

## 30 km/h- Alcuni esempi in Italia e in Europa

**CHAMBERY** - La palma di prima città europea ad avere introdotto zone 30 va alla città francese di Chambery, comune francese di circa 60.000 abitanti nella regione del Rodano-Alpi. Le prime zone 30, poste inizialmente in una parte molto ristretta della città, risalgono al 1979. Sono state gradualmente estese e ricoprono oggi gran parte del territorio urbano. I risultati, dal punto di vista della sicurezza stradale, sono veramente entusiasmanti: se nel 1979 vi erano 453 incidenti all'anno, nel 2006 questa cifra era scesa a 32.

**GRAZ** - Graz è una città di 250.000 abitanti, capoluogo della regione della Stiria in Austria. Quando si parla di città 30, viene spesso nominata: è stata infatti la prima a introdurre questa misura di rallentamento del traffico in tutta la superficie urbana, con l'eccezione delle strade di scorrimento. Nel 1992 si cominciò a parlare a Graz di "mobilità dolce" (sanfte Mobilität), fra i cui principi vi è una distribuzione equilibrata dei mezzi di trasporto, compatibilmente con le esigenze della società e dell'ambiente e una pianificazione dell'infrastruttura urbana con la partecipazione dei cittadini.

**LONDRA** - Fra le grandi città europee che stanno introducendo misure di moderazione del traffico, Londra è una delle più attive. Negli ultimi anni, con una grande impennata a partire dal 2000, sono state introdotte più di 400 zone 30 (20 mph), coprendo ormai l'11% della rete stradale. Esse sono presenti soprattutto in strade di quartiere che presentavano una pericolosità maggiore della media. Si è scelto quasi sempre di usare l'approccio più costoso, ma più efficace, quello che prevede una totale riprogettazione della viabilità nelle zone 30, con dossi, chicane, e altre misure che impongono agli automobilisti velocità più basse.

**PARIGI** - Data la storica competizione fra Francia e Inghilterra, Parigi non vuole essere da meno rispetto a Londra. Anche qui infatti le zone 30 sono ai primi posti nell'agenda dell'amministrazione locale. Coprono ormai il 20% del territorio cittadino e nel luglio 2013 è stato deciso di estenderle con l'annuncio di una grande espansione delle zone 30 e la creazione di 21 nuove "zone 20", oltre alle 15 già esistenti. Le "zone 20", dette anche "Zone di incontro", si trovano principalmente nei dintorni delle scuole: qui pedoni e ciclisti hanno sempre la precedenza e i primi non sono obbligati a camminare solo sul marciapiede. Dopo il successo dell'esperimento compiuto nel decimo arrondissement, in cui dall'aprile 2012 alle bici è permesso girare a destra anche a semaforo rosso, questa misura è stata introdotta nel resto delle zone 30. Le zone a velocità ridotta nella capitale francese interessano 560 km di strade urbane, cifra che si traduce in ben il 37% del territorio.

**BERLINO** - Anche a Berlino le zone 30 sono diffuse in tutta la città. Qui l'impulso sembra venire principalmente dalle preoccupazioni relative all'inquinamento ambientale: la città infatti va spesso oltre i limiti di inquinamento posti dall'Unione Europea, in particolare quello secondo il quale, facendo una media annuale delle misurazioni, in un metro cubo d'aria non ci devono essere più di 40 microgrammi di diossido d'azoto. Ma le zone 30 a Berlino non sono una novità. Esse sono state introdotte inizialmente nei dintorni di scuole e asili, e nelle zone in cui erano più frequenti gli incidenti. Oggi coprono circa l'80% delle strade secondarie, e coinvolgono in parte persino le strade principali.

**AMBURGO** - L'esperimento che Berlino ha iniziato nel 2007, quando si è deciso di ridurre, durante le ore notturne, la velocità a 30 km/h anche in alcune strade principali, viene ripreso anche da Amburgo: nel luglio 2013 la città anseatica ha avviato la sperimentazione su una sola strada nell'ambito di un progetto che include 100 strade colpite dal problema e candidate a diventare Zone 30 notturne. In generale comunque le zone 30 sono presenti ad Amburgo fin dal 1983. Nel 2011 sono state create 50 nuove zone 30, e oggi dei 4000 chilometri di strade urbane solo in 500 si può andare a 50 km/h.

**GRENOBLE - A metà del 2016** nella maggior parte delle strade nella zona di Grenoble la velocità dei mezzi a motore sarà limitata a 30 km/h. Lo hanno deciso i sindaci dei 42 comuni membri dell'area **Grenoble-Alpes-Métropole** – in sintesi la “Metro” – impegnandosi a invertire la logica che oggi prevale nelle aree urbane, come ha sottolineato l'ecologista Yann Mongaburu, vicepresidente della “Metro”: “Il limite di 30 km/h sarà la regola, quello di 50 km/h l'eccezione”. Lo riporta il sito del quotidiano francese Le Monde.

**CASERTA** - Con un'ordinanza dedicata, il sindaco di **Caserta**, Pio del Gaudio, ha annunciato nel luglio 2013 l'immediata istituzione del limite di 30 km/h in tutte le strade urbane del capoluogo campano.

**VICENZA - Mezzi a motore più lenti, bici e pedoni più sicuri.** Nel centro storico di **Vicenza** è entrato in vigore il limite di velocità di 30 chilometri all'ora: una “zona 30” che era stata annunciata già da qualche tempo e che – con la posa dei segnali stradali – è diventata operativa il 30 luglio 2015.

**AREZZO - Anche Arezzo rallenta:** nel pieno dell'*inchiesta Bikeitalia* sulle città 30 e la loro importanza per la sicurezza stradale e per la promozione della mobilità ciclistica, anche l'amministrazione del Comune toscano, dopo Caserta, ha reso noto nel luglio 2013 l'introduzione del limite di velocità a 30 km/h all'interno della zona racchiusa dalle mura. L'obiettivo è quello di favorire la mobilità alternativa all'automobile ed in particolare gli spostamenti in bicicletta.

**TREVISO** - Dopo Arezzo e Caserta, il **Comune di Treviso** è il terzo nel giro di pochi mesi a introdurre il limite di velocità a 30 km/h all'interno del centro urbano. Durante la presentazione del piano (nel settembre 2013), il vicesindaco Roberto Grigoletto ha sottolineato come l'estensione della zona 30 e le nuove piste ciclabili dimostrino la considerazione dell'amministrazione verso ciclisti e pedoni e che questo è solo il primo passo verso la definitiva pedonalizzazione del centro storico.

Informazioni aggiuntive, dati statistici e documenti sul tema 30km/h anche ai seguenti link:

- [http://fiab-onlus.it/bici/images/audizione\\_senato/Senato\\_Audizione\\_FIAB\\_Riforma\\_CdS\\_Roma\\_SLIDES.pdf](http://fiab-onlus.it/bici/images/audizione_senato/Senato_Audizione_FIAB_Riforma_CdS_Roma_SLIDES.pdf)
- [www.fiab.info/download/FIAB\\_Quad\\_SICUR\\_low.pdf](http://www.fiab.info/download/FIAB_Quad_SICUR_low.pdf)
- <http://www.rivistabc.com/zona-30-fiab-lancia-la-campagna-30elode/> (all'interno dell'articolo il link per scaricare l'inchiesta di BC, la rivista di FIAB sulle zone a velocità moderata)
- [www.bikeitalia.it/category/campagna30/](http://www.bikeitalia.it/category/campagna30/)

Ufficio Stampa FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicicletta – [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it) - [www.30elode.org](http://www.30elode.org)  
Dragonetti&Montefusco Comunicazione T 0248022325 – [ufficio-stampa@fiab-onlus.it](mailto:ufficio-stampa@fiab-onlus.it)  
Annachiara Montefusco 339 7218836 – Monica Macchioni 344 1447050