

SICUREZZA STRADALE E MOBILITA' CICLISTICA

Posizioni FIAB ed ECF

**Edoardo
Galatola**

Analista di Rischio
Responsabile
Sicurezza FIAB

3 Aprile 2023



CITTÀ 30



UN TEMA 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: COS'È?



COS'È UNA CITTÀ 30?

- Per “Città 30” si intende prima di tutto **l’inversione generalizzata tra regola ed eccezione nella disciplina dei limiti massimi di velocità all’interno dei centri abitati**.
- Oggi la regola è 50 km/h salvo alcune zone a 30 km/h,
- Città 30 implica uno standard a 30 km/h, mantenendo alcuni assi di scorrimento a 50 km/h. Questo può avvenire di fatto anche a **codice della strada vigente**.
- La Città 30, infatti, **non è un semplice insieme di “zone 30”** all’interno di una stessa città. Per poter parlare di Città 30 è necessario immaginare un **“salto”**.



COS'È UNA CITTÀ 30?

	Città 30	Zone 30		
Limiti di velocità	regola 30 km/h, eccezione 50 km/h in specifici assi stradali	regola 50 km/h, eccezione 30 km/h in specifiche zone		
Tempi	entrata in vigore del provvedimento in tutta la città a una certa data	diffusione progressiva nel tempo per singole zone		
Estensione	di norma almeno il 90% della rete stradale urbana con limite 30 km/h	in misura inferiore		
Controlli	controlli anche elettronici e interventi di moderazione	per lo più interventi di moderazione		
Elementi costitutivi				
Regole	Infrastruttura	Controlli	Comunicazione	Regole



CITTÀ 30: IL PERCORSO



IL PERCORSO PER LE CITTÀ 30

- Il **sistema di regole**, implica la revisione generale dei limiti di velocità nel centro abitato, 30 km/h in tutta la città, salvo alcuni assi stradali a 50 km/h
- L'**infrastrutturazione**, comporta il ridisegno progressivo dell'assetto fisico delle strade nell'ottica della moderazione del traffico e della velocità e la riduzione dello spazio per i veicoli privati a motore con l'aumento della mobilità attiva e del TPL
- Il sistema dei **controlli**, sia elettronici sia grazie alla presenza delle forze dell'ordine in strada
- la **comunicazione**, prima, durante e dopo, per spiegare cos'è e perché si fa la Città 30 sfatando anche i luoghi comuni più ricorrenti



IL PERCORSO PER LE CITTÀ 30

La Città 30 richiede un **percorso tecnico e giuridico-amministrativo all'interno del Comune**. Questo percorso deve basarsi su uno o di norma una sequenza di atti amministrativi in senso stretto. Idealmente "a cascata" prevedere:

- a **livello pianificatorio**, in strumenti di settore come il PUMS (piano urbano della mobilità sostenibile) e/o il PGTU (piano generale del traffico urbano), di competenza del Consiglio comunale; è auspicabile anche una gerarchizzazione
- progettata e disciplinata nei suoi aspetti fondamentali tramite un "piano particolareggiato del traffico urbano", avente ad oggetto complessivamente la Città 30, attuativo del PGTU e approvato con **deliberazione di Giunta**
- istituita e regolata mediante un'**ordinanza**, di competenza dirigenziale



IL PERCORSO PER LE CITTÀ 30

È possibile pertanto immaginare due approcci:

- Partire da un **atto politico di indirizzo** e far seguire il coinvolgimento dei cittadini
- Iniziare da un **processo di comunicazione** sull'argomento, facendo seguire il percorso deliberativo



CITTÀ 30: PRO E CONTRO



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 stradale e della mobilità sostenibile**, perseguendo gli obiettivi: **di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare**; **di migliorare il livello di qualità della vita dei cittadini** anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; **di migliorare la fluidità della circolazione**; **di promuovere l'uso dei velocipedi***
- 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 stradale**.*

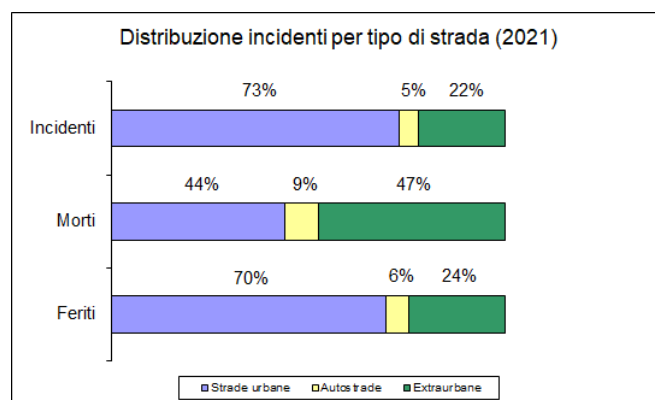


Migliorare la sicurezza stradale

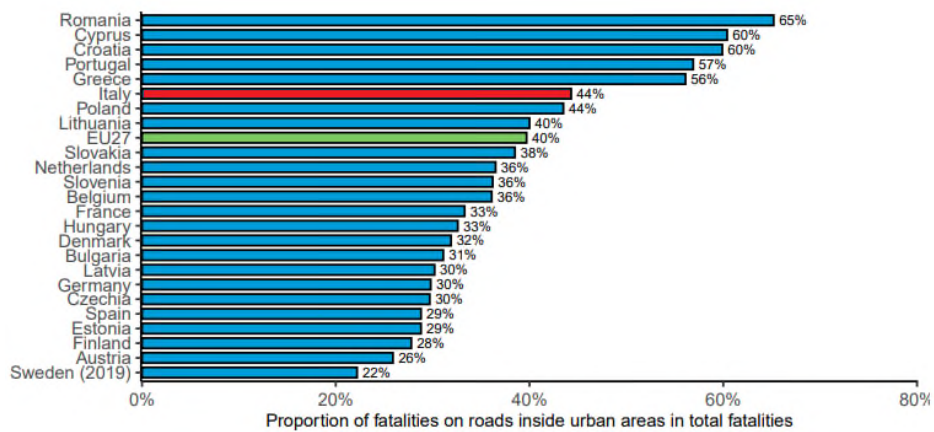
- I dati sulle cause degli incidenti stradali sono inequivocabili. Secondo l'ISTAT (2021) quelli mortali sono provocati da
 - **eccesso di velocità** (27%),
 - **guida distratta** (23%),
 - mancato rispetto degli **attraversamenti pedonali** (8%)
 - mancato rispetto della **distanza di sicurezza** (8%).



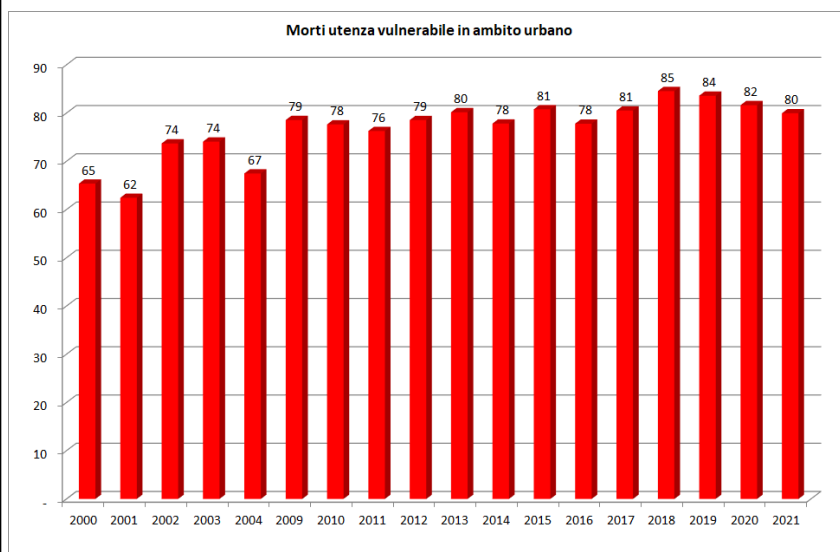
L'IMPORTANZA DELLE AREE URBANE



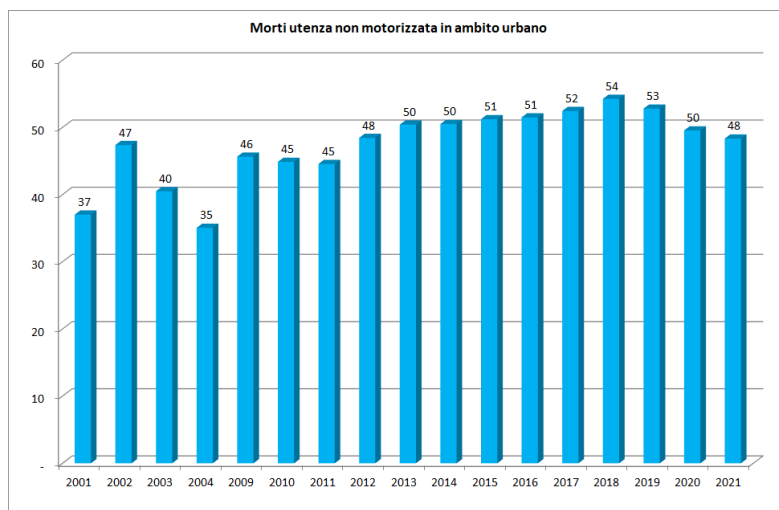
Da confrontare con i dati europei



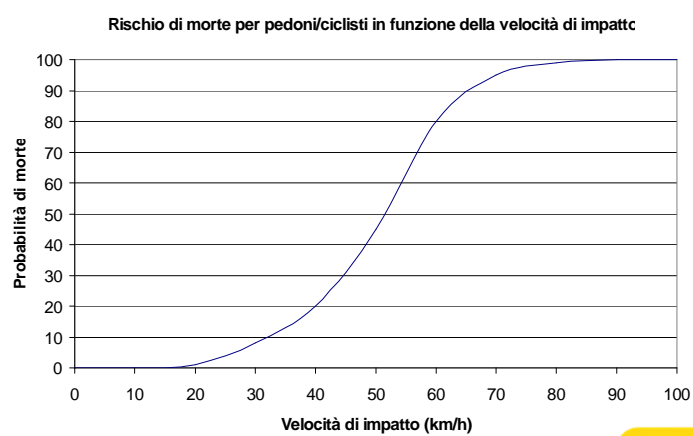
In città l'80% dei morti sono utenti vulnerabili



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

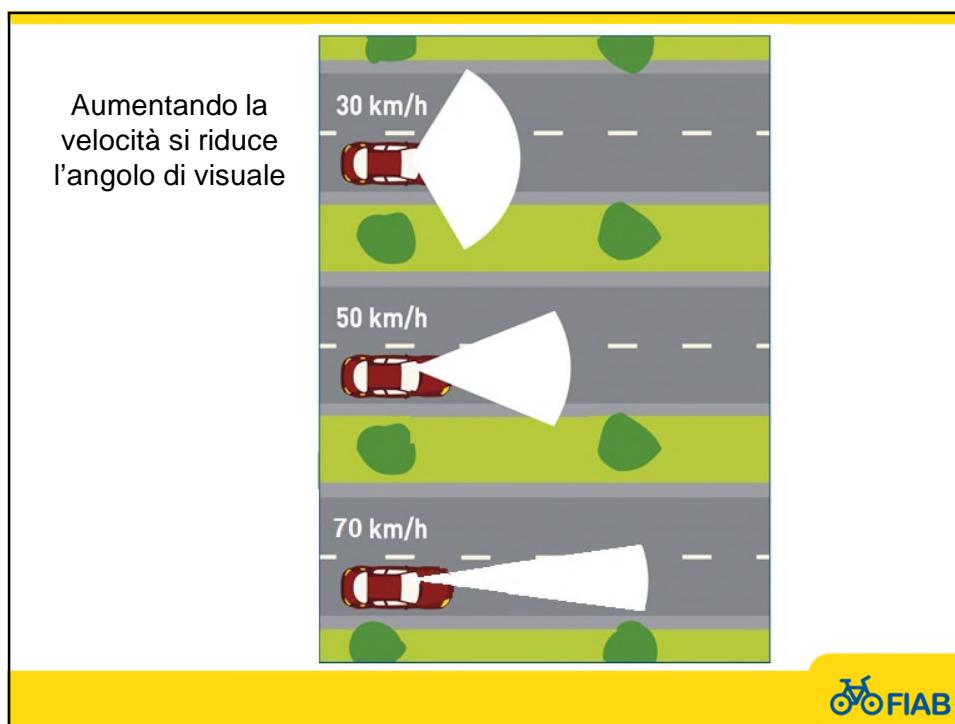
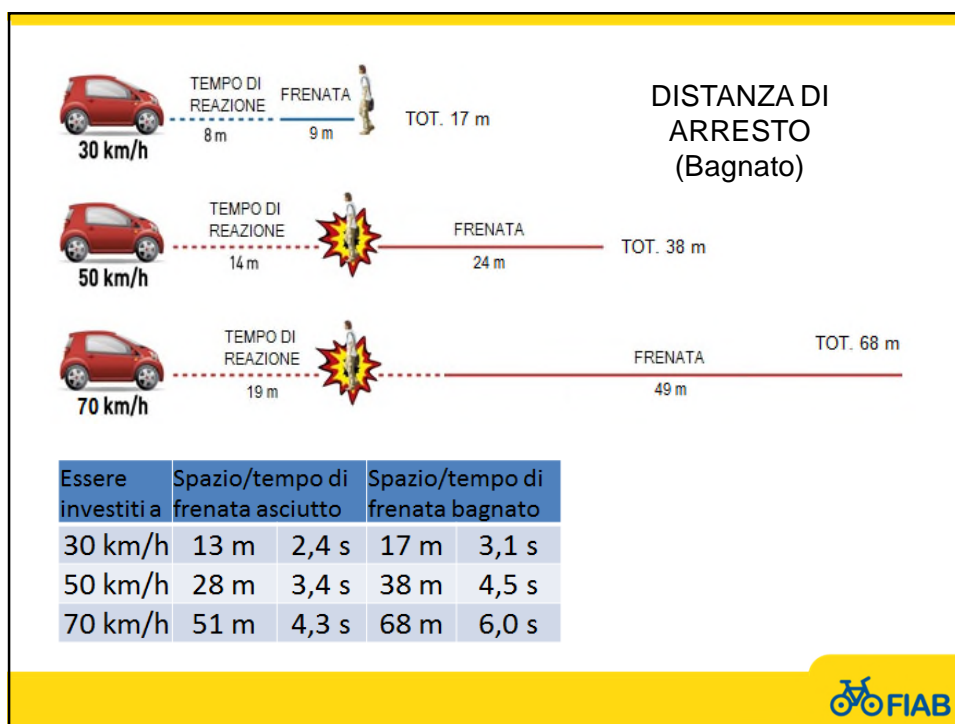
CADUTA DAL 1° PIANO = URTO A 30 KM/H

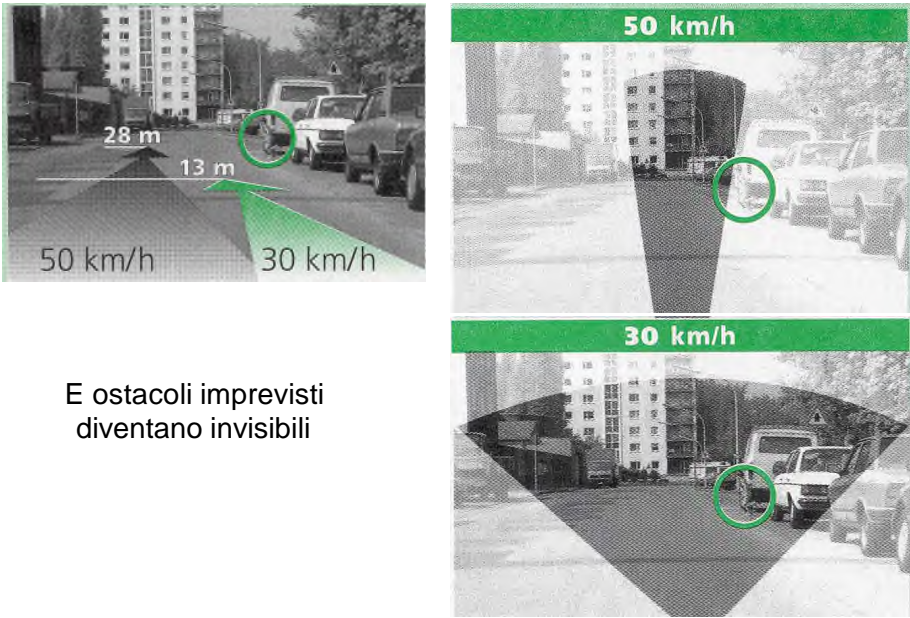
FIAB

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






28 m
13 m
50 km/h
30 km/h

50 km/h

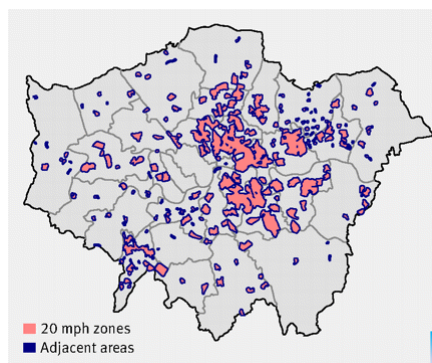
30 km/h

E ostacoli imprevisti
diventano invisibili



Effetto dell'introduzione delle Zone 30 sugli incidenti stradali a Londra

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



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.



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



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



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.

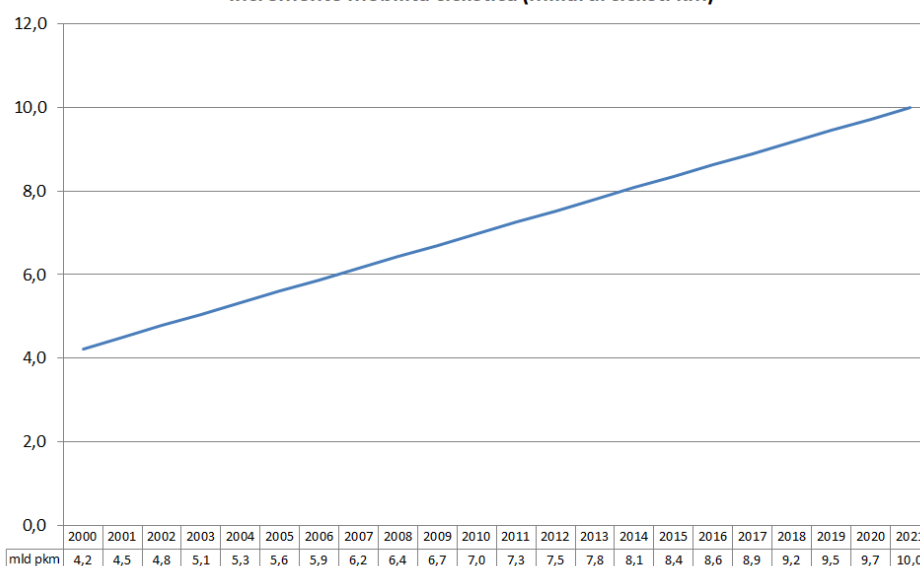


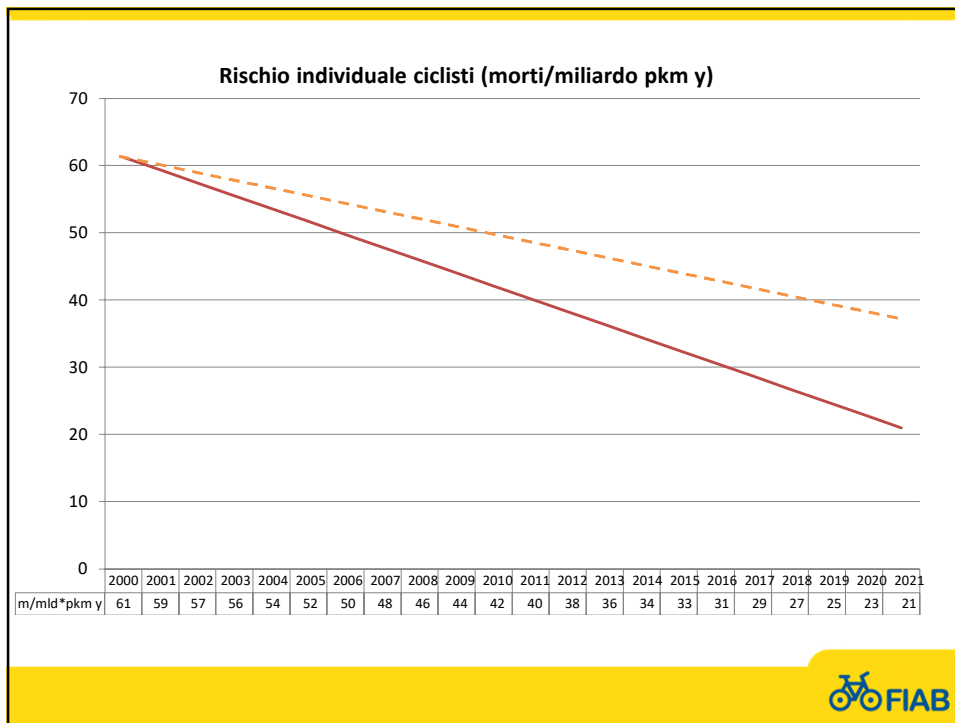
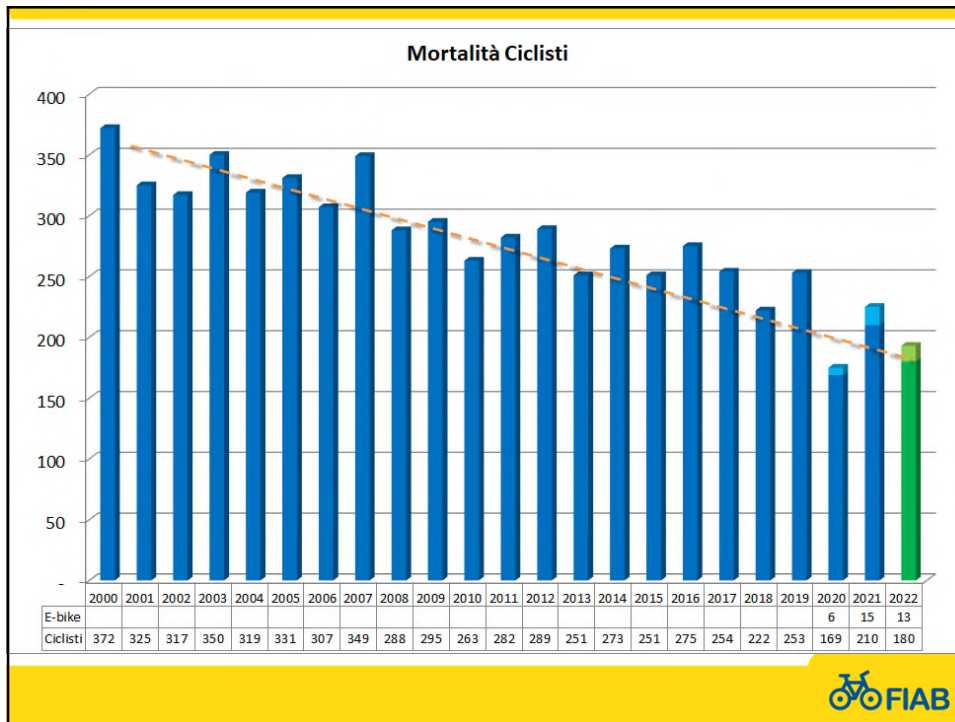
Promuovere l'uso delle biciclette

- 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.



Incremento mobilità ciclistica (miliardi ciclisti km)





CONCLUSIONI



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.





Edoardo Galatola

Cell.: 348-2269002

edoardo.galatola@fiabitalia.it

