



LEGAMBIENTE

DOSSIER



ZONA 30 IN CENTRO STORICO A PADOVA E CICLABILITA' DIFFUSA

- 1. Inquadriamo il problema**
- 2. La campagna di rilevamento a Padova e i dati raccolti**

1) INQUADRIAMO IL PROBLEMA

Cos'è una zona 30?

Le zone 30 sono aree della rete stradale urbana in cui il limite di velocità è di 30 km/h invece dei normali 50 km/h previsti in aree urbane dal codice della strada.¹ Sono previste dal DPR 610/1992, art. 84 e art. 145 del C.d.S. nel quale compaiono alcune direttive relative alla redazione dei Piani Urbani del Traffico e alla segnaletica di accesso a tali aree (vedi cartello verticale in intestazione).

Il "regno" delle Zone 30 è sicuramente la Germania che ne ha circa 20.000. Zone 30 si trovano anche in Francia, Svizzera, Austria e Belgio.

Potenzialità delle zone 30

Teoricamente la strategia delle zone 30 è il tipo di azione più efficace per mettere in sicurezza lo spazio della mobilità interna agli ambiti residenziali o nei centri storici.

Essa si presenta sotto diverse denominazioni, a seconda anche dei contesti nazionali: il più delle volte viene indicata come politica di "moderazione del traffico" (traffic calming); talvolta come azione di messa in **sicurezza** del traffico nelle zone residenziali. In effetti, la strategia delle "zone 30" persegue l'obiettivo primario della sicurezza dello spazio della mobilità in specifici ambiti urbani.

Il suo fine, però, è potenzialmente più ampio, perché essa mira anche a rispondere ad una domanda di maggiore **multifunzionalità** della strada urbana, la quale, con la grande diffusione della motorizzazione privata, ha finito per essere quasi esclusivamente lo spazio

¹ **Limiti di velocità in Italia**

50 km/h in città; 90 km/h fuori agglomerazione; 110 km/h su via rapida (segnalate da un pannello autostradale a fondo blu); Su autostrada (segnalate da un pannello autostradale a fondo verde): 130 km/h con bello tempo; 110 km/h al tempo di pioggia

dedicato alle automobili. Vi è dunque un problema di **riequilibrio, all'interno del settore della mobilità, tra spazio dedicato al traffico motorizzato e spazio dedicato alla mobilità pedonale e ciclabile** e, all'interno di quello motorizzato, tra spazio dedicato al mezzo pubblico e spazio dedicato al mezzo privato.

Ma la strada, sebbene rimanga dominio delle funzioni di mobilità, deve rispondere, anche **ad altre funzioni**, quali quelle tipiche del **commercio**, dell'**interazione sociale** e dell'incontro e, nelle aree di maggiore tranquillità, dovrebbe poter ospitare anche le funzioni di **gioco dei bambini**. Peraltro, va considerato anche il fatto che in tutte le nostre città vi sono ampie aree di centro storico interessate da attività di **fruizione turistica**, dove il traffico motorizzato intenso presenta non pochi motivi di incompatibilità ambientale.

Dunque, innanzitutto la sicurezza, in secondo luogo, la multifunzionalità e, infine, il miglioramento della **qualità ambientale dello spazio pubblico** di strade e piazze: un'azione sistematica di messa in sicurezza e di riequilibrio multifunzionale della viabilità urbana richiede un sensibile ripensamento del disegno dello spazio pubblico, che va colto come opportunità di miglioramento qualitativo del paesaggio urbano.

Come si vede la strategia delle zone 30 è una complessa azione con molti obiettivi; per cui non può venire ridotta ad una mera azione di moderazione del traffico, ma va inquadrata in una più complessiva politica di miglioramento dell'ambiente urbano e della sua vivibilità, sulla quale il traffico motorizzato esercita una influenza decisiva.

Zona 30 e ciclabilità diffusa

La realizzazione delle Zone 30, ed il rispetto del limite di velocità, è praticamente una preconditione per la realizzazione di aree a ciclabilità diffusa. **Ma come vedremo in seguito l'istituzionalizzazione delle Zone a Ciclabilità diffusa sono la reale condizione perché il limite si realmente rispettato.**

Come dicevamo l'abbassamento della velocità permette la maggiore multifunzionalità della strada urbana, la quale, con la grande diffusione della motorizzazione privata, ha finito per essere quasi esclusivamente lo spazio dedicato alle automobili. L'abbassamento della velocità a 30 km permette il riequilibrio tra spazio dedicato al traffico motorizzato e spazio dedicato alla mobilità pedonale e ciclabile e, all'interno di quello motorizzato, tra spazio dedicato al mezzo pubblico e spazio dedicato al mezzo privato. **Detto in altri termini: la zona 30 può esercitare un ruolo di "sistemazione ciclabile", perché il differenziale di velocità tra i veicoli motorizzati e la bicicletta è meno importante. La visibilità ed il rispetto reciproci sono migliori.** C'è anche un aspetto **psicologico** da considerare.

Queste aree rendono più sicuro e piacevole muoversi senza usare l'automobile, dunque i cittadini sono maggiormente invogliati, per i loro spostamenti brevi, a muoversi a piedi o in bicicletta.

Le zone 30 riducono i consumi e le emissioni

L'istituzione di una Zona 30, dove il traffico è più fluido, comporta meno di fasi di accelerazione e frenata, una riduzione del consumo di carburante e, di conseguenza, una lieve riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti, quali ossidi di carbonio, ossidi di azoto, polveri sottili, Pm 10. Si è riscontrato anche una diminuzione dell'inquinamento acustico dovuto alla ridotta velocità del traffico.

Sicurezza stradale

La distanza di fermata di un'automobile che rotola a 50 km/h è di 29 metri, a 30 km/h è di 13 metri (su carreggiata secca). In occasione di una collisione con un'automobile che rotola a 50 km/h, un pedone ha soltanto il 20% di possibilità di sopravvivenza, ad una velocità di 30km/h questa possibilità di sopravvivenza è uguale al 90%. L'impatto in occasione di una collisione a 50 km/h è uguale ad una caduta libera di 10 m o di 3 piani. A 30km/h, l'impatto corrisponde ad una caduta di 3,5m o "soltanto,, 1 piano.

In Italia, nelle maggiori aree urbane, circa i 2/3 delle vittime di incidenti stradali sono costituiti da utenti deboli (pedoni e ciclisti) e da conducenti di motocicli: ad esempio, nel 2003 nelle 14 principali aree urbane italiane sono stati uccisi 157 pedoni, su un totale di 594 morti per incidenti stradali (dato che comprende anche gli incidenti che sono avvenuti tra veicoli, senza coinvolgere i pedoni).

Dove il limite di 30 km è veramente rispettato gli incidenti e le loro conseguenze si abbassano. Vedi la tabella che segue riferita a Londra.

| Riduzione degli incidenti e dei danni nelle zone con limite di velocità di 30 km/ora rispetto a zone con limite a 50 km/ora | | |
|--|------------------|-----------------------------|
| <i>Tipologia di utenti</i> | <i>Incidenti</i> | <i>Morti e feriti gravi</i> |
| Tutti gli utenti | - 42% | - 46% |
| Bambini | - 49% | - 50% |
| Pedoni | - 32% | - 35% |
| Ciclisti | - 17% | - 38% |
| Motociclisti | - 33% | - 39% |
| Automobilisti | - 53% | - 62% |

Dati tratti da Braking point – 20mph speed limits in London - 2009
(<http://legacy.london.gov.uk/assembly/reports/transport/braking-point-20mph.pdf>)

2) LA CAMPAGNA DI RILEVAMENTO A PADOVA E I DATI RACCOLTI

La campagna di rilevamenti col teleaser

Tra il 4 e il 16 maggio 2012 Legambiente ha effettuato un'indagine sull'effettivo rispetto del limite di 30 Km/h nell'ampia zona a Traffico Limitato (ZTL) nel centro storico di Padova. In sintesi, dai monitoraggi con il telelaser realizzati dai volontari di Legambiente è emerso che su 16 vie monitorate solo in una, via Zabarella, la maggioranza dei mezzi a motore (68%) rispetta il limite di velocità, ma solo perché sulla strada è costante la presenza di ciclisti e pedoni. Nelle altre 15 la maggioranza dei mezzi a motore non rispetta i limiti: dal 66% di via C. battisti al 97% di Riviera Ruzzante. In media in queste 15 vie il 79% dei mezzi a motore non rispetta il limite. **Ma quando lo rispetta è perché è i mezzi sono costretti a rallentare per la presenza di ciclisti e pedoni.**

Questi i risultati in dettaglio

| | RIVIERA MUSSATO direzione verso Ponte Tadi * | VIA XX SETTEMBRE direzione verso Via Roma * | VIA XX SETTEMBRE direzione verso Piazza Castello * | VIA. C. BATTISTI direzione verso Via Ospedale * | VIA S.SOFIA Direzione verso Via C. Battisti * |
|--------------------------------------|--|---|--|---|---|
| Supera il limite di 30 km/h | 90% | 76% | 77% | 76 % | 66%. |
| Viaggia a più di 40 km/h | 44% | 22% | 24% | 14% | N.P. |
| Viaggia tra 45 e 55 km/h | 20% | 10% | 12% | 2% (sino a 52 km/h) | N.P. |
| Rispetta il limite di 30 km/h | 10% | 24% | 23% | 24% | 44% |
| Velocità massima registrata | 61 chilometri ora | 55 chilometri ora | 55 chilometri ora | 52 chilometri ora | N.P. |
| | * Provenienza da via S. Tommaso | * Provenienza da angolo via Barbarigo | * Fino a rotonda | * Provenienza da incrocio via S. Sofia | * Provenienza da via Gabelli |

| | RIVIERA MUSSATO direzione C.so Milano * | VIA DEI TADI direzione via Concariola * | VIA G. STAMPA direzione Riviera Tito Livio * | VIA PORCILIA direzione Piazza Eremitani * | VIA ZABARELLA direzione via S. Biagio * |
|--------------------------------------|---|---|--|---|---|
| Supera il limite di 30 km/h | 93% | 75% | 67% | 73% | 42% |
| Viaggia a più di 40 km/h | 44% | 20% | 15% | 16% | 10% |
| Viaggia tra 45 e 55 km/h | 21 % | 11% | 8% | 7% | no |
| Rispetta il limite di 30 km/h | 7% | 25% | 33% | 27% | 68% |
| Velocità massima Registrata | 74 Km/h | 56 km/h | 55 km/h | 55 km/h | 44 km/h |
| | * Provenienza da Ponte Tadi | * Provenienza Piazze | * Provenienza Via del Santo | * Provenienza Boschetti (via Gozzi) | * Provenienza via San Francesco |

| | RIVIERA TITO LIVIO direzione Riviera Ruzzante* | RIVIERA BUSINELLO direzione via Belludi * | VIA GALILEI Direzione via S. Francesco* | VIA BARBARIGO (ultimo tratto) verso via XX Settembre * | VIA VESCOVADO direzione Duomo * | RIVIERA RUZZANTE direzione Riviera Businello * |
|-------------------------------|---|--|---|--|--|--|
| Supera il limite di 30 km/h | 90% | 94% | 73 % | 72% | 62% | 97%% |
| Viaggia a più di 40 km/h | 32% | 47% | 23% | 10% | 18% | 41% |
| Viaggia tra 45 e 55 km/h | 15% | 24% | 8% (tra 45 e 50) | 4% (tra 45 e 50) | 5% (tra 45 e 50) | 33% |
| Rispetta il limite di 30 km/h | 10% | 6% | 27% | 28% | 38% | 3% |
| Velocità massima registrata | 55km/h | 57km/h | 51 km/h | 50 km/h | 50 km/h | 68 km/h |
| | * provenienza Riviera Ponti Romani | * Provenienza Riviera Ruzzante | * Provenienza via del Santo | * Provenienza Duomo | Provenienza Ponte Tadi | * Provenienza Riviera Tito Livio |

Conclusioni

Come dicevamo, mentre compivano i rilevamenti i volontari di Legambiente hanno **sistematicamente notato che i mezzi a motori rispettavano il limite di velocità in presenza di ciclisti e pedoni.**

Infatti **per ottenere una vera riduzione della velocità non basta un semplice atto amministrativo: occorre che nella "zona 30" gli automobilisti percepiscano di entrare in uno spazio non esclusivamente loro.**

Per questo **Legambiente** da tempo chiede l'**istituzione formale**, nella ZTL, di un'area a ciclabilità diffusa, ovvero: **bidirezionalità per le bici anche nei sensi unici per le auto**, apponendo un'apposita segnaletica. **Il limite di 30km/h sarebbe così osservato, perché gli automobilisti sarebbero costretti ad essere più cauti, sapendo di poter incontrare ciclisti che vengono loro incontro.** innescando un circolo virtuoso che migliorerebbe sicurezza stradale e qualità urbana. In pratica, **se la zona 30 è necessaria alla ciclabilità diffusa, l'istituzionalizzazione di quest'ultima diventa la garanzia del reale rispetto del limite di velocità nella zona 30.**

Controprova? Le strade dove la velocità è più alta sono proprio quelle in cui è vietato il transito alle biciclette a causa delle rotaie del tram: Riviera T. Livio , Ruzzante e Businello: qui dal 90 al 96% dei mezzi a motore non rispetta il limite dei 30km/h vigente anche in queste strade.

Aree urbane a Ciclabilità diffusa sono già state realizzate a **Ferrara, Reggio Emilia, Piacenza, Bolzano, Bologna**, dove è consentito il doppio senso di marcia per le biciclette nei centri storici.

Per altro la realizzazione di un'area urbana a Ciclabilità diffusa, è, pur timidamente, recepita dal Bici Master Plan² 2010-2015 approvato dal Consiglio Comunale.

Ringraziamenti

ad

Alberto Fiorillo, per l'ampio materiale di documentazione messo a disposizione

Serena Carpentieri, per il telaser di Legambiente Nazionale messo a disposizione

Luisa Caldon, per il coordinamento dei volontari

e a

Luca Berton, Antonietta Fadda, Pietro Galante, Angelo Galato, Davide Gobbo, Marco

Iconic, Davide De Martini, Luca Leone, Margherita Masignani, Tiziana Mazzucato,

Gabriella Midilli, Chiara Ogniben, Alberto Ragazzi, Andrea Ragona

Per il paziente lavoro di rilevamento con il telaser

A cura di Lucio Passi

Padova, 20 maggio 2012

² Dalla relazione del BMP a p14... Tutta la viabilità locale diventa a ciclabilità diffusa tramite la realizzazione di isole ambientali, con Zone 30 e Zone Residenziali. Le soluzioni tipologiche saranno stabilite di volta in volta e le isole ambientali residenziali potranno contenere gli itinerari di raccordo locale o essere interessate anche dagli itinerari principali ...

Legambiente Padova O.N.L.U.S. – Circolo Eleonora Chinni

Piazza Caduti della Resistenza 6, 35138 Padova – Tel. 049.8561212; Fax 049.8562147

E-mail: circolo@legambientepadova.it - Sito internet: www.legambientepadova.it