

OBIETTIVO CITTÀ 30: PROSPETTIVE IN ITALIA

Città 30: Convenienza e falsi miti

**Edoardo
Galatola**

Analista di Rischio
Responsabile
Sicurezza FIAB

15 Aprile 2023



UN TEMA MOLTO ATTUALE

- L'argomento è di interesse e oggetto di dibattito
- Si tratta di un tema ideologico?
- Certamente emergono resistenze e paure, vere o indotte che siano.
- Nella stragrande maggioranza dei casi queste sono generate dal timore che una Città 30 possa causare limitazioni alla mobilità
- È pertanto utile affrontarlo nel merito, analizzandone pro e contro, ma inquadrandolo con dati scientifici e l'esperienza di chi le ha già messe in atto.



CITTÀ 30: CONVENIENZA E FALSI MITI



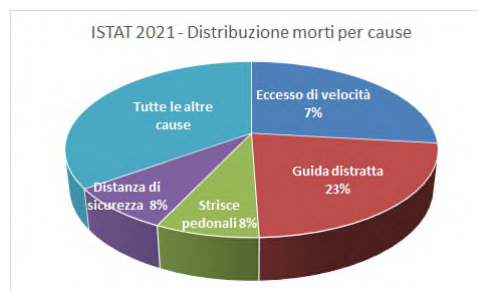
ART. 1 CODICE DELLA STRADA

1. La sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.
2. La circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulle strade è regolata dalle norme del presente Codice e dai provvedimenti emanati in applicazione di esse, nel rispetto delle normative internazionali e comunitarie in materia. Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai **principi della sicurezza stradale¹ e della mobilità sostenibile²**, perseguendo gli obiettivi: **di ridurre i costi economici⁴, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare⁴, di migliorare il livello di qualità⁵ della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio⁵; di migliorare la fluidità della circolazione³, di promuovere l'uso dei velociped⁶.**
3. Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali ed in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il **Piano nazionale per la sicurezza stradale⁷.**

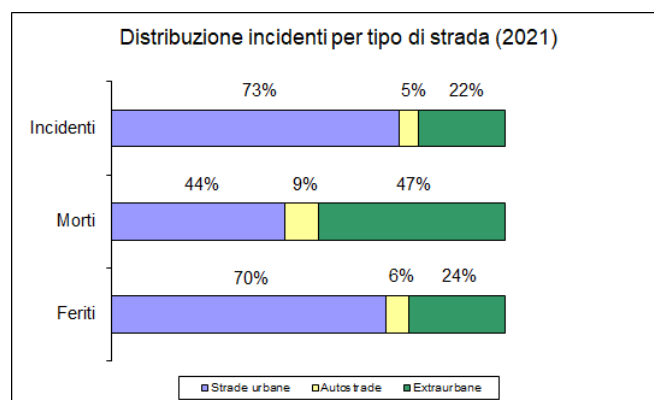


1. Migliorare la sicurezza stradale

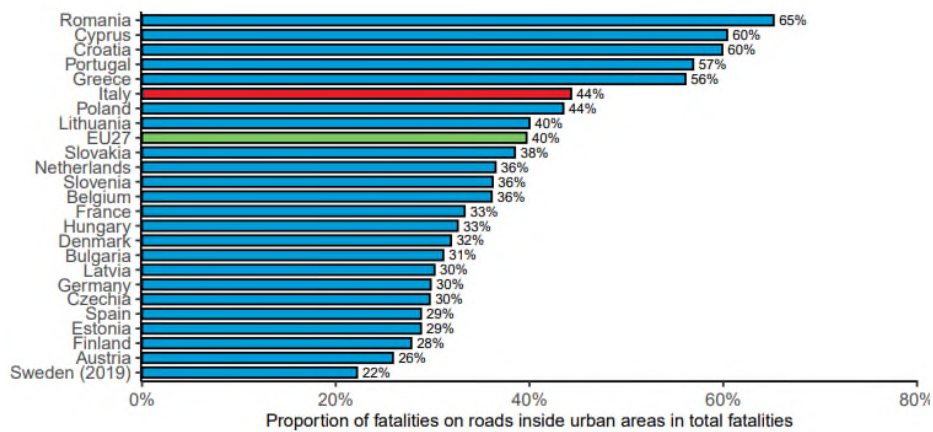
- I dati sulle cause degli incidenti stradali sono inequivocabili. Secondo l'ISTAT (2021) quelli mortali sono provocati da:
 - **eccesso di velocità** (27%),
 - **guida distratta** (23%),
 - mancato rispetto degli **attraversamenti pedonali** (8%)
 - mancato rispetto della **distanza di sicurezza** (8%).



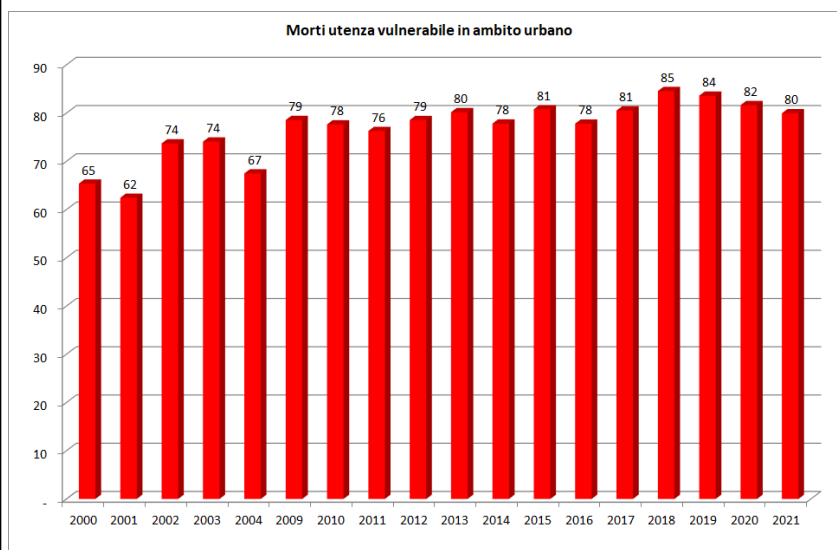
L'IMPORTANZA DELLE AREE URBANE



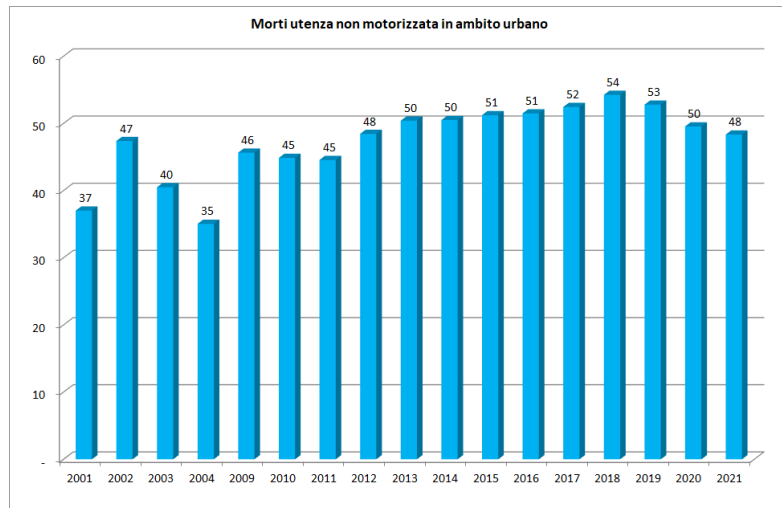
Da confrontare con i dati europei



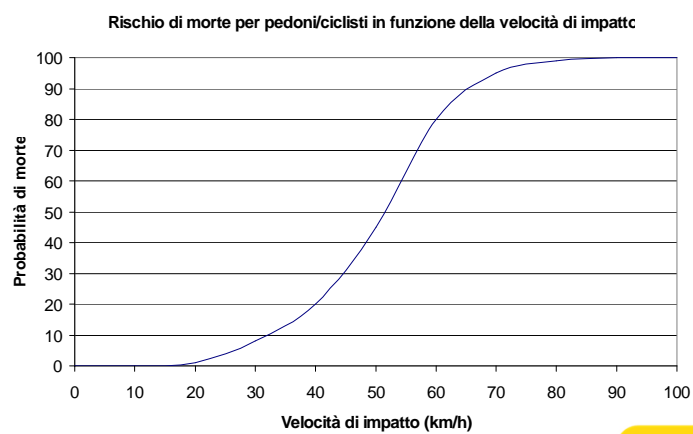
In città l'80% dei morti sono utenti vulnerabili



Il 50% sono utenti attivi



Perché 30 km/h?



Essere investiti a	Equivale ad una caduta	Probabilità di morte
30 km/h dal 1° piano		<10%
50 km/h dal 3° piano		50%
70 km/h dal 5° piano		>90%

Le conseguenze cambiano con la velocità di impatto

CADUTA DAL 5° PIANO = URTO A 70 KM/H

CADUTA DAL 3° PIANO = URTO A 50 KM/H

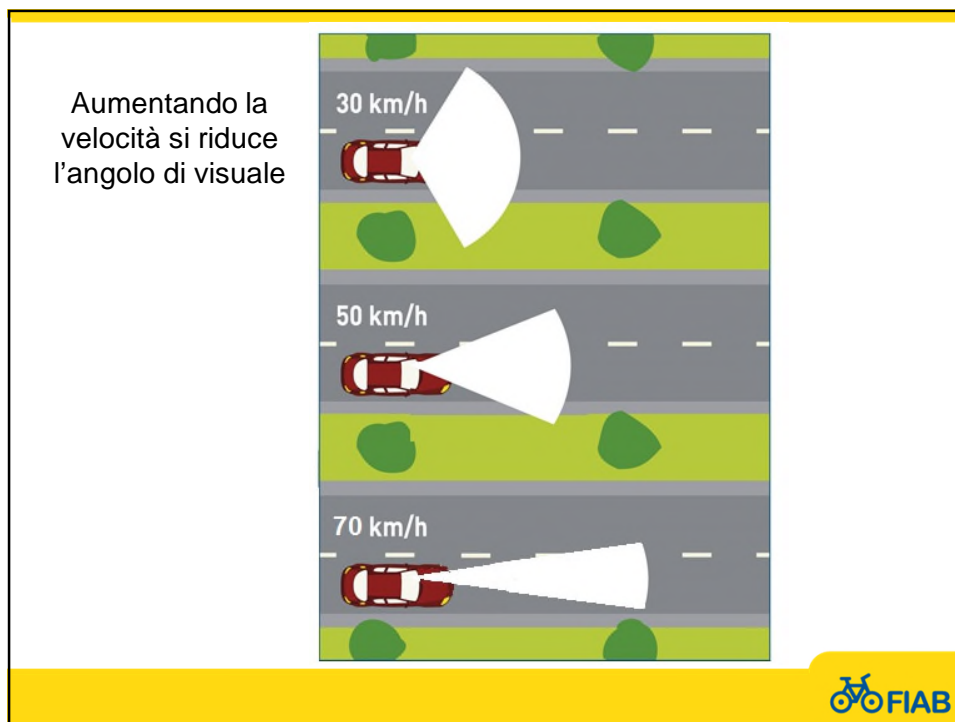
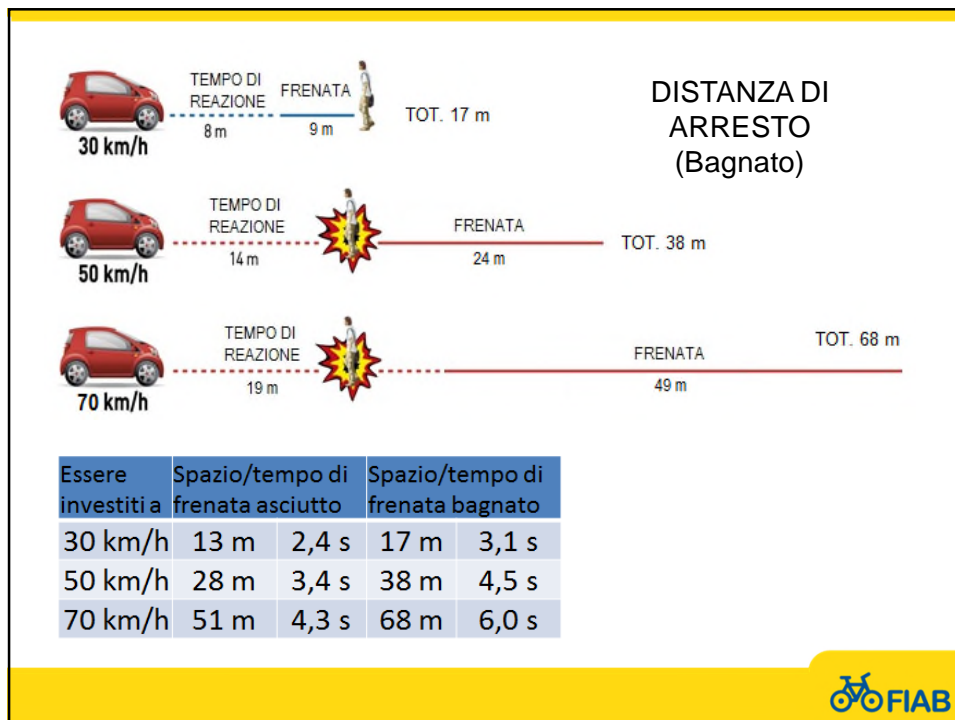
CADUTA DAL 1° PIANO = URTO A 30 KM/H

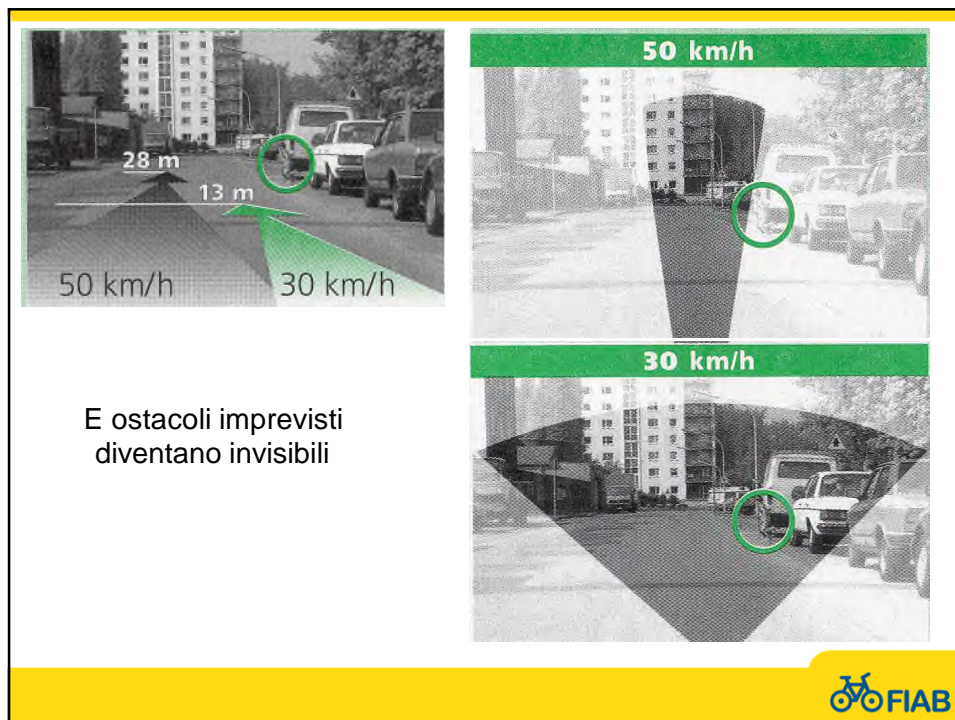
FIAB

DISTANZA DI ARRESTO (Asciutto)

Essere investiti a	Spazio/tempo di frenata asciutto		Spazio/tempo di frenata bagnato	
30 km/h	13 m	2,4 s	17 m	3,1 s
50 km/h	28 m	3,4 s	38 m	4,5 s
70 km/h	51 m	4,3 s	68 m	6,0 s

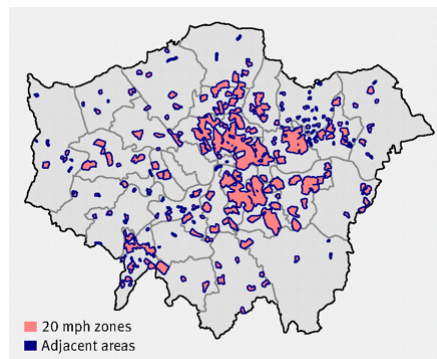
FIAB





Effetto dell'introduzione di aree a 20 Mph sugli incidenti stradali a Londra

- Analisi dal 1986 al 2006
- Dimezzamento tutti gli incidenti
- In particolare quelli più gravi, ai ciclisti e ai bambini



2. Migliorare la mobilità sostenibile

- Il 77,6% di tutti gli spostamenti è fatto in ambito urbano; di questi il 36% è **inferiore a 2 km**. Per queste distanze gli spostamenti in bicicletta e a piedi sono concorrenziali.
- La principale causa addotta da chi preferisce l'uso dell'auto è la sensazione di insicurezza. Vedi anche mobilità autonoma di bambini e anziani.
- Le Città 30, migliorando sicurezza e percezione, portano a una maggiore diversificazione e **integrazione delle modalità di trasporto**.
- Il **TPL** è incentivato con effetto di decongestionamento e maggiore efficienza degli spostamenti.



3. Migliorare la fluidità della circolazione

- Nelle Città 30 **viene mantenuto il limite a 50 km/h** sulle tratte di viabilità principale dove il concetto di separazione delle componenti modali prevale. Cambia solo la priorità di progettazione: tutte le strade hanno il limite di 30 km/h salvo quelle a 50 km/h
- La **velocità media di spostamento** in ambito urbano è già oggi molto bassa e non supera mai i 30 km/h. In Europa si va dai 19 km/h di Londra e Berlino ai 26 km/h di Varsavia. In Italia, caratterizzata dal più elevato numero di auto pro-capite d'Europa, i centri urbani sono intasati e le medie tra le più basse.
- Una velocità media costante **fluidifica il traffico**. Su un tragitto di 5 km l'incremento di tempo di percorrenza in una città 30 è stimato tra **10 secondi e 2 minuti**. Si riduce anche lo stress



4. Ridurre i costi economici, sociali e ambientali

- Le Città 30 portano a **decongestionare i centri urbani**
- Il costo sociale degli incidenti 2021 è di € 14,6 miliardi, di cui 9,15 per le strade urbane. Un dimezzamento porta a un risparmio di € 4,6 miliardi.
- La riduzione dello stop and go comporta un **miglioramento della qualità dell'aria**, meno CO2 e polveri sottili e minor consumo di carburante.
- La **riduzione dell'impatto acustico** è stimabile tra i 2 e i 4 dB, ovvero si stima una riduzione del rumore percepito fino al 50%.
- Una ricerca di un centro studi indipendente ha quantificato in €1.535,00/anno il costo dell'inquinamento pro-capite
- I risparmi vengono anche dal minor consumo di combustibili e dal valore aggiunto del turismo



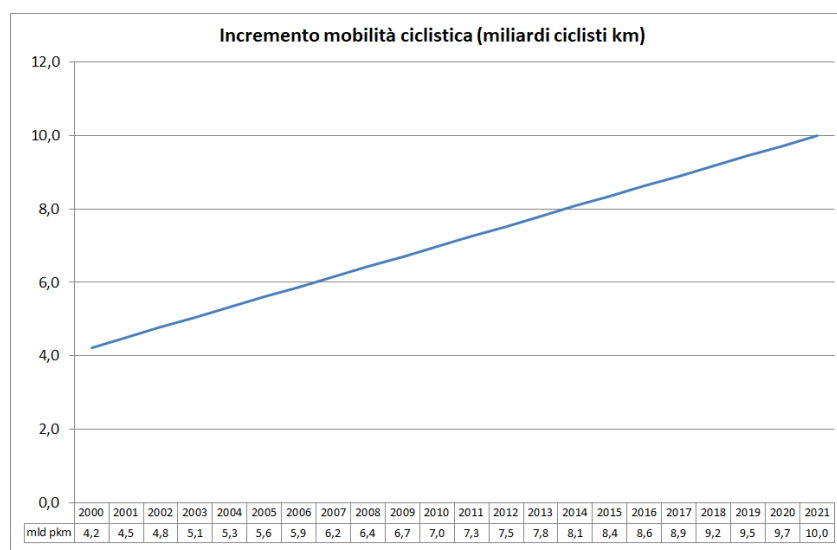
5. Migliorare la qualità della vita

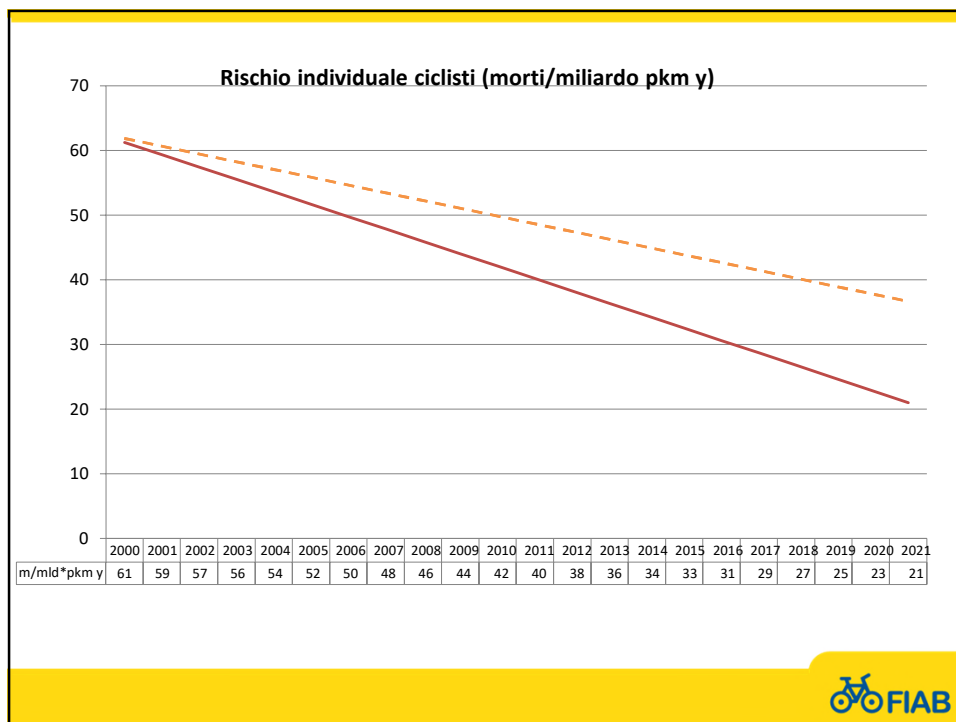
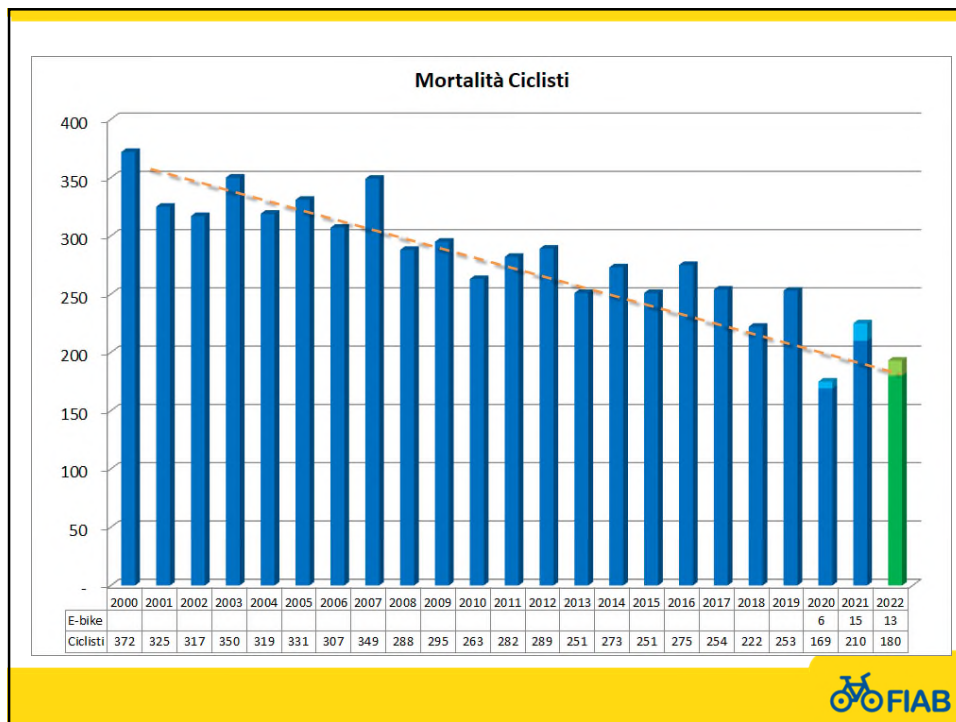
- La **qualità della vita** va oltre la funzione abitativa. Le relazioni umane sono fondamentali. Le auto mangiano spazi e le strade diventano **elemento di separazione**.
- La **Città 30** permette la convivenza di diverse modalità di trasporto con l'ecosistema urbano. Le Città 30 **non disincentivano l'uso delle automobili** ma **incentivano la mobilità attiva** e l'uso dei mezzi pubblici.
- Città 30, naturalmente, non vuol dire solo ridurre il limite di velocità, ma **adattare l'intero contesto urbano** a una diversa concezione di uso dello stesso.



6. Promuovere l'uso delle biciclette

- Tutte le forme di mobilità diverse dalle auto diventano più appetibili. È l'effetto più efficace delle Città 30.
- Dal 2019 a Lille i ciclisti sono aumentati del cinquanta per cento. A Bilbao, da settembre 2020 gli ossidi di azoto e il PM10 sono calati nell'ordine del dieci per cento, mentre gli spostamenti in bicicletta sono cresciuti di sei volte.
- Per portare dal 27% al 20% al 2025 gli spostamenti in automobili in centro città, Monaco ha destinato alla ciclabilità circa 10 milioni di euro in un anno, di cui un quarto ad attività di comunicazione.
- Tutto questo beneficia del principio Safety in numbers.





7. Coerenza con il PNSS 2030

- Il PNSS 2030 indica *si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h* (pag. 22); *“In ambito urbano, in particolare, si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h* (pag.79)
- Lo stesso CdS individua zone della città dove moderare la velocità e adottare una serie di accorgimenti per la sicurezza di tutti gli utenti della strada, come la **zona residenziale** e la **zona scolastica**.
- L'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile dell'ONU indica, ha indicato che la Vision Zero impone una velocità massima di marcia su strada di 30 km/h in aree in cui utenti vulnerabili e veicoli si mescolano.



7. Coerenza con il PNSS 2030

- I programmi d'azione europei per la sicurezza stradale e il PNSS 2030 propongono di ridurre (tipicamente **dimezzando**) il numero di decessi/anno.
- Tenendo conto dei km percorsi per tipologia di mezzo è possibile calcolare il rischio in termini di morti/mla pass*km annui
- In una città 30 sarebbe possibile applicare un criterio di accettabilità per il rischio individuale.
- Questo obiettivo ha il vantaggio di essere **riproducibile a livello locale**.
- In termini numerici si tradurrebbe nel passare da 6,0 a **3,0 morti/miliardi di pkm*y** per le auto, **da 24 a 12** per i ciclisti e da **36 a 18** per i pedoni.



CONCLUSIONI

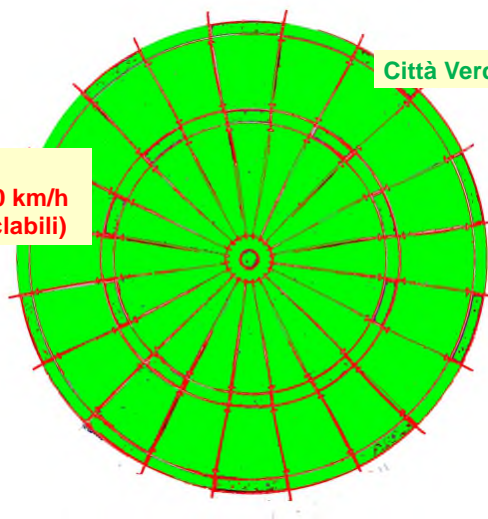


Modello di sviluppo urbano

Modello
Bulls Eye

**Percorsi Rossi =
Scorrimento a 50 km/h
(con percorsi ciclabili)**

Città Verde = Zone 30



CONCLUSIONI

- L'adesione alla filosofia delle Città 30 è **conveniente** e senza particolari contraddizioni
- Non bastano cartelli e atti amministrativi ma è necessario **rendere visibile** la trasformazione della città
- Occorre allocare le giuste risorse economiche sulla mobilità e sulla sensibilizzazione, anche se è possibile spalmarli nel tempo
- Città 30 è oggi la migliore traduzione degli impegni per **la vision zero** e la realizzazione delle **living streets**: dove le persone non muoiono, si incontrano e si muovono in maniera sostenibile e attiva
- È un **passaggio culturale** da compiere, sapendo che in Europa, ma anche in Italia, si è in buona compagnia.



Federazione Italiana
Ambiente e Bicicletta

Edoardo Galatola

Cell.: 348-2269002

edoardo.galatola@fiabitalia.it

