



Lunedì 06 febbraio 2023
Sala Convegni - Stazione Leopolda, Pisa

DALLA CITTÀ PER LE AUTO ALLA CITTÀ PER LE PERSONE

Proposte per una mobilità ecologica a Pisa



Pisa - 6 febbraio 2023

Città 30:
(ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto

LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA: ITALIA



- ✓ **2021: morti + 20%**
- ✓ **2022: morti + 15%**
- feriti + 25%**

LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA: TOSCANA



PROVINCE	2019			2018			Morti Differenza 2019/2018 (valori assoluti)	Morti - Variazioni % 2019/2010	Tasso di mortalità 2019
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti			
Massa Carrara	804	14	1.048	788	13	1.028	1	-22,2	7,2
Lucca	1.809	30	2.370	1.918	22	2.583	8	-9,1	7,7
Pistoia	992	13	1.336	975	15	1.322	-2	-13,3	4,4
Firenze	4.899	44	6.218	4.942	66	6.342	-22	-44,3	4,4
Livorno	1.624	22	2.114	1.664	20	2.141	2	-33,3	6,6
Pisa	1.608	21	2.193	1.692	28	2.300	-7	-36,4	5,0
Arezzo	1.038	19	1.406	1.094	22	1.585	-3	-34,5	5,6
Siena	839	20	1.147	831	22	1.133	-2	-13,0	7,5
Grosseto	834	14	1.195	783	17	1.137	-3	-54,8	6,3
Prato	1.078	12	1.351	1.136	14	1.414	-2	0,0	4,7
Toscana	15.525	209	20.378	15.823	239	20.985	-30	-31,7	5,6
Italia	172.183	3.173	241.384	172.553	3.334	242.919	-161	-22,9	5,3

QUALE SAREBBE UN NUMERO DI MORTI
PIU' ACCETTABILE?



SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

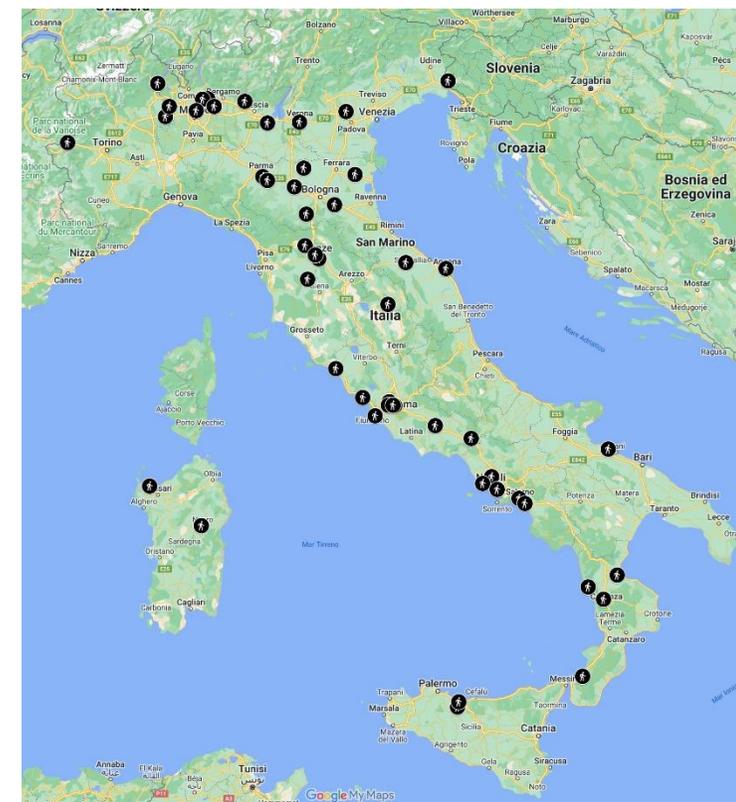
LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA



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

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

ASAPS mese di gennaio 2023
51 pedoni morti



<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1Ghmw3YasIMmr7ojEth4bdJ3yEwwF5qk&ll=41.86018255718891%2C11.857112961347056&z=7>

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

Da uno studio condotto dai ricercatori olandesi
Piet Rietveld e Vanessa Daniel emerge che
**il principale deterrente all'utilizzo della bicicletta
(e della mobilità pedonale)
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>

CONSEGUENZE: USO ECCESSIVO DELL'AUTOMOBILE E CONGESTIONE



STATO	TASSO DI MOTORIZZAZIONE (per 1.000 abitanti)
Romania	261
Ungheria	355
Lettonia	356
Croazia	389
Bulgaria	393
Slovacchia	408
Danimarca	438
Irlanda	444
Regno Unito	471
Francia	478
Svezia	479
Lituania	483
Grecia	487
Paesi Bassi	487
Portogallo	492
Spagna	504
Belgio	508
norvegia	514
Repubblica Ceca	522
Svizzera	539
Slovenia	541
Estonia	550
Austria	555
Germania	561
Polonia	593
Cipro	609
Finlandia	617
Italia	625
Lussemburgo	670

36 MILIONI  = **17%** **IN EUROPA** DELLE AUTO CIRCOLANTI

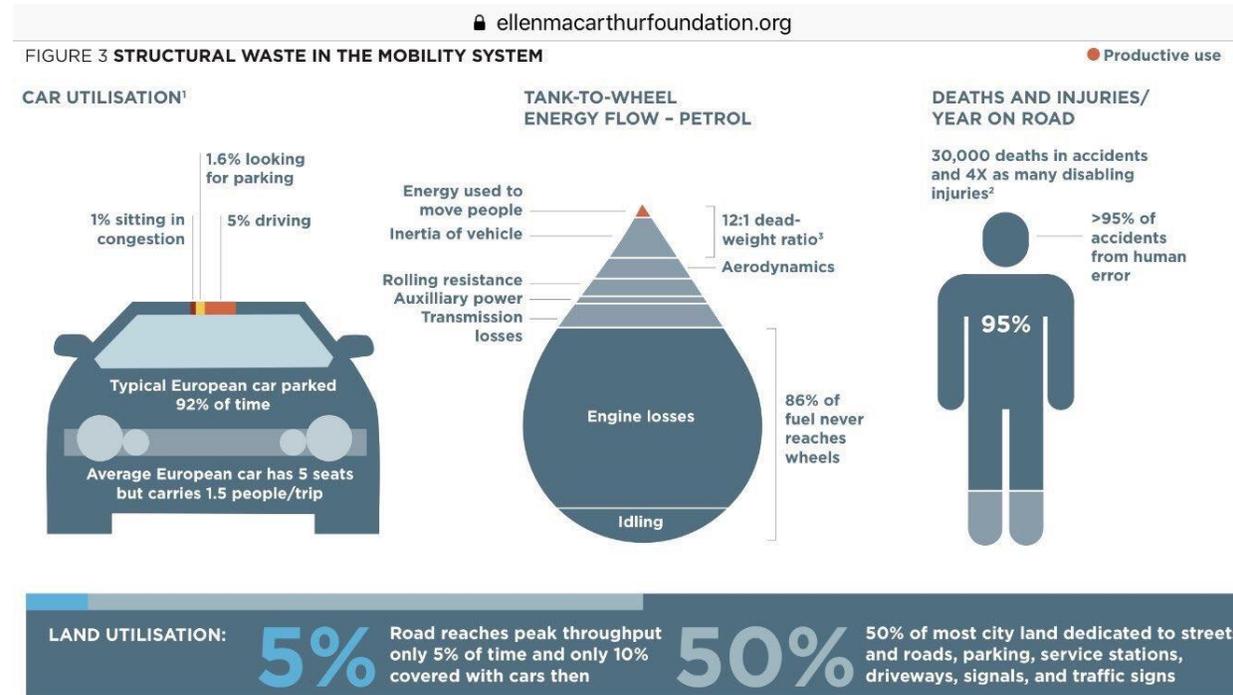


CONSEGUENZE: USO ECCESSIVO DELL'AUTOMOBILE E CONGESTIONE



Secondo una ricerca europea:

- **La macchina è parcheggiata per il 92% del tempo**
- **Si trascorre 1/3 del tempo di guida in cerca di parcheggio**
- **Di media, i 5 posti dell'auto spostano solo 1,5 persone**
- **Il 40% dei tragitti effettuati in auto è inferiore ai 3 Km, il 60% inferiore ai 5 Km**



20 GENNAIO 2020 19:25

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

E' ciò che emerge dal Global card scorecard di Inrix, che analizza i trend della congestione urbana in 200 città di 38 Paesi

FLUIDITA' DEL TRAFFICO E VELOCITA' NELLE CITTA' ITALIANE (2020)



Città	Velocità media (km/h)
Roma	24
Palermo	18
Torino	21
Genova	23
Napoli	21
Busto Arsizio	24
Firenze	26
Milano	27
Trapani	23
Varese	24



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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, seguono 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.



CONSEGUENZE: TRAFFICO e COSTI DI TIPO SOCIALE ED AMBIENTALE



Impatto ambientale

Dal punto di vista dell'impatto che ha sull'ambiente:

- ✓ i trasporti sono, insieme agli edifici, le **maggiori fonti di emissioni di CO2** a livello urbano
- ✓ in Italia i trasporti sono responsabili di 1/4 delle emissioni di gas serra. In particolare, dicono i dati dell'ISPRA, il **92,6% delle emissioni è prodotto dal trasporto su strada**

Impatto sulla salute

L'impatto sulla nostra salute è ancora più visibile considerando:

- ✓ l'**incidentalità stradale** (in Italia ci sono 9-10 vittime al giorno)
- ✓ l'**inquinamento atmosferico** (che produce, silenziosamente, 90 mila vittime ogni anno in Italia)
- ✓ l'**inquinamento acustico** (incide sul benessere e la salute mentale di chi vive in città)

Uno studio recente dell'**OMS** collega il traffico a una serie di effetti negativi sulla salute: disturbi del sonno, malattie cardiovascolari e metaboliche, stress e ansia

Costi economici

L'impatto a livello Economico:

- ✓ l'Agencia Europea dell'Ambiente stima che l'impatto del traffico in termini di emissioni di CO2, gas inquinanti e incidenti pesi addirittura per il **6,6% del PIL europeo**
- ✓ in aggiunta, si stima che il valore del tempo complessivamente perso in congestioni stradali si aggiri su cifre dell'ordine dei **miliardi di euro**, a livello nazionale

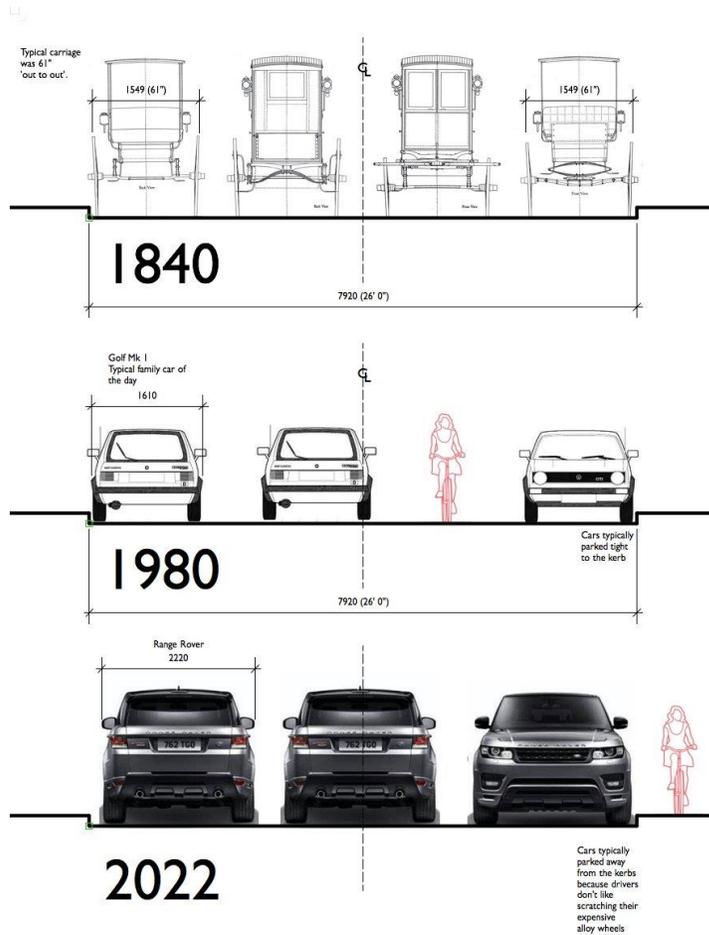
CONSEGUENZE: INVASIONE DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



**Lo Stato ha abdicato al controllo ed al rispetto delle regole del traffico
«Abbiamo accettato socialmente l'illegalità della sosta nelle nostre città»**



CONSEGUENZE: ARROGANZA DELLO SPAZIO PUBBLICO



Mikael Colville-Andersen
@colvilleandersn

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](#)



1:58 PM · 13 mag 2018 · [Twitter for Android](#)

LA QUESTIONE DELLA SOSTA: L'ESEMPIO DI GRONINGEN (190.000 abitanti)



Paesi Bassi

Il modo migliore per convincere la gente a non usare la macchina è ridurre i parcheggi

A Groningen (Olanda, 190mila abitanti) il 50% degli spostamenti avviene in bicicletta.

A partire dagli anni 70 l'amministrazione ha realizzato una serie di progetti che hanno scoraggiato l'uso dell'auto a favore della bicicletta. **Il risultato è che oggi ci sono 75mila auto e 300mila biciclette.**

«Le aziende devono incoraggiare i loro dipendenti a non usare la macchina e ci sono vari modi per farlo: possono mettere dei parcheggi coperti per bici, delle docce oppure degli armadietti. Alcune offrono abbonamenti al trasporto pubblico o dei bonus per chi non usa l'auto. **L'ideale però è rendere difficile parcheggiare»**

Prof. Greg J. Ashworth, dell'Università di Groningen



LA QUESTIONE DELLA SOSTA: L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



"You can't create a good city for bikes without making some tough political choices. We have to prioritize - remove car parking or car lanes"



CONSEGUENZE: CROLLO DELLA QUALITA' DELLA STRADA COME SPAZIO PUBBLICO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

MENTRE ALTROVE...



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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

di Beppe Severgnini



✓ **313 su 612 pedoni hanno perso la vita su attraversamento pedonale con 7.245 pedoni feriti (dato 2018)**

- ❑ solo l'11% delle vittime non ha rispettato appieno quanto previsto dal codice della strada (Asaps)
- ❑ le biciclette "investitrici" in un solo caso hanno ucciso un pedone (366 feriti)

SICUREZZA STRADALE

Publicato il 20 marzo 2021

"Nel 2021 meno mobilità, ma sono morti più ciclisti e pedoni"



UN PROBLEMA CULTURALE: LA STRADA PROPRIETA' DELL'AUTOMOBILE



VELOCITA' ECCESSIVE

LA SENTENZA

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

Franko 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 Chiericati, di 57 anni. Poi era scappato

di Redazione Milano online



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

Cittadiniperlaria
@Citizensforair

#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, dove si sono ribaltati solo per un miracolo non c'erano pedoni che attraversavano.



8:57 AM · 27 mag 2021 · Twitter for iPhone



LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA: L'IMPORTANZA DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO

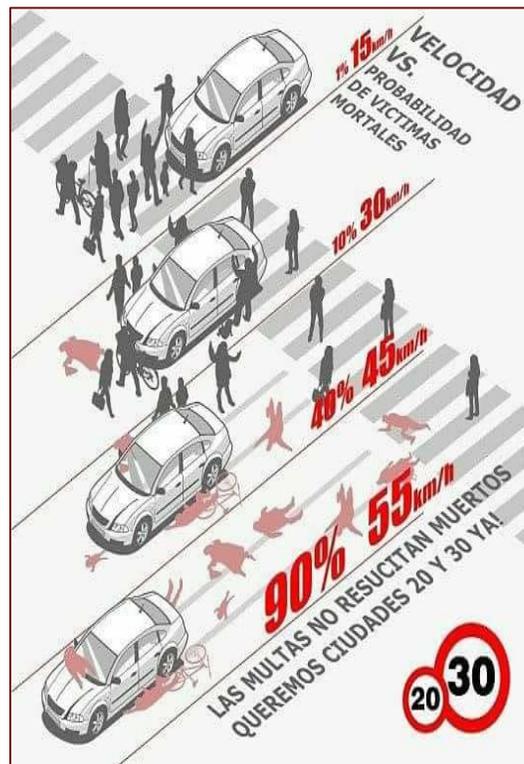
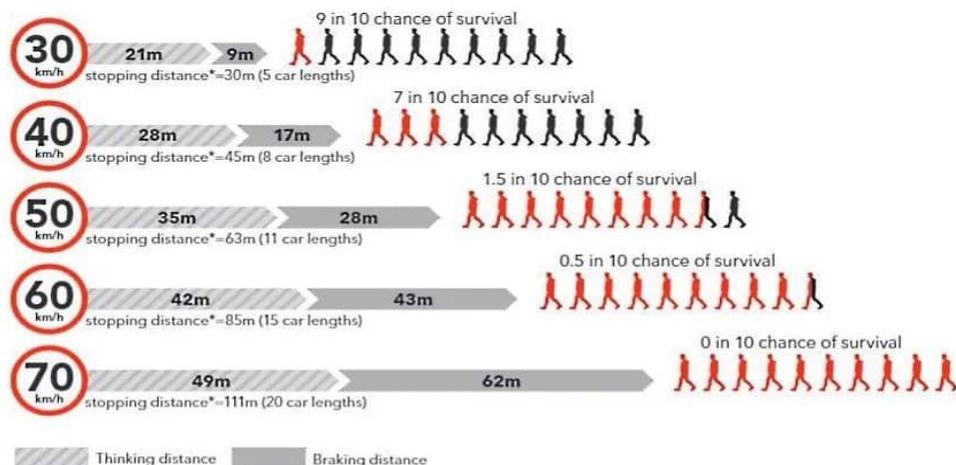


La **VELOCITA'** è il fattore determinante della gravità dell'incidente

La probabilità di sopravvivenza è:

9 su 10 a 30km/h

1.5 su 10 a 50 km/h



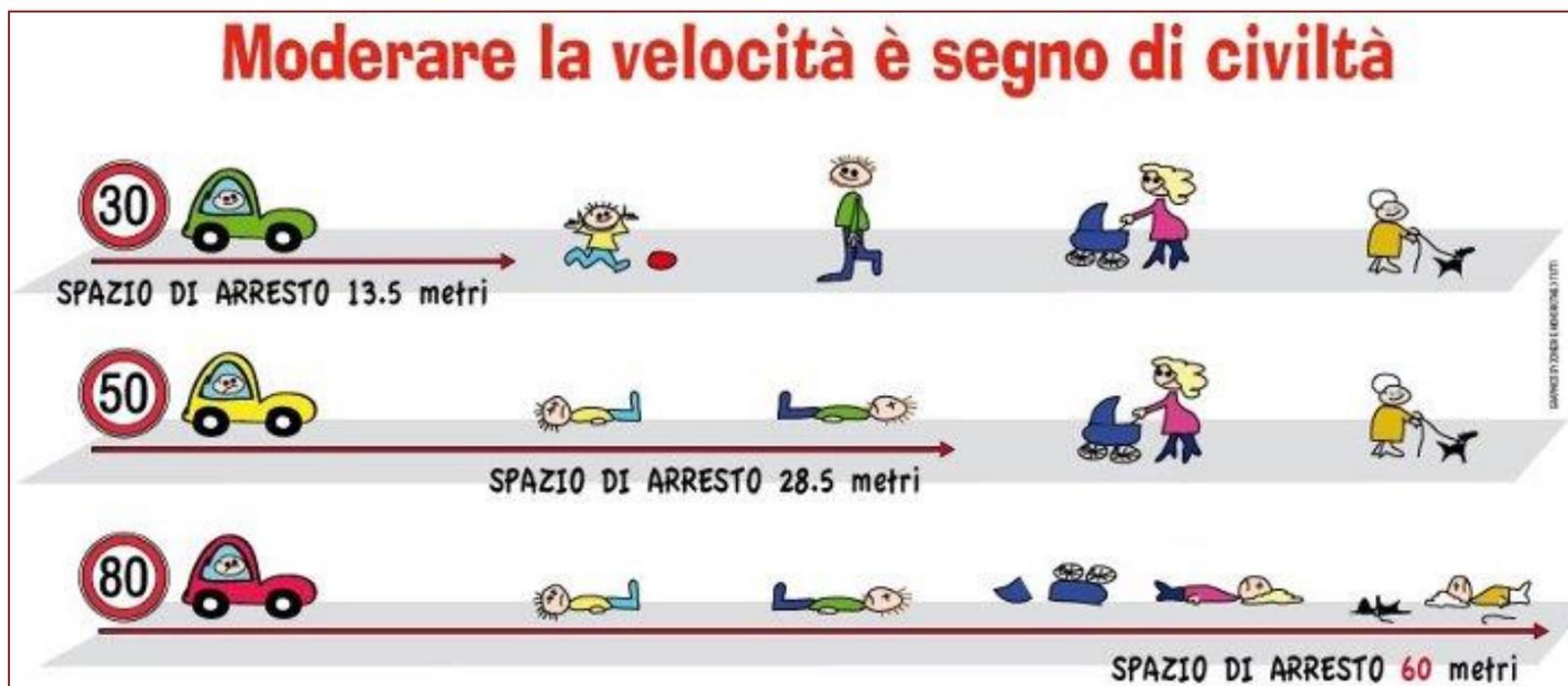
LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA: L'IMPORTANZA DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO



A VELOCITÀ RIDOTTA MIGLIORA LA SICUREZZA DI PEDONI E CICLISTI

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

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



LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA: L'IMPORTANZA DELLA MODERAZIONE DEL TRAFFICO



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

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

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

A Driver's Peripheral Vision Is Reduced at Higher Speeds



Source: Cities Safer by Design (2015)

 WORLD RESOURCES INSTITUTE

LA CAMPAGNA #Love30 DELLE NAZIONI UNITE UMANIZZARE LA VELOCITA' NELLE NOSTRE CITTA'



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

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023



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

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

Di Ilaria Macchi - 11 Maggio 2021 ULTIMO AGGIORNAMENTO 22:48

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/consejodeministros/resumenes/Paginas/2020/101120-cministros.aspx>

LA CITTA' 30: BRUXELLES (2.500.000 abitanti)



Starting January 2021
30 km/h everywhere
(at least almost)



The 30 City ushers in a new era for mobility.

The 30 City means both clearer rules and a calmer city.



The 30 City basics

Find **maps** of the Region and your commune, get to know the **road signs**, and learn the new **highway code**.

More about the basics

Why become a 30 City?

Travelling at 30 km/h almost everywhere brings **significant benefits** for everyone: **safer roads**, fewer serious accidents and less noise. **A calmer city!**

Discover the benefits

Got a question?

The introduction of the 30 City is a major change for residents and road users. It's only natural to have questions. And we've got the answers!

Find out more

Matthew BALDWIN
@BaldwinMatthew_

Here's some more great news: this is Brussels Mobility Minister @elkevdbandt confirming that there'll be a 30 km/h limit across Brussels from jan 2020!!! lesoir.be/258822/article...

Traduci il Tweet



alamy stock photo

Elke Van den Brandt e altri 9

Bilancio super-positivo per i primi sei mesi di Bruxelles a 30 km/h

- ✓ **La sicurezza stradale a Bruxelles è migliorata, con un calo di quasi il 20% degli incidenti**
- ✓ **Il numero combinato di feriti gravi e di morti è addirittura diminuito di circa il 25%**
- ✓ **Il passaggio da 50 km/h a 30 km/h ha anche permesso di dimezzare l'inquinamento acustico causato dal traffico stradale, cioè tra 2,5 e 3,9 dB(A)**

Significa ridurre il rumore percepito in maniera molto significativa, fra il -30% e il -50%.

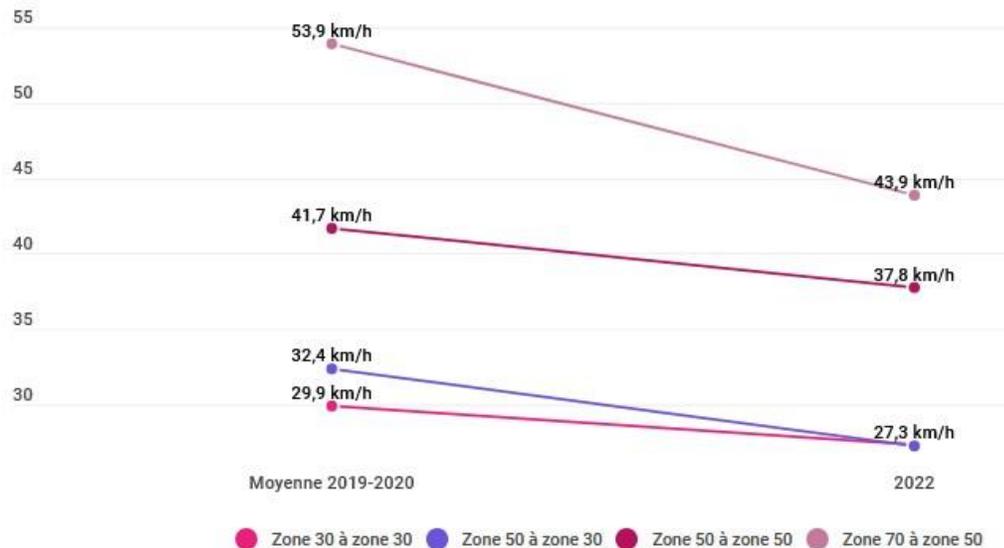
"Il rumore, per lo più legato al trasporto su strada, ha un impatto significativo sulla nostra salute", ha commentato il ministro dell'ambiente regionale Alain Maron, citato nel comunicato

"La moderazione del traffico è un elemento chiave per migliorare la qualità della vita degli abitanti e la zona 30 km/h è una leva importante per raggiungere questo obiettivo»

Secondo Brussels Mobility, gli autovelox installati nella regione di Bruxelles confermano un **calo della velocità media fino al 19%** rispetto alle velocità registrate in media tra il 2019 e il 2020

La vitesse moyenne à Bruxelles

Depuis l'introduction de la zone 30



“Non si può quindi tornare indietro, la città 30 ha un effetto duraturo”, riassume Brussels Mobility

Sempre secondo l'agenzia, questa riduzione della velocità media **non riduce i tempi di percorrenza degli utenti**, sia nelle ore di punta che in quelle non di punta: “I tempi di percorrenza sono rimasti più o meno stabili su ciascuna rotta misurata”

<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>



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-parcours-en-voiture-au-plus-bas-a-bruxelles-le-velo-et-la-marche-progressent/#.YuogfM2SZ8w.twitter>

A Edimburgo, l'attuazione del limite di velocità a 20 mph (32 km/h)
ha ridotto del 40% il numero di incidenti e del 33% il numero di feriti

Il consenso per il limite di velocità è aumentato da quando è stato introdotto,
così come la volontà degli automobilisti di rispettare il limite



Lo studio afferma che:

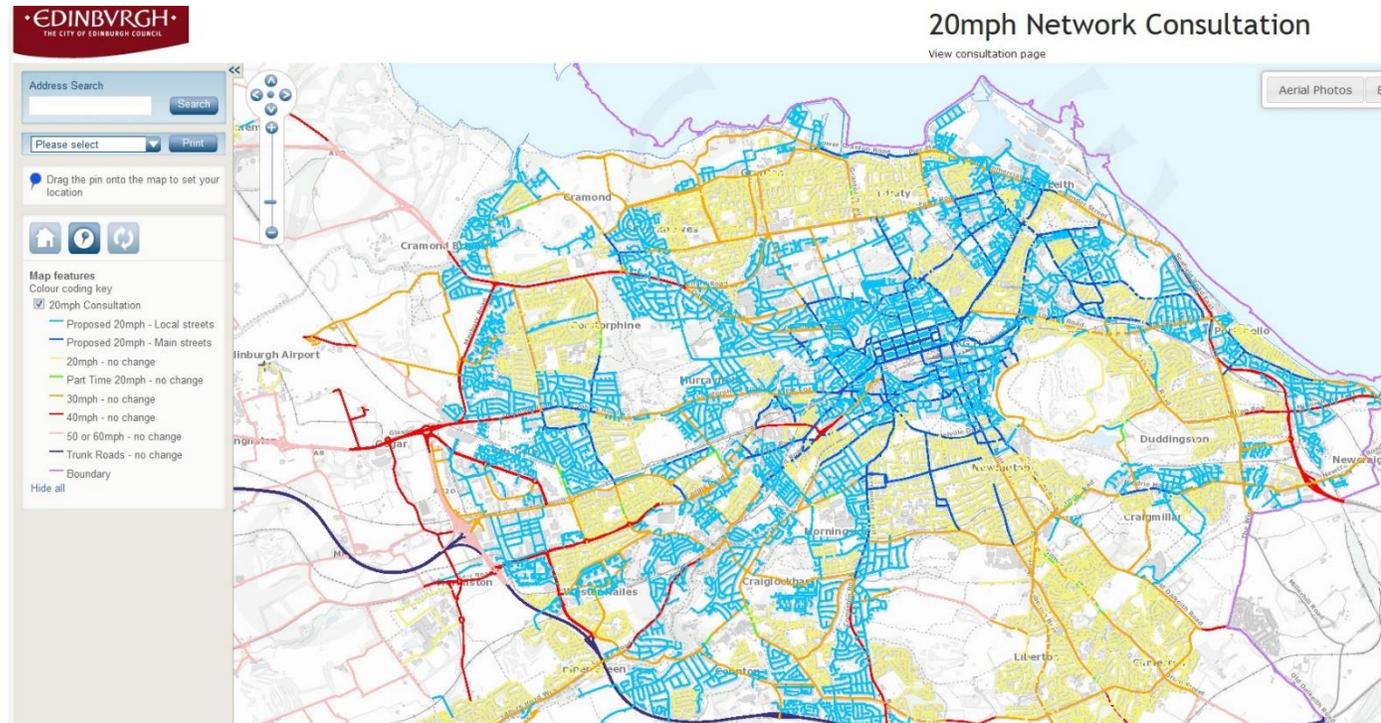
- ✓ il numero di collisioni in un anno è diminuito del 40%
- ✓ ci sono state 409 vittime in meno, un calo del 39%

Un'analisi dei dati sulle vittime ha mostrato che:

- ✓ le vittime sono diminuite del 23%
- ✓ le ferite gravi sono diminuite del 33%

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

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



LA CITTA' 30: 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)

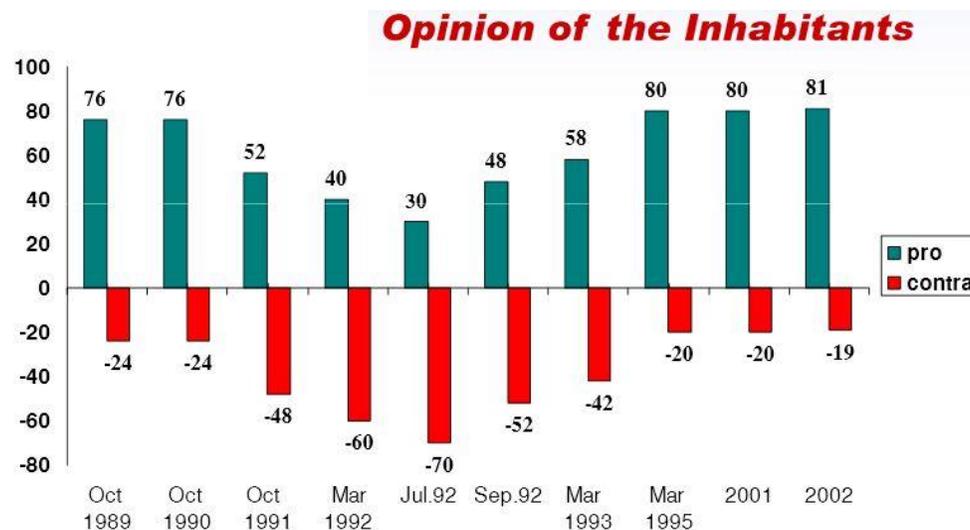


1994

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

2023

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



LA DELIBERA

06 maggio 2021 alle 19:21

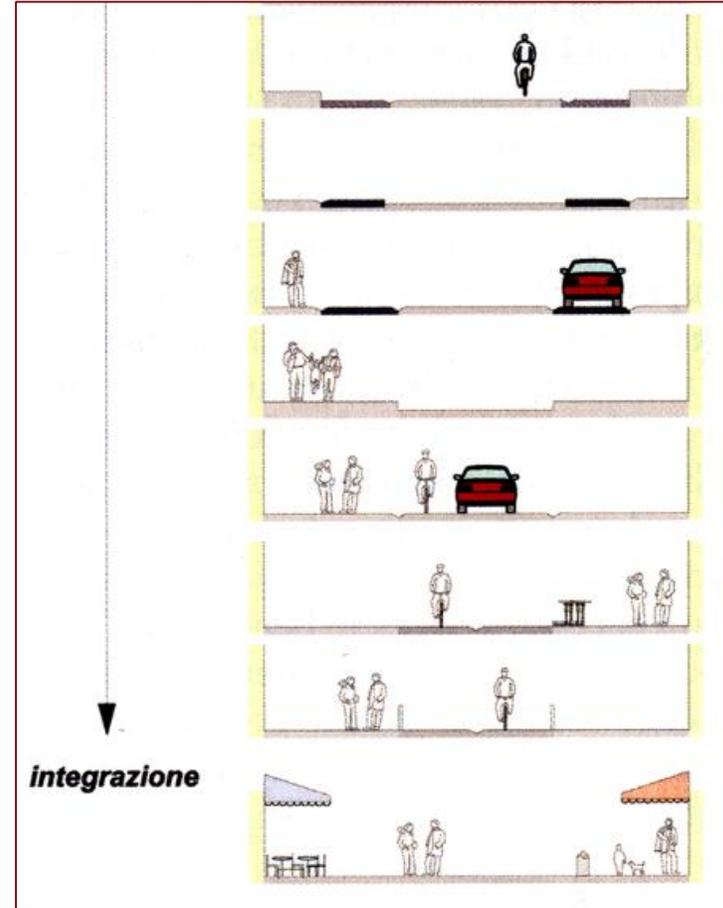
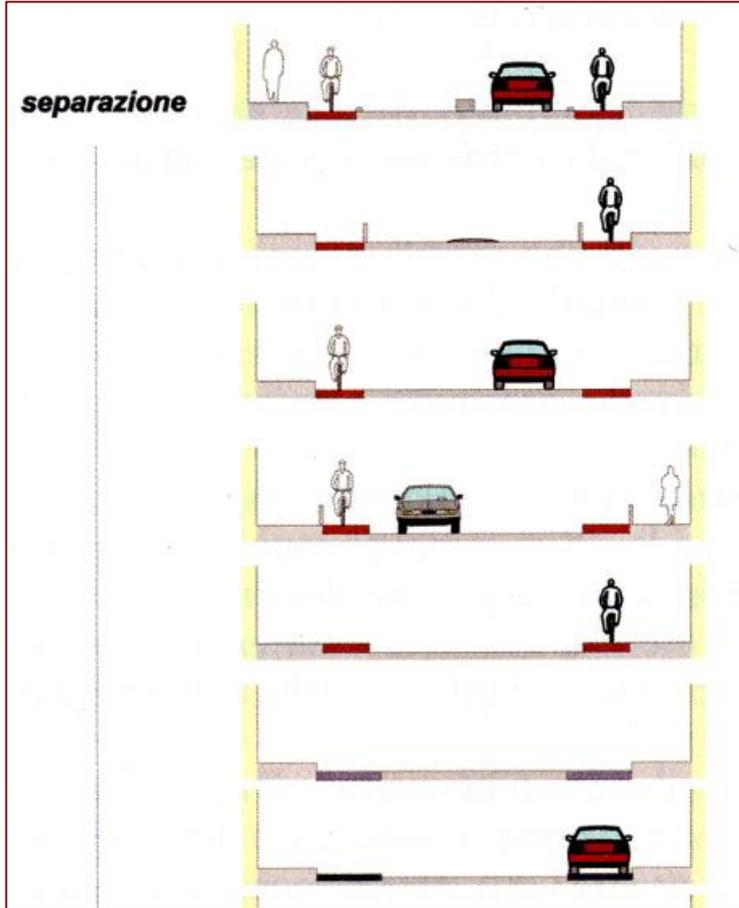
Olbia, in tutta la città scatta il limite di velocità a 30 km orari

Il sindaco Nizzi: "Ora siamo in linea con le principali città europee e italiane"



Immagine simbolo (Ansa)

DALLA SEPARAZIONE ALLO SPAZIO CONDIVISO MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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

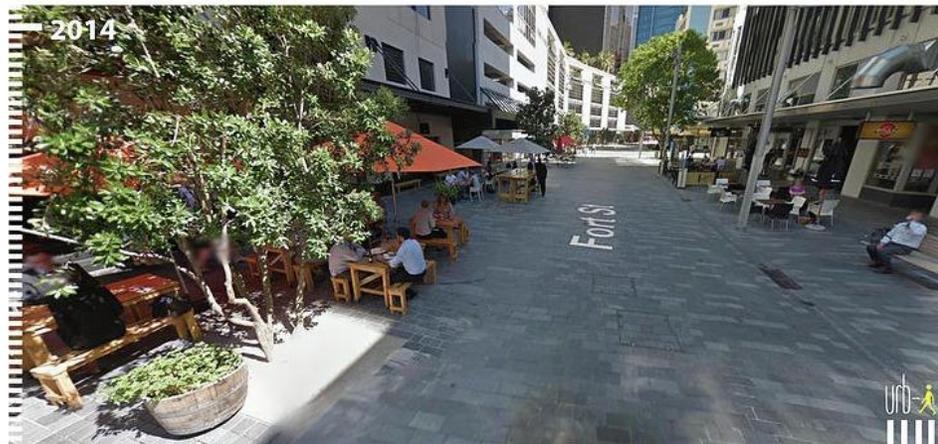


Il concetto di **living street** riferisce della possibilità di **pensare alla strada urbana:**

- ✓ 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**



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



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

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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



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

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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



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

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

LA STRADA DELLE PERSONE: LUNGARNI DI PISA



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

LA STRADA DELLE PERSONE: LUNGO SENNA PARIGI



2018

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

LA STRADA DELLE PERSONE: LUNGO SENNA PARIGI



2022

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

MODERAZIONE DEL TRAFFICO: NON BASTA UN CARTELLO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Donde Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO DI EDINBURGH (500.000 abitanti)



Edinburgh looks set to introduce 20mph zone across city

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

by Simon_MacMichael September 24, 2014

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

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



20mph sign (CC licensed by EdinburghGreens via Flickr)



Risultati del progetto pilota di zona 30 dello scorso anno 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%

CITYLAB

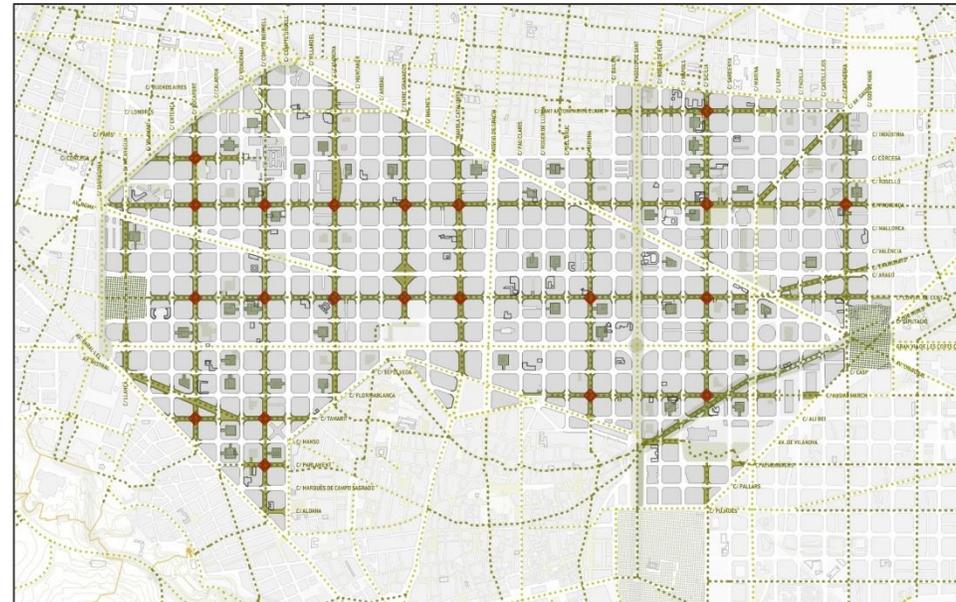
Barcelona Will Supersize its Car-Free 'Superblocks'

By Feergus 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>



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>

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>

Ma come ci sono riusciti? Come hanno ottenuto il consenso necessario?





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

L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE

«MUOVITI CON COSCIENZA» (Spagna)



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

CITTA' 30 e URBANISMO TATTICO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

URBANISMO TATTICO: MILANO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

URBANISMO TATTICO: MILANO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Donde Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

URBANISMO TATTICO: MILANO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

URBANISMO TATTICO: MILANO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

URBANISMO TATTICO E SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30



1. TERNI - 2013
2. MODENA - 2014
3. CASALMAGGIORE - 2014
4. REGGIO EMILIA - 2016
5. MILANO - 2018
6. MILANO - 2019
7. LECCO - 2021
8. PAVIA - 2023



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

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...



Lydia Bonanomi «Le Temps des rues» 1990



Le **esperienze straniere e adesso italiane** hanno mostrato l'efficacia di questa tecnica per una **gestione "dolce" del traffico** e per la **riqualificazione urbana**:

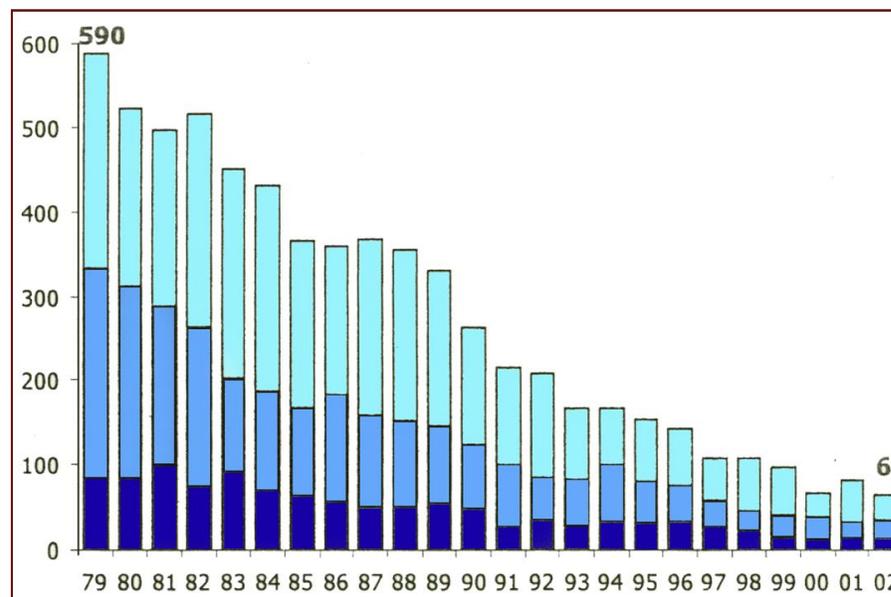
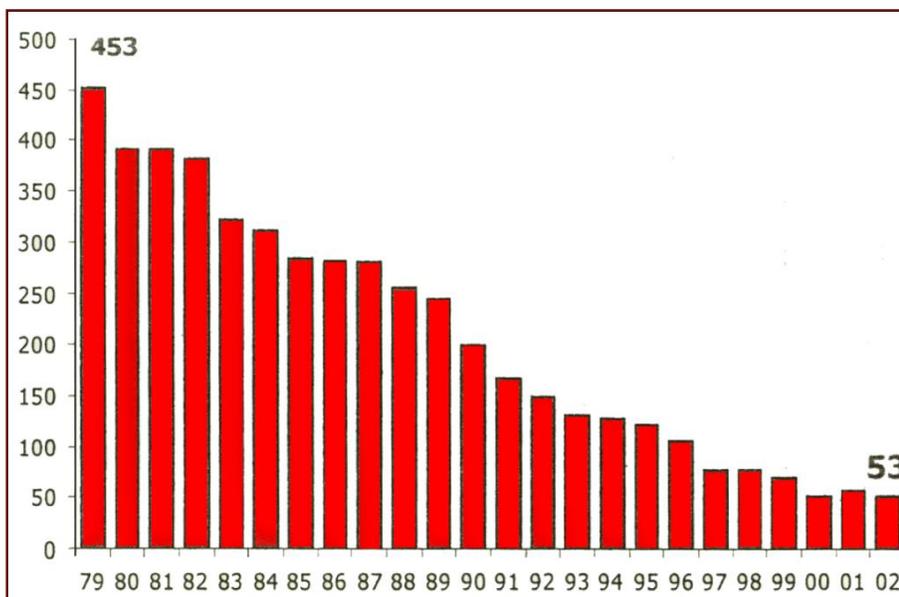
- il traffico diventa più fluido e scorrevole
- il traffico di transito viene disincentivato
- migliora la qualità dello spazio urbano
- diminuisce notevolmente il numero e la gravità degli incidenti
- vengono eliminate le barriere architettoniche
- **viene favorito lo sviluppo della personalità del bambino che entra in relazione e si rapporta con le auto**
- miglioramento ambientale: minori emissioni inquinanti (ossidi d'azoto, anidride carbonica, polveri..) e minor inquinamento acustico
- **rivalutazione delle proprietà immobiliari**

RACCONTARE L'EFFICACIA DELLE ZONE 30 IL CASO DI CHAMBERY (60.000 abitanti)

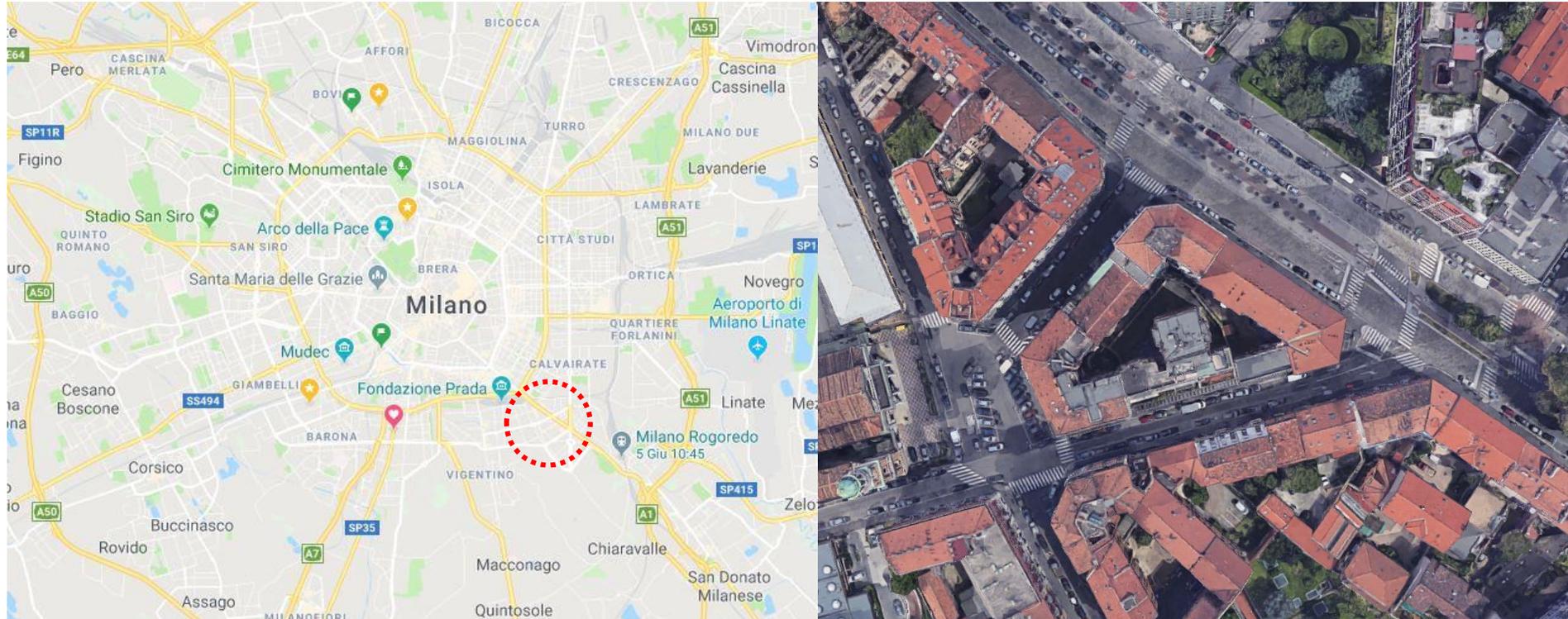


L'introduzione delle zone 30 su tutto il territorio urbano ha dato **risultati eccellenti per quanto riguarda la sicurezza.**

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



SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



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

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



tréntaMI

Milano, 10/13 maggio 2018

Sperimentazione di ZONA 30
nelle vie Tagliamento, don Bosco e Scrivia
quartiere Corvetto (zona 4)

Ne parliamo insieme:

28 marzo 2018 • h 19:30/21:00
Incontro col quartiere

11 aprile 2018 • h 19:30/21:00
*Moderazione del traffico:
vantaggi ed opportunità per la salute*

3 maggio 2018 • h 19:30/21:00
*Centri commerciali e centri naturali:
chi fa più affari?*

Le riunioni si svolgeranno presso
il Municipio 4, via Oglio 18

Cari residenti di questo bel Quartiere,

“TréntaMI: ZONA 30 gente contenta” è la prima sperimentazione a Milano di **ZONA 30** organizzata dalle associazioni **Genitori Antismog** e **FIAB Ciclobby**, con la consulenza dell'architetto ed urbanista **Matteo Dondé** e con il contributo dei **residenti e cittadini**.

Un lavoro quindi “dal basso” che ha ricevuto il convinto appoggio e la partecipazione del **Comune di Milano**.

Per quattro giorni, dal **10 al 13 maggio 2018**, nell'area delle vie Don Bosco, via Scrivia, via Tagliamento e piazza San Luigi, si potranno toccare con mano i vantaggi della moderazione del traffico.

Cosa è una ZONA 30?
ZONA 30 è un intervento urbanistico semplice, efficace e a basso costo, che migliora la convivenza tra tutti gli utenti della strada (automobili, pedoni, ciclisti...) e cambia il modo di viverla: non più solo asse viario ma uno **spazio di relazione** tra una pluralità di utenti e funzioni.

Quali sono i vantaggi per i cittadini?
con la velocità ridotta migliora la sicurezza di tutti: pedoni, ciclisti, automobilisti... l'aria migliora e il **rumore** si riduce, i **bambini** diventano più autonomi, i **negozi** di quartiere si valorizzano, si recupera **spazio urbano** e lo si riqualifica per altre funzioni per la vita di quartiere.

Cosa significa moderazione del traffico?
Non significa banalmente far andare più piano le auto, quanto invece affrontare il problema della **qualità degli spazi pubblici urbani**.

ZONA 30 è uno strumento efficace per riqualificare lo spazio pubblico e incentivarne gli usi: con la trasformazione di una strada urbana in **ZONA 30** aumentano gli spazi pedonali; migliora la convivialità sulla strada; la circolazione diventa più fluida e davanti alle vetrine dei negozi di quartiere sono “parcheeggiate”... le persone!

Perché abbiamo scelto questo quartiere per fare la sperimentazione?
Perché è un quartiere vivo, pieno di persone, negozi, scuole, la chiesa con l'oratorio e circoli culturali...e perché siamo convinti che con meno auto possa tornare bellissimo!

TréntaMI:
scopri il programma e partecipa anche tu!

PROGRAMMA DI TréntaMI: 10-13 maggio 2018

GIOVEDÌ 10 MAGGIO

9:30 - 13:00 ALLESTIMENTO ZONA 30
Chiusura progressiva delle vie Scrivia, Tagliamento, Don Bosco per allestimento ZONA 30 e successiva riapertura della circolazione

17:00 - 19:00 Ciclofficina (presso “La Stazione delle Biciclette”, C.so Lodi, 66)

18:00 - 19:30 Aperitivo (presso ACLI Terre e Libertà, via don Bosco, 7)

21:00 - 21:30 Ti racconto un libro (presso punto Bookcrossing piazza San Luigi)

22:00 - 07:00 Giochi notturni: torneo di scacchi, dama, etc.

VENERDÌ 11 MAGGIO

17:30 - 19:30 Ciclofficina (presso “La Stazione delle Biciclette”, C.so Lodi, 66)

18:00 - 19:30 Aperitivo (presso ACLI Terre e Libertà, via don Bosco, 7)

21:00 - 21:30 Ti racconto un libro (presso punto Bookcrossing piazza San Luigi)

22:00 - 07:00 Giochi notturni: torneo di scacchi, dama, briscola...

SABATO 12 MAGGIO*

11:00 - 11:30 Visita guidata nell'antica tipografia Fratelli Bonvini (via Tagliamento 1)

12:15 - 13:00 Incontro con **Luigi Nardacchione**, co-fondatore delle Social Street Italia (presso El Cantón de San Luis, via Bietico, 26)

14:00 - 18:00 Laboratorio fotografico sul campo di *Witness Journal* (per contatti: formazione@witnessjournal.com)

15:00 - 15:30 Visita guidata nell'antica tipografia Fratelli Bonvini (via Tagliamento 1)

15:00 - 17:00 Biciclettata di quartiere, ritrovo in piazza San Luigi

23:00 - 07:00 Giochi notturni: torneo di scacchi, dama, etc.

*** il 12 maggio ci sarà il passaggio del tour di Christian Busato di “Milano Progetti e Cantieri”. Il tour è diretto ai cantieri di Symbiosis/Prada (h 15:30 - 16:00)**

DOMENICA 13 MAGGIO (parziale chiusura di piazza S. Luigi)

10:00 - 12:00 Magliando racconti con il lavoro a maglia

11:30 - 11:45 Il corpo danzante: 15 minuti di movimento danzato - a cura di Anna de Gasperis (presso *Officina territoriale Terre e Libertà* in via don Bosco 7)

13:00 - 15:00 SCENDI IL PIATTO con la **Social Street Residenti di Piazza San Luigi e dintorni** (picnic in piazza San Luigi: ciascun partecipante dovrà portare un piatto cucinato che condividerà con tutti. Si prega in piatti o teglie di plastica da riportare a casa)

15:00 - 15:30 Ti racconto un libro (presso punto Bookcrossing piazza San Luigi)

15:30 - 16:30 Laboratorio con carta riciclata (piazza San Luigi)

15:30 - 16:30 Giochi cooperativi con paracadute (piazza San Luigi)

16:00 - 17:30 “Costruisci la tua macchina eolica” - Laboratorio per bambini con merenda (presso *Officina territoriale Terre e Libertà*, via don Bosco, 7)

18:30 - 20:00 Spettacolo Teatro dell'Oppresso - (presso ACLI Terre e Libertà in via don Bosco, 7)

19:00 - 22:00 Salamelle e musica a seguire!
Disallestimento (SI CERCANO VOLONTARI!)

Contributo AMSA
Nei quattro giorni di sperimentazione, un operatore AMSA presiederà con il T-riciclo l'area interessata. Domenica 13 maggio, in piazza San Luigi, sarà allestita un'area ecologica con ricicleria.

IL PRESIDIO DELLA ZONA SARÀ H 24. SI CERCANO VOLONTARI!
CHIEDIAMO AI RESIDENTI DI ESPORRE SUI PROPRI BALCONI UN LENZUOLO BIANCO CON IL DISEGNO DI UN CUORE E 30

Grazie!
Aperitivi offerti da: “Meraviglia di Pane” e “El Cantón de San Luis”
Arredamento floreale offerto da: Podere Restelli di Olgiate Olona (VA)
Stampa materiale offerta da: Circolo ACLI Terre e Libertà bandi 5x1000 2015

Grazie a chi ha dedicato tempo e attività: Banca del Tempo, Casa per la Pace, EquiLibri in Corvetto, F.lli Bonvini, Italia Nostra, La Stazione delle Biciclette, Le Isole di Wendy, Libreria Punta alla luna, ACLI Terre e Libertà, Rete Corvetto, Social Street Residenti di piazza San Luigi e dintorni.

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019

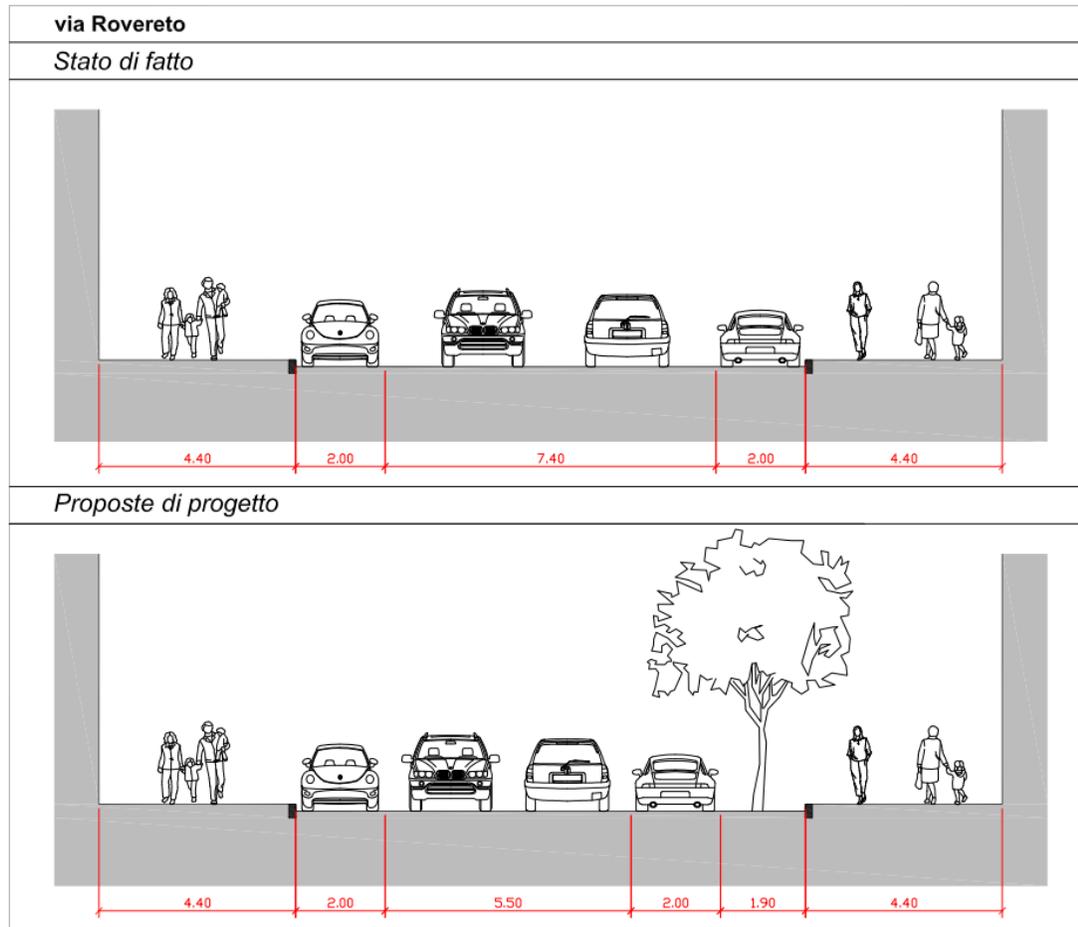


Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019

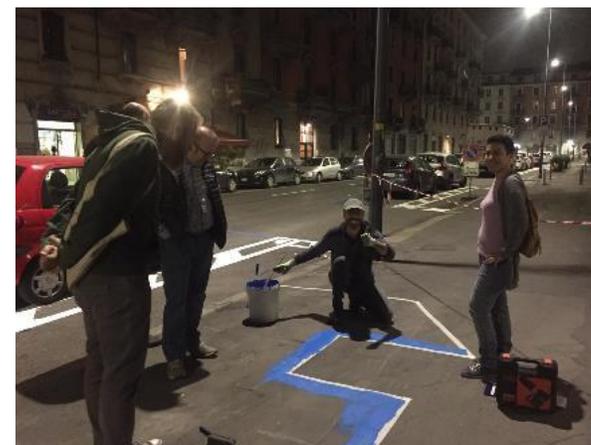


Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



Progetto Mobi e #TréntaMI in Verde - via Rovereto



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA MILANO - Q.RE ROVERETO - 4 aprile / 31 dicembre 2019



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023

CITTA' 30 VUOL DIRE PIU' INQUINAMENTO ?



CONTESTAZIONE:

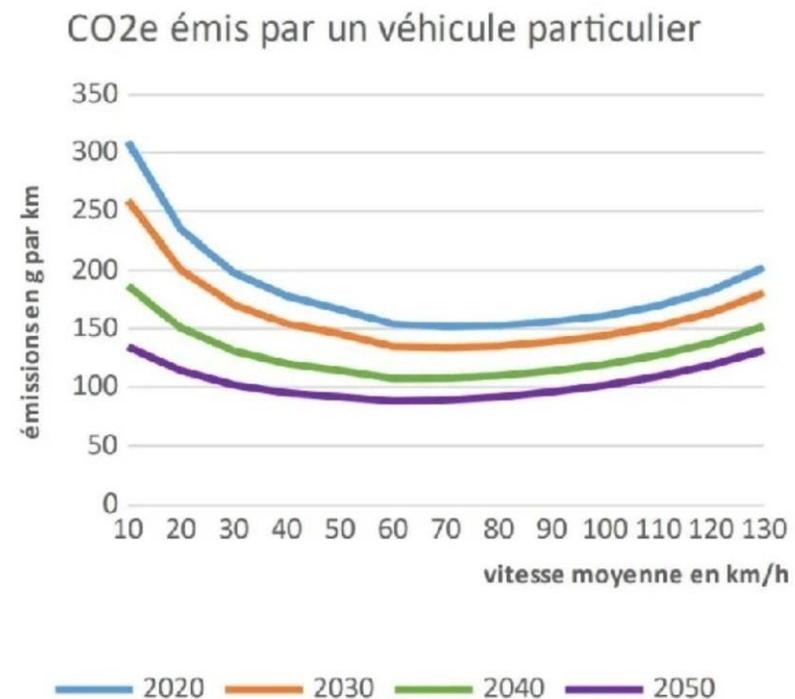
Le automobili con motore endotermico inquinano di più a 30Km/h

CONSTATAZIONE:

Assolutamente no...

I coefficienti del grafico sono relativi a uno stato di moto stazionario, rappresentativo pertanto della marcia su strade prive di disturbi

Ma cosa succede sulle strade urbane, dove la marcia è condizionata da rotatorie, semafori e molte altre occasioni di rallentamento?



CO2 emessa da un veicolo leggero a funzione della velocità
Foto 3/2

CITTA' 30 CONTRO CHI USA L'AUTOMOBILE ?



CONTESTAZIONE:

«Voi» siete contro chi usa l'automobile

CONSTATAZIONE:

Assolutamente no...

«Noi» siamo per permettere 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





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

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

**PER CITTA' CHE SIANO REALMENTE VIVIBILI,
SANE, RESILIENTI, INCLUSIVE... BELLE!**

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



#Love30 #LaStradaÈdiTutti a Partire dal Più Fragile



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Pisa - 6 febbraio 2023