

## FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA - FIAB onlus

Segreteria generale: via Col Moschin, 1 - 30171 Mestre (VE) - tel./fax. 041-921515

Presidenza e Sede Legale: Via Borsieri, 4/E - 20159 Milano - tel./fax 02-69311624

e-mail: [info@fiab-onlus.it](mailto:info@fiab-onlus.it) - Internet: [www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it)

# È tempo di rallentare!

30 km/h come limite di velocità generalizzato nelle aree urbane. E non è solo questione di sicurezza. Una riduzione del limite di 20 km/h fa una grossa differenza: gli incidenti si riducono in gravità e frequenza. Ad una velocità più bassa il traffico motorizzato ha bisogno di meno spazio e produce meno rumore; migliora la qualità e la vivibilità dello spazio urbano. Un limite di velocità più basso incoraggia a passeggiare e andare in bicicletta, stimolando uno stile di vita più attivo e salutare. L'introduzione di un limite di velocità più basso è perciò un miglioramento strutturale per la sicurezza e ottimizza la situazione generale sulle strade. È facile da comprendere per i cittadini, può essere realizzato in poco tempo e il rapporto costi - benefici è nettamente favorevole. L'ECF e la FIAB raccomandano con forza l'introduzione del limite di velocità a 30 km/h come limite generalizzato in tutte le aree urbane.

### 50 è "out"

Il limite di velocità urbano a 50 o 60 km/h, introdotto nella maggior parte dei paesi europei negli anni cinquanta e sessanta, non è più socialmente accettabile. Esperienze internazionali dimostrano che un limite di 30 km/h non migliora solo la sicurezza sulle strade e riduce il rumore, ma anche permette al traffico di scorrere più fluidamente e migliora la qualità della vita in città.

### Andar piano è "in"

Ridurre la velocità ha una notevole influenza positiva sulla sicurezza stradale. Mentre le collisioni tra auto e gli utenti deboli della strada risultano a 50 km/h fatali in almeno il 40% dei casi, a 30 km/h questa eventualità si riduce a solo il 5% e le ferite riportate sono decisamente meno gravi.



## **Esperienze positive da più di 30 anni**

Durante l'ultimo trentennio, sperimentazioni ed esperienze effettuate in molti paesi europei in cui sono state istituite zone a 30 e 40 km/h, hanno dimostrato che ciò comporta numerosi ed apprezzabili benefici. I guidatori hanno ridotto proporzionalmente la velocità in base ai limiti più bassi e il numero di feriti a causa di incidenti stradali è diminuito, come pure la gravità delle ferite. Una velocità più bassa significa anche meno rumore e un ambiente più vivibile.

Mentre l'aumento dei tempi di percorrenza è quasi impercettibile, velocità più basse comportano un significativo miglioramento della situazione stradale per ciclisti e pedoni. Non solo la sicurezza sulla strada viene sostanzialmente migliorata, ma essi hanno anche maggiore libertà di movimento (ad es. è più facile attraversare) e perciò risparmiano tempo. Sulla base di queste positive esperienze, molte città europee hanno deciso di adottare zone a 30 km/h (talvolta a 40 km/h). E queste zone hanno funzionato alla perfezione. È rilevante far notare che un generale consenso nei riguardi dell'istituzione di limiti più bassi è stato espresso anche da chi utilizza in primo luogo l'automobile.

## **No alle “macchie di leopardo” e alle “isole felici”**

In ogni caso, l'istituzione nelle aree urbane della velocità massima di 30 km/h costa tempo e denaro; per ogni nuova area devono essere prese decisioni politiche e molto lavoro deve essere fatto. Devono essere posizionati nuovi cartelli stradali, istituita una nuova segnaletica orizzontale con rallentatori e altri cambiamenti nelle infrastrutture, per ricordare agli automobi-

listi che stanno percorrendo una zona a velocità limitata. Studi internazionali hanno dimostrato che l'80 - 90 % della rete urbana è idonea ad essere compresa nelle “zone 30”, ivi comprese le aree residenziali e commerciali. Solo le principali arterie e le strade in zone non edificate sono adatte ad un limite di velocità di 50 km/h.

Per questa ragione sarebbe più semplice ed efficace introdurre il limite di 30 km/h come limite generale nelle aree urbane, anziché continuare a istituire singole zone a 30 km/h. Alcune specifiche eccezioni dovranno essere considerate, ma è più facile fare eccezioni nel 10 - 20 % della rete stradale, anziché per l'80 - 90% della stessa. Un limite generalizzato avrebbe bisogno di minor segnaletica e non bisognerebbe ridisegnare la gran parte delle strade. Inoltre può essere realizzato in molto meno tempo e con moltissimo meno denaro. E le strade con una velocità più a misura d'uomo non saranno più poche isole privilegiate disseminate qua e là nella città.

## **30 km/h come limite di velocità urbano: un successo!**

Da quando nel 1992 Graz in Austria ha introdotto il limite generale di velocità a 30 km/h per tutte le strade, tranne le arterie principali (dove il limite ai 50 km/h è rimasto), il numero degli incidenti è calato del 15%. Più del 75% della rete stradale è soggetta a questo limite di velocità. Il numero degli incidenti che hanno coinvolto ciclisti è diminuito, mentre l'uso della bicicletta è aumentato. Gli stessi risultati positivi sono stati riportati a Flintbeker nel nord della Germania.



## **150.000 feriti in meno**

I dati statistici che dimostrano una minore incidentalità basterebbero da soli ad illustrare le conseguenze di un limite generalizzato nelle aree urbane a 30 km/h. I 21 paesi europei monitorati dall'IRTAD (OECD) hanno registrato circa 20.000 incidenti mortali e quasi 1.000.000 di feriti in incidenti stradali nelle aree urbane nel solo 1998. Una riduzione del 15% di questi incidenti, come a Graz, avrebbe evitato a 15.000 persone ogni anno di essere ferite in un incidente!

## **Aumento dell'uso della bicicletta**

I positivi effetti sul rumore e un generale miglioramento della vivibilità cittadina sono ottimi risultati, oltre naturalmente alla riduzione del numero degli incidenti. Facciamo notare, inoltre, che in special modo per i ciclisti, la velocità delle auto ha una grande influenza, non solo sulla sicurezza effettiva, ma anche su quella percepita. Usare la bici in un regime a 30 km/h è molto più piacevole che a 50 km/h. Tale cambiamento incoraggerebbe a passeggiare e ad usare la bicicletta e significherebbe più esercizio fisico e una migliore salute pubblica negli anni a venire.

## **Incoraggiare stili di vita più salutari**

Un limite generale di 30 km/h è totalmente in linea con la Carta dei Trasporti, Ambiente e Salute, del WHO, firmata dai ministri europei nel giugno 1999. In questo documento i ministri hanno convenuto di creare condizioni favorevoli che "permettano e stimolino un aumento sostanziale del numero degli spostamenti brevi intrapresi dai cosiddetti mezzi di trasporto fisicamente attivi [a piedi e in bicicletta]".

L'introduzione dei 30 km/h come limite generale di velocità per le aree urbane,

contribuirebbe al raggiungimento di questo obiettivo e sarebbe inoltre un buon passo avanti nella giusta direzione.

## **Enormi vantaggi**

"Le sperimentazioni e le positive esperienze del limite generalizzato a 30 km/h nelle aree urbane, sono così convincenti che non c'è alcuna ragione di attendere oltre" dice il Presidente dell'ECF Horst Hahn-Klöckner. "Attraverso le sue organizzazioni aderenti (la FIAB in Italia), l'ECF chiede ai governi nazionali europei di introdurre il limite di velocità dei 30 km/h come limite generale nelle aree urbane. Inoltre chiediamo alla Commissione Europea di stabilire questa come una priorità per la sicurezza stradale e di raccomandarla agli stati membri".

*Thomas Krag, Ursula Lehner-Lierz  
Tradotto per la Fiab da Michele Mutterle*

European Cyclists' Federation asbl  
Rue de Londres, 15 bt.3  
B - 1050 Brussels  
Tel : + 32 .2 512.98.27  
Fax : + 32.2.511.52.24  
e-mail : office@ecf.com  
Web : www.ecf.com

