

Giovedì 8 giugno 2023 • Ore 14:30

Commissione on line, 1a di una serie

Verso Milano Città 30

A gennaio il Consiglio comunale ha approvato un ordine del giorno per introdurre il limite di velocità di 30 km/h. In attesa del percorso per trasformare in delibere le indicazioni politiche del Consiglio, approfondiamo la materia e ci confrontiamo con altre città. Partecipano: Matteo Dondé (architetto urbanista), Andrea Colombo (già assessore alla mobilità del Comune di Bologna ed esperto della materia), Simona Larghetti (consigliera comunale di Bologna e delegata alla mobilità della Città Metropolitana di Bologna). Con: Arianna Censi (assessora alla Mobilità), Stefano Riazzola (direttore direzione Mobilità), Marco Cassin (direttore area Pianificazione e programmazione mobilità).

Alle sedute della Commissione sono invitati permanenti i membri della nascita Consulta per la Mobilità attiva e l'accessibilità.

Consiglio Comunale

Sottocommissione Mobilità attiva e accessibilità

youtube.com/@MilanoCommissioniConsiliari



Milano - 8 giugno 2023

Città 30:
(ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto

LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA



Incidenti stradali

ANNO 2019

VITTIME morti/giorno 9

3.173

(-4,8%)

(entro 30 giorni)

MORTI PER TIPI DI UTENTE DELLA STRADA

autovetture 1.411

motocicli (+1,6%) 698

pedoni 534

biciclette (+15,5%) 253

autocamion 137

ciclomotori 88

altro 52

occupanti autovetture 44,5

su due ruote a motore 24,8

pedoni 16,8

ciclisti 8,0

altro 6,0

FERITI 241.384

(-0,6%)

FERITI AL GIORNO 661

(media)

MESI PIÙ CRITICI per gli incidenti

giugno 16.916 | luglio 16.481 | ottobre 15.602 | settembre 15.036 | marzo 14.659 | maggio 14.360

VARIAZIONE 2010-2019 (%)

incidenti -19,2

vittime -22,8

feriti -20,8

STRADE DOVE AVVENGONO PIÙ INCIDENTI

urbane 73,8%

extraurbane 21,0%

autostrade e raccordi 5,3%

LE PRIME 3 CIRCONSTANZE DI INCIDENTE (%)

distrazione alla guida 15,1

mancato rispetto della precedenza 13,8

velocità troppo elevata 9,3

COSTO SOCIALE DEGLI INCIDENTI STRADALI

16,8 miliardi di euro

1% del PIL

(prezzi costanti 2019)

INCIDENTI CON LESIONI

172.183

(-0,2%)

TASSO DI MORTALITÀ*

Italia 52,6

UE28 48,1

(dati Eurostat 2019)

OBIETTIVO EUROPEO 2020

-50% delle vittime entro il 2020 dal 2010

Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

www.matteodonde.com

1

LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA



21 FEBBRAIO 2023 15:34

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

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


Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023


LA VIOLENZA STRADALE e LA STRAGE QUOTIDIANA



ASAPS dal 1 gennaio al 28 maggio 2023 (148 giorni):
154 pedoni morti

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



<https://www.google.com/maps/d/viewer?mid=1Ghmw3YasIMmr7qjEth4bdJ3yEwwF5qk&ll=41.86018255718891%2C11.857112961347056&z=7>

Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

www.matteodonde.com

2

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 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>

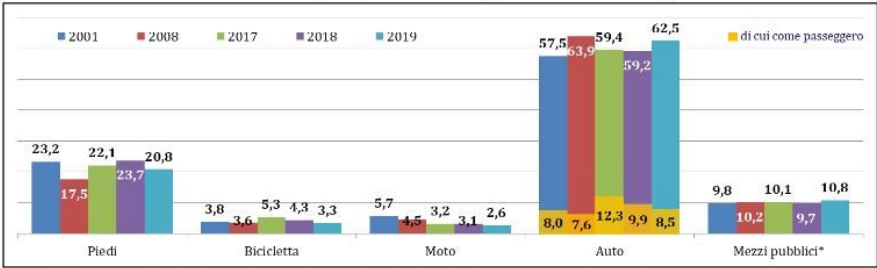
Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

CONSEGUENZE:
PROGRESSIVA RIDUZIONE DELLA MOBILITA' ATTIVA



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>

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

CONSEGUENZE:
RIDOTTA AUTONOMIA DI SPOSTAMENTO DEI BAMBINI

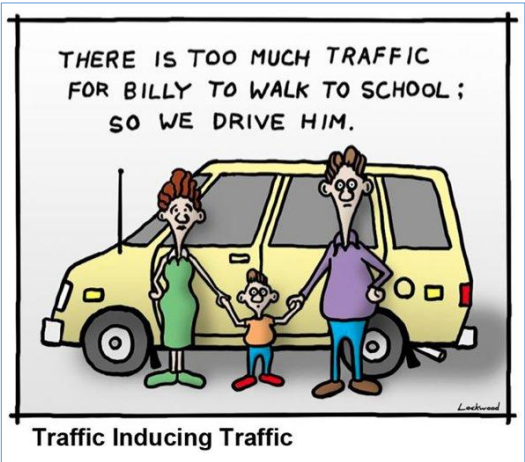


I genitori italiani accompagnano i propri figli a scuola molto di più rispetto agli altri Paesi

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%



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

CONSEGUENZE:
UN SISTEMA MOBILITA' INEFFICIENTE PER TUTTE LE PERSONE



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

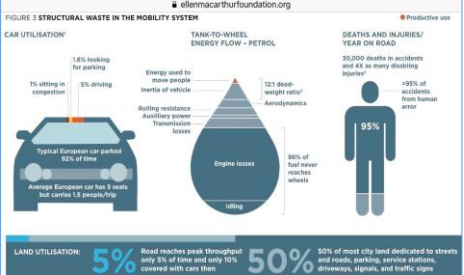
20 GENNAIO 2020 19:25

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

Confronto internazionale su alcuni indicatori di mobilità

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

Fonte: dati OSMM + Optimal sustainable mobility mix



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

UN PROBLEMA CULTURALE:
LA STRADA PROPRIETA' DELL'AUTOMOBILE

Rispetta la precedenza dei pedoni

Gentil mente
comune.milano.it

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

✓ **313 su 612 pedoni hanno perso la vita su attraversamento pedonale con 7.245 pedoni feriti**

☐ 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)

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

www.matteodonde.com

5

UN PROBLEMA CULTURALE:
LA STRADA PROPRIETA' DELL'AUTOMOBILE



VELOCITA' ECCESSIVE

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 Chiericati, di 57 anni. Poi era scappato

di Redazione Milano online



Cittadinipertaria @Citizenstoriar

#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.



Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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

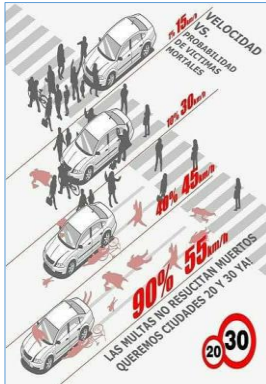
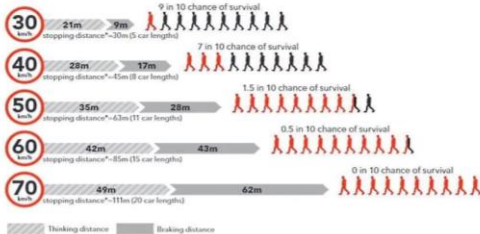


La **VELOCITA'** è il fattore determinante della gravità dell'incidente

La probabilità di sopravvivenza è:

9 su 10 a 30km/h

1.5 su 10 a 50 km/h



Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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



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

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' 30 IN ITALIA:
OLBIA (60.000 abitanti)



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)

Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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 cleaner roads 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



alamy stock photo

Cher Van den Brandt a été 0

Matthew WALSHWIN
@BastienMatthew

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

Tweet 2 Tweet

Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

www.matteodonde.com

9

LA CITTA' 30: BRUXELLES (2.500.000 abitanti)



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»

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

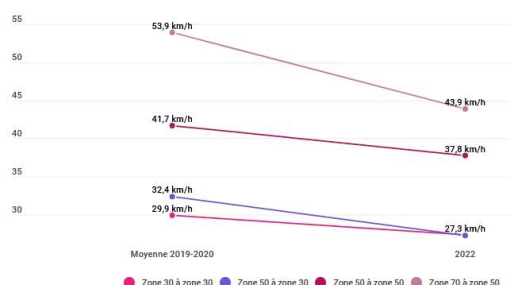
LA CITTA' 30: BRUXELLES (2.500.000 abitanti)



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



<https://bx1.be/categories/news/la-part-de-kilometres-parcours-en-voiture-au-plus-bas-a-bruxelles-le-velo-et-la-marche-progresse/#.YuogfM2SZ8w.twitter>

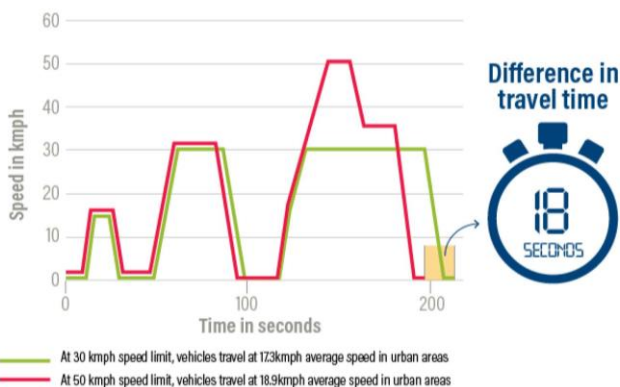
“Non si può quindi tornare indietro, la città 30 ha un effetto duraturo”, riassume Brussels Mobility

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”

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' 30: 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

Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' 30: 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-parcours-en-voiture-au-plus-bas-a-bruxelles-le-velo-et-la-marche-progresse/#.YuogfM2SZ8w.twitter>


Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30


Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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



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>

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023


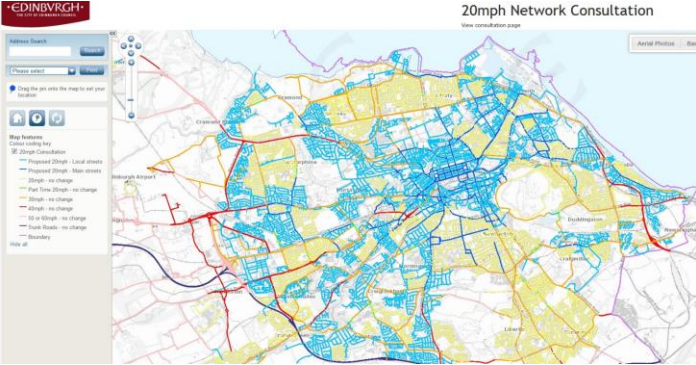
LA CITTA' 30 e LA VIVIBILITA':
EDIMBURGO (500.000 abitanti)



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>


Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023


www.matteodonde.com

12

LA CITTA' 30 e LA SOCIALITA':
L'ESEMPIO DI PARIGI (2.300.000 abitanti)



Negli ultimi 10 anni,
Parigi ha implementato
zone 30 in più della
metà delle sue strade
per restituire spazio
alle persone




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

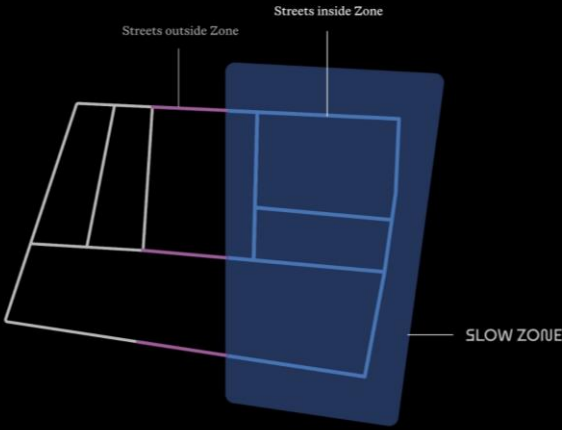
Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' 30 e LA SOCIALITA':
L'ESEMPIO DI PARIGI (2.300.000 abitanti)



Sono state confrontate le
strade all'interno e all'esterno
dei confini delle zone 30,
prima e dopo
l'implementazione




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

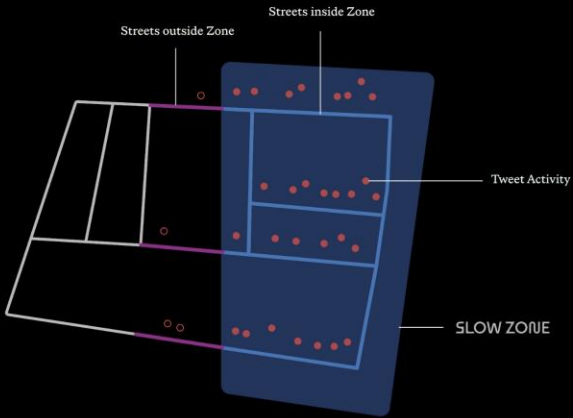
Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' 30 E LA SOCIALITA': L'ESEMPIO DI PARIGI (2.300.000 abitanti)



Utilizzando i dati di Twitter
come proxy per l'attività sociale
nelle strade,
è stato individuato l'effetto
causale delle politiche della
moderazione del traffico
sull'attività umana



Streets outside Zone

Streets inside Zone

Tweet Activity


SLOW ZONE

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

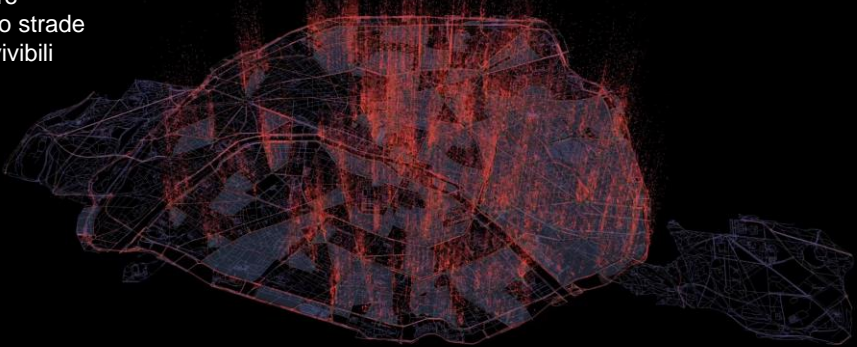
Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' 30 e LA SOCIALITA': L'ESEMPIO DI PARIGI (2.300.000 abitanti)



L'abbassamento dei limiti di
velocità aiuta ad attivare la vita
di strada e a promuovere
l'attività sociale, creando strade
cittadine più vibranti e vivibili



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

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

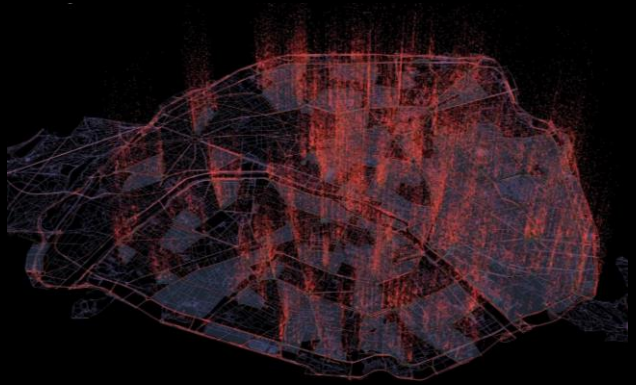
LA CITTA' 30 e LA SOCIALITA': L'ESEMPIO DI PARIGI (2.300.000 abitanti)



«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/>

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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



CITYLAB

Barcelona Will Supersize its Car-Free 'Superblocks'

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

Le celebri zone pedonali della capitale catalana si stanno espandendo fino a coprire la maggior parte del centro città, 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>

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' 30 e LA PRESUNTA CONGESTIONE DEL TRAFFICO: L'ESEMPIO DI BARCELONA (1.600.000 abitanti)



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



Exploring traffic evaporation: Findings from tactical urbanism interventions in Barcelona

Samuel Nello-Deakin

Show more

+ Add to Mendeley



Share



Cite

<https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.11.001>

Get rights and content

Under a Creative Commons license

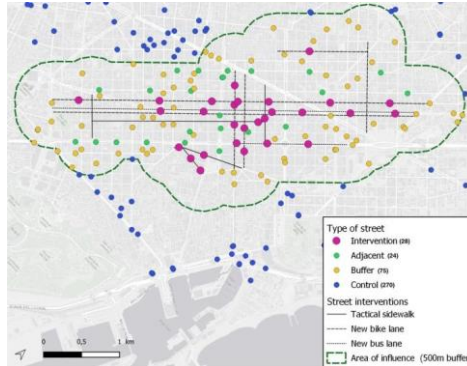
open access

Highlights

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

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

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



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

Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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



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

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

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

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

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

Con la realizzazione del progetto nella sua interezza:

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

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

Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30

Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

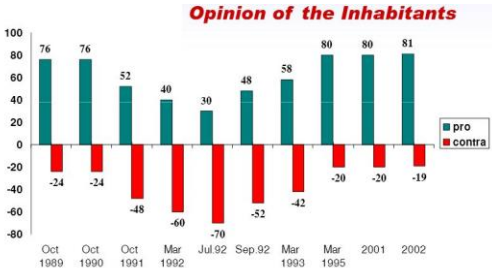
LA CITTA' 30 e IL CONSENSO:
GRAZ (350.000 abitanti)



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)

2023
Oggigiorno il gradimento è stabilmente sopra l'80% fra tutti i cittadini, automobilisti e non



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

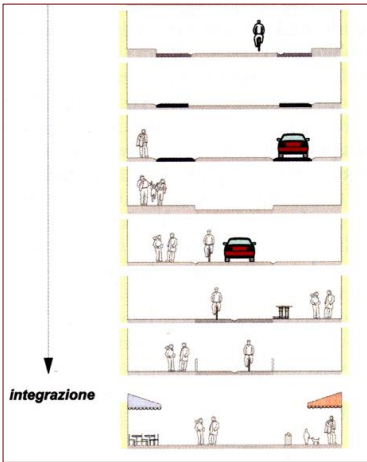
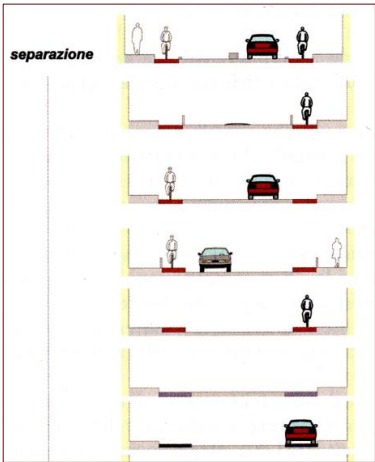
MODERAZIONE DEL TRAFFICO:
NON BASTA UN CARTELLO O UN PITTOGRAMMA



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

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

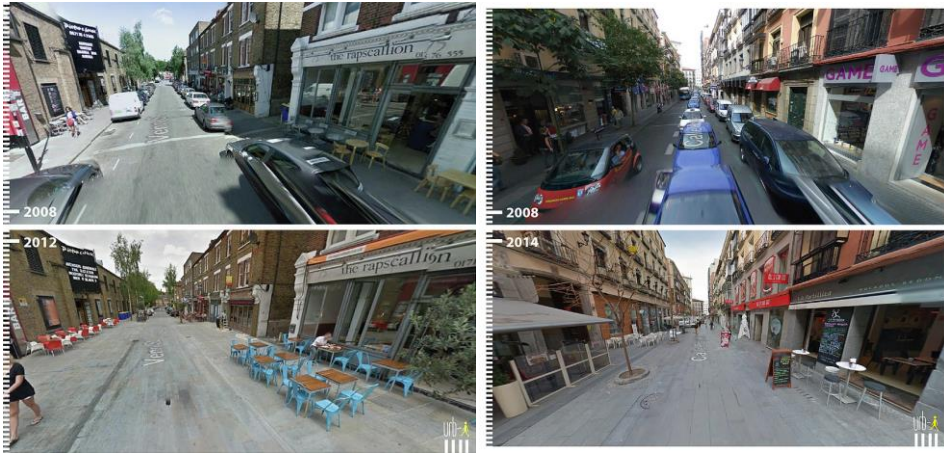


<http://www.urb-i.com/before-after>

Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 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 strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

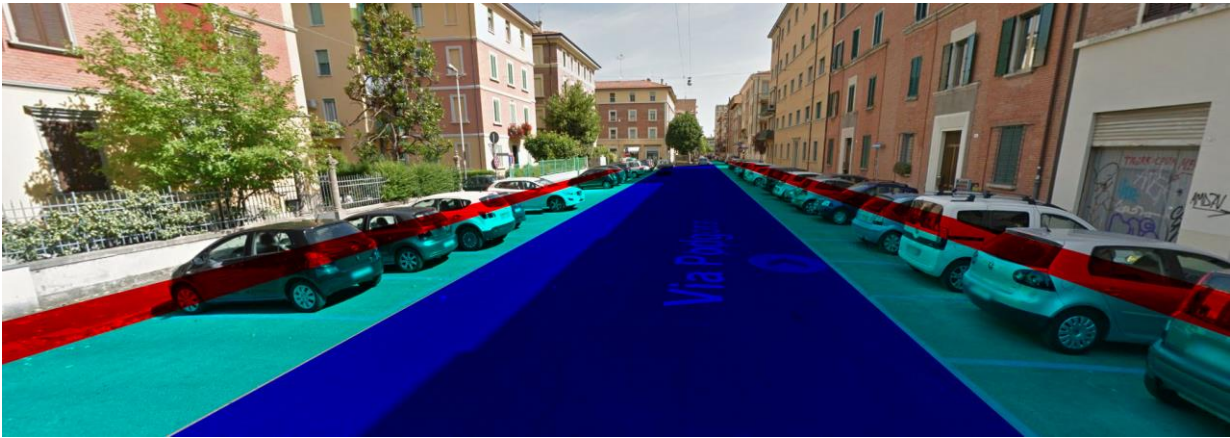
**L'ESEMPIO OLANDESE:
REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO**



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA) DELLO SPAZIO PUBBLICO



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' DELLE PERSONE ?
MILANO



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' DELLE PERSONE ?
MILANO



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

LA CITTA' DELLE PERSONE
PARIGI



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

CITTA' 30 SUBITO,
(RI)DIAMO STRADA ALLE PERSONE



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!



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



#Love30
#LaStradaÈdiTutti
a partire dal più fragile



Città 30: (ri)diamo strada alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

VERSO MILANO CITTA' 30
Commissione online - Milano - 8 giugno 2023