSONE
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO
Trento - 11 settembre 2024

CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)



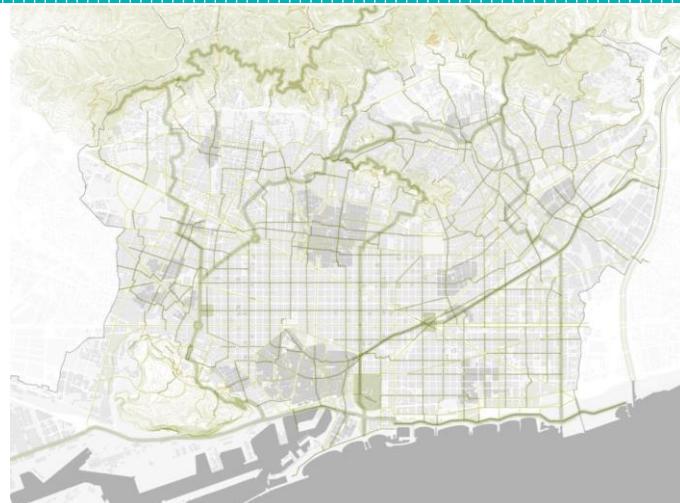
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



LA CITTA' 30 e L'APOCALISSE DEL TRAFFICO: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (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>

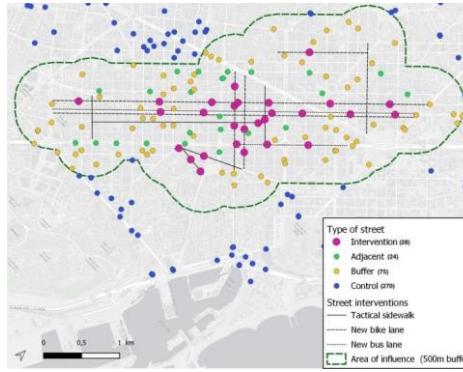
Under a Creative Commons license ▾

Get rights and content ▾
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.

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



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' 30 e LA MOBILITA' SOSTENIBILE: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)



Nel 2023 l'80% degli spostamenti a Barcellona sono stati fatti in modo sostenibile

April 3, 2024



<https://ambientenonsolo.com/nel-2023-l80-degli-spostamenti-a-barcellona-sono-stati-fatti-in-modo-sostenibile/>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Un numero record di spostamenti sostenibili è stato fatto a Barcellona nel 2023, secondo i dati ufficiali della città che hanno rivelato che la maggior parte dei viaggi (80,1%) sono stati fatti a piedi, in bicicletta, monopattini o bici elettriche o con i mezzi pubblici.

I viaggi nel trasporto pubblico sono aumentati del 18% rispetto al 2022, raggiungendo quasi 2,9 milioni.

Per la prima volta, nel 2023, la mobilità sostenibile ha superato l'80% – ha detto il vicesindaco per la mobilità di Barcellona, Laia Bonet – Stiamo andando nella giusta direzione e dobbiamo continuare a lavorare in questo modo per rafforzare la mobilità sostenibile.



STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' 30 e LA SALUTE: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (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-anuales-prematuras-con-el-despliegue-de-las-500-superilles-7620176>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO: NON BASTA UN CARTELLO



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO OLANDESE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO OLANDESE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO OLANDESE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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 by Edinburgh Council on a 20mph speed limit to all streets across the city, including those with high numbers of cyclists, classes. A trial last year in the Scottish capital's south central burrough saw residents give a resounding 'Yes' to the concept.

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



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%

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

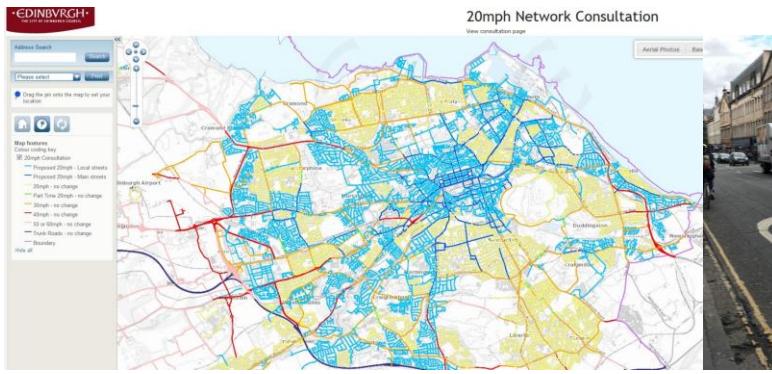
Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' 30 e LA VIVIBILITA': EDIMBURGO (500.000 abitanti)



I ricercatori hanno misurato la vivibilità

sicurezza, salute, sostenibilità, istruzione, trasporti, servizi e standard di vita
e l'hanno trovata migliorata dopo l'introduzione del limite di 20 miglia orarie



<https://www.edinburghnews.scotsman.com/news/transport/edinburgh-20mph-speed-limits-deaths-crashes-and-casualties-reduced-by-20mph-limit-researchers-say-3861288>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



LA CITTA' 30 e IL COMMERCIO LOCALE: L'ESEMPIO SPAGNOLO

Uno studio condotto in 14 città spagnole mostra che:

- ❖ La pedonalizzazione aumenta notevolmente il fatturato dei negozi
- ❖ Contrariamente alla credenza popolare, l'effetto è ancora maggiore nelle città di piccole e medie dimensioni



<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S026427512100367X>

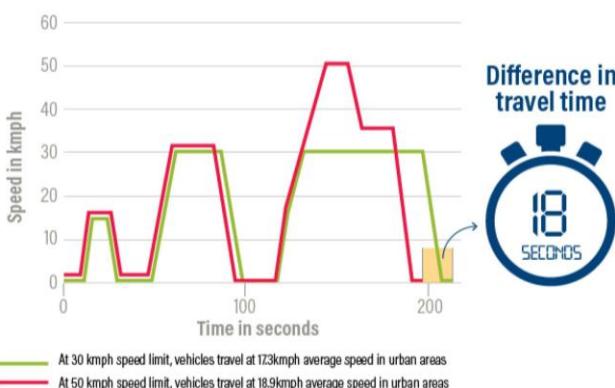
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' 30 e I TEMPI DI PERCORSO: GRENOBLE (160.000 abitanti)



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

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

WORLD RESOURCES INSTITUTE

LA CITTA' DELLE PERSONE

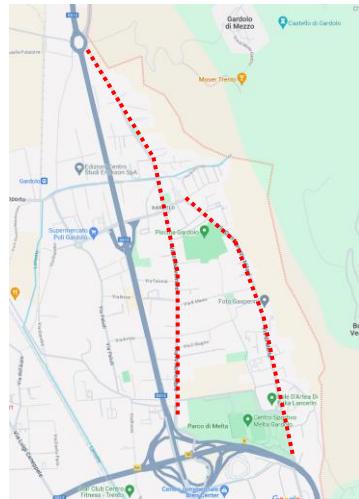
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



QUARTIERE GARDOLI: I TEMPI DI ATTRAVERSAMENTO a 30 e 50 Km/h



TEMPI DI PERCORSO

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.

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' 30 e I MEZZI DI SOCCORSO: L'ESEMPIO DI PARIGI



The response time for Paris firefighters has shortened because of bike lanes

New data shows crews can get to emergencies faster than ever



Nel 2021 e nel 2022, il tempo di risposta dei vigili del fuoco di Parigi ha raggiunto un livello di efficienza senza precedenti.

La ragione? Le piste ciclabili agevolano il flusso del traffico

David Belliard, vicesindaco di Parigi responsabile per gli spazi pubblici e trasporto, ha detto: **"I miglioramenti che stiamo apportando sono progettati per migliorare il flusso del traffico dei veicoli di emergenza"**

Con più persone che usano la bicicletta per spostarsi, invece che in auto, ci sono meno ingorghi. "Sì, c'è sempre meno traffico a Parigi", ha detto un medico d'urgenza della città

"Le strade pacificate sono importanti: lasciano spazio alle persone che scelgono di guidare, dando anche spazio alle persone per camminare, andare in bicicletta e prendere i mezzi pubblici in sicurezza", ha detto Richardson. "Chi si oppone alla Midtown Yonge Complete Street ignora i dati che mostrano che **le piste ciclabili e altri elementi stradali completi avvantaggiano le imprese locali, mantengono tutti più sicuri – anche gli automobilisti! – e non impediscono ai servizi di emergenza di rispondere alle chiamate in modo tempestivo"**

<https://cyclingmagazine.ca/advocacy/paris-firefighters-response-time-has-shortened-because-of-bike-lanes/>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

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



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE: SERVE UN SERIO DIBATTITO PUBBLICO A LIVELLO LOCALE E NAZIONALE



Hep Monatzeder, **vicesindaco del comune di Monaco**: «obiettivo è arrivare nel 2025 ad avere la quota di spostamenti in automobili in centro città al di sotto del 20% (oggi sono al 27%)»

Per raggiungere l'obiettivo, la città ha destinato alla
ciclabilità solamente nell'ultimo anno circa
10 milioni di euro

**un quarto dei quali sono stati utilizzati per attività
di comunicazione rivolte alla cittadinanza**

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

**L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE:
«MUOVITI CON COSCIENZA» (Spagna)**



<https://www.youtube.com/watch?v=tmfcN1MFTFg>

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

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



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 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...



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

URBANISMO TATTICO e Sperimentazioni di Zone 30



Freitag 16h52

Samstag 09h24

Samstag 13h36

PHOTOGRAPHY © ANDREAS HAUCH • FAIRKEHRTes Fest - blühende Straße

LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



URBANISMO TATTICO



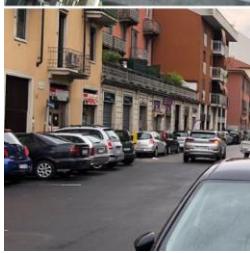
LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

URBANISMO TATTICO: MILANO



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



URBANISMO TATTICO: MILANO



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



URBANISMO TATTICO: MILANO



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024



SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

1. TERNI - 2013
2. MODENA - 2014
3. CASALMAGGIORE - 2014
4. REGGIO EMILIA - 2016
5. MILANO - 2018
6. MILANO - 2019
7. PAVIA - 2023
8. TRENTO - 2024



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

L'IMPORTANZA DEL «TOCCARE CON MANO»



Gli italiani e il limite dei 30 km/h (dati in %)



Negli scorsi giorni è scoppiata una forte polemica sul tema del limite di 30 km orari nelle città, innescata dal ministro Salvini nei confronti della decisione di Bologna di estendere ampiamente questo limite in città sia alle strade del centro, sia a quelle della prima periferia. Al di là delle battute sull'aria (Salvini ha detto che il limite non serve ai cittadini - per sentire il canto degli uccellini), il tema sembrerebbe opporre chi privilegia gli aspetti della sicurezza stradale e del minor impatto ambientale e chi invece vede soprattutto un arbitrario ampliamento dei tempi

Sull'introduzione del limite di 30 chilometri orari le quanto condivide ciascuna di queste affermazioni?

Provoca un rallentamento del traffico

Serve solo ai Comuni per fare cassa

Induce i guidatori a distrarsi maggiormente

Consente una riduzione degli incidenti mortali

Consente ai veicoli un minor consumo

Consente una riduzione dell'inquinamento

Lei è favorevole o è contrario?

Favorevole al limite di 30 chilometri orari

Contrario al limite di 30 chilometri orari

Non so

Nel suo Comune sono presenti le «zone 30»?	Totale degli intervistati		con meno di 10 mila abitanti	
	Si	No	Si	No
Non so	36	43	27	53
	21	20		

abitanti di Comune con zone 30 dice che il Comune non ha zone 30 non sa se il Comune ha zone 30

64 64 78 37

58 62 66 35

41 44 46 26

55 60 58 40

32 36 32 26

26 31 26 19

41 52 37 28

43 40 56 22

16 8 7 50

Fonte: Istat - Indagine su percepizioni

Scenari realizzati da Isoni per Città della Seta (a cura di Lucio Formigoni) per i comuni di residenza. Sono state realizzate 1.000 interviste (su 4.168 contatti), condotte in modo mixed mode CATI/CAMICA al sito www.sondeggiopercorrere.it.

Limite a 30 all'ora, Italia spaccata Ma chi lo ha sperimentato dice sì

Ostilità maggiore tra gli elettori del centrodestra, favorevoli quelli del Pd

di per sé, che si ritiene favorisca la sicurezza, l'economia e la produttività, sulla qualità della vita dei cittadini, e quindi chiudere agli italiani alcune vie di crescita sulla questione. Il 9% degli intervistati, invece, dichiara di vivere in Comuni che prevedono zone 30, ma non ne conosce nessuna che non le prevedano; mentre più di un quinto non sapeva nulla di un quanto non specificabile (permettendo che rimane inizialmente invariato). Frequentemente menti rettificati per gli errori compiuti, si sentiva dire che c'era parte della popolazione più giovane che boda poco ai limiti. Usciti dalla scuola, infatti, i tre intervistati, hanno attivato il preventivo sono più presenti nei grandi centri, di oltre sei milioni di abitanti.

Quelli sono i vantaggi e gli svantaggi della legge. Il vantaggio principale è visto nella riduzione degli incidenti mortali per pedoni e ciclisti.

Io penso il 95% dei morti in strada sono causati da automobili appena gli altri elementi sono quasi nulla, perché sovente una minima, il 3%, possono essere causa di morte, come i commenti di carabinieri

presenti ai Comuni per fare cassa (28%), mentre le opinioni si dividono rispetto al fatto di poter portare avanti la legge per il sostegno alla sicurezza dei pedoni.

Il 45% relativamente al comportamento elettorale, invece, dimostra una maggiore tolleranza nei confronti del limite minimo retta ma tutta la popolazione, anche chi non è molto per i propri spostamenti

e chi crede facendo

ma per gli appunti negativi si muove più per gli appunti positivi sia per gli appunti positivi sia per gli appunti negativi.

Il contrario avviene nel caso di genitori, che sono molto più presenti proprio in questi comuni, dove il genitore è sempre un appuntito, e il figlio è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

ma il genitore è sempre un appuntito.

Il genitore è sempre un appuntito,

ma il figlio è sempre un appuntito.

Il figlio è sempre un appuntito,

LA CITTA' 30 e IL CONSENSO: GRAZ (350.000 abitanti)



1992

L'introduzione della Zona 30 (chiamata Tempo30) era osteggiata dai cittadini che la approvavano solo per il 44% (29% tra gli automobilisti)



1994

Dopo due anni di sperimentazione il tasso di approvazione era salito al 77% (67% tra gli automobilisti)

2022

Oggi giorno il gradimento è stabilmente sopra l'80% fra tutti i cittadini, automobilisti e non



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

LA CITTA' DELLE PERSONE



LA CITTA' DELLE PERSONE NON E' UNA MISURA CONTRO GLI AUTOMOBILISTI, BENSI A FAVORE DELLA SICUREZZA E DELLA CONVIVENZA TRA TUTTI GLI UTENTI DELLA STRADA, PER RIDARE QUALITA' ALLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO

PER UNA CITTA' CHE SIA REALMENTE VIVIBILE, SANA, RESILIENTE, INCLUSIVA...

LA CITTA' DELLE PERSONE E':
 LA CITTA' DEI PEDONI
 LA CITTA' DEI CICLISTI
 LA CITTA' DEGLI AUTOMOBILISTI
 LA CITTA' DEI BAMBINI
 LA CITTA' DEGLI ANZIANI
 LA CITTA' DEI DISABILI
 LA CITTA' DI TUTTI E TUTTE



LA CITTA' DELLE PERSONE

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

STRADE DA VIVERE: Q.RE CLARINA - TRENTO IN MOVIMENTO

Trento - 11 settembre 2024

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



COMUNE
DI TRENTO



#Love30
#LaStradaÈdiTutti
a partire dal più fragile

