

CITTÀ 30 ISTRUZIONI PER L'USO

Mercoledì 22 febbraio, ore 18:30
Cascina Nascosta, Viale Alemagna 14
(dentro il Parco Sempione)

SAI
CHE
PUOI?



legambid

CASCINA
NASCOSTA



CASCINA
NASCOSTA



Milano - 22 febbraio 2023

Città 30: (ri)diamo strada alle persone

Matteo Dondé Architetto

**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 alle persone
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

(RI)DIAMO STRADA ALLE PERSONE

L'80% dello spazio aperto accessibile nelle nostre città, **il luogo delle attività e delle relazioni sociali, è costituito dalle strade**

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

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

DALLA CITTA' PER LE AUTO ALLA CITTA' PER LE PERSONE: IL CONCETTO DI LIVING STREET

Il concetto di **living street** riferisce della possibilità di **pensare alla strada urbana:**

- ✓ non solo come **asse di scorrimento del traffico veicolare**
- ✓ quanto come **spazio di relazione tra una pluralità di utenti** (automobilisti, pedoni, ciclisti, residenti, studenti..) **e di funzioni**

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

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA STRADA DEI VEICOLI: LUNGARNI DI FIRENZE



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA STRADA DELLE PERSONE: LUNGO SENNA PARIGI



2016

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA STRADA DELLE PERSONE: LUNGO SENNA PARIGI



2017

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA STRADA DELLE PERSONE: LUNGO SENNA PARIGI



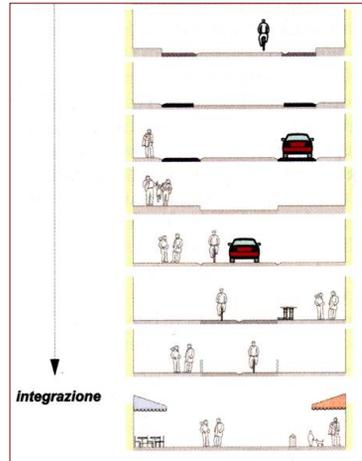
2022

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA CITTA' 30: SPAGNA



Spagna, limite di velocità a 30 km/h in città: una svolta storica per la mobilità

Di Maria Macchié - 11 Maggio 2021, ultimo aggiornamento 2021

A partire da oggi in Spagna il limite di velocità in città sarà pari a 30 km/h. Una decisione volta ad aumentare il livello di sicurezza e ridurre il numero di incidenti.



Foto di Free-Photos da Pixabay

A partire da oggi chi circola in città in Spagna non potrà superare i 30 km/h. Il nuovo limite di velocità è stato introdotto con l'obiettivo di tutelare la sicurezza degli automobilisti e dei pedoni e riguarda, secondo quanto indicato dalla Dirección General de Tráfico (Dgt), un dipartimento del Ministero degli Interni, il 70-80% delle strade cittadine.

<https://www.lamoncloa.gob.es/consejodeministros/resumenes/Paginas/2020/101120-cministros.aspx>

La Spagna sceglie i 30 km all'ora

Il nuovo codice della strada ha imposto limiti di velocità molto più stringenti all'interno dei centri urbani

Dal 11 maggio 2021 in Spagna il nuovo codice della strada ha imposto limiti di velocità molto più stringenti all'interno dei centri urbani:

- ✓ **30 Km/h** su tutte le strade con carreggiata unica e marciapiede
- ✓ **20 Km/h** su tutte le strade con carreggiata unica senza marciapiede (tipicamente i vicoli e le stradine dei centri storici)
- ✓ **50 km/h** resterà soltanto sulle strade con due o più corsie per ciascun senso di marcia

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

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



2012



2008



2014



2015

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

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

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



2008



2008



2012



2014

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

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

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



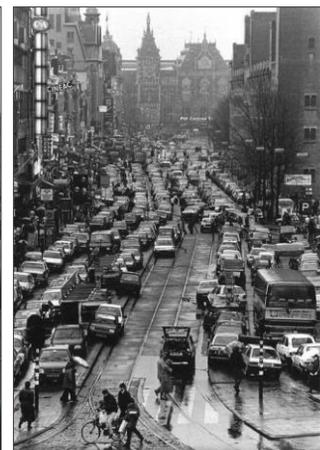
<http://www.urb-i.com/before-after>

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

**REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA)
DELLO SPAZIO PUBBLICO**

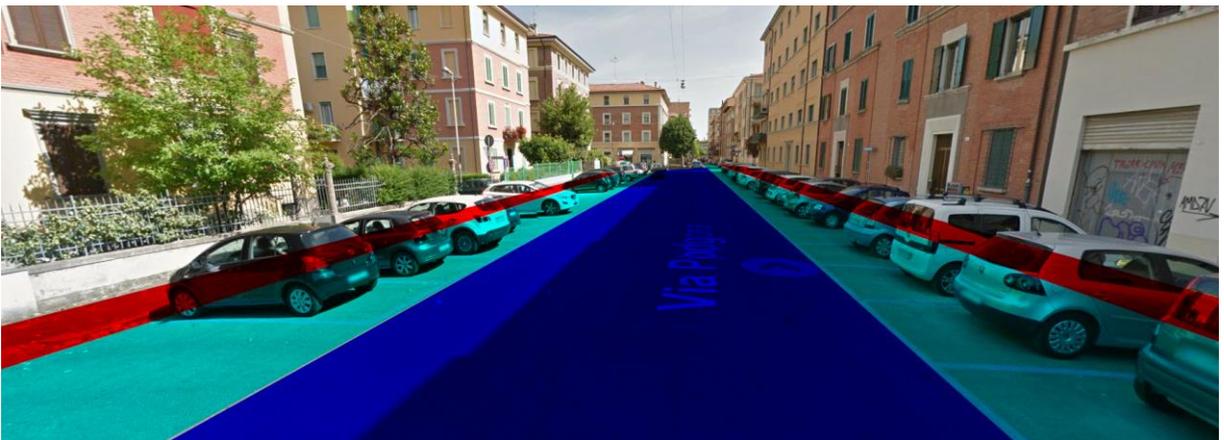


Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

**REDISTRIBUZIONE (DEMOCRAZIA)
DELLO SPAZIO PUBBLICO**



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA CITTA' DELLE PERSONE ? MILANO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA CITTA' DELLE PERSONE PARIGI



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

ORGANIZZAZIONE MONDIALE DELLA SANITA': IDEE PER RENDERE PIU' «CAMMINABILI» LE CITTA'



Ocho ideas para hacer más 'caminables' las ciudades

'Ayudas' para llegar al reto de los 10.000 pasos al día que recomienda la Organización Mundial de la Salud



1 Aceras De 2,20 metros

«La ley establece un mínimo de 1,80 metros, de manera que puedan cruzarse dos sillas de ruedas, pero lo ideal es dar el salto hasta los 2,20 metros», sugieren desde la Red Ciudades que Caminan. Suyas son todas estas propuestas.

2 Velocidad A 30 por hora

«Algunas ciudades han 'reducido' ya su velocidad, lo que disuade a muchos de utilizar el coche y los colegios no debería permitirse circular a más de 30 km/h».

3 Bancos Cada 100 metros

«Que haya bancos para descansar cada poco ayuda especialmente a los mayores. Deben tener reposo y funcionalidad. Actualmente se están diseñando bancos de hormigón que son estéticos, pero no permiten sentarse por tanto, no te puedes impulsar para levantarte y volver a sentarte que sean de acero porque resultan fríos en invierno y calientes en verano. El material más adecuado es la madera que dure cien metros; y también los pasos de cebras».

4 Aceras continuas Sin semáforo

«El 90% de las aceras se interrumpen al llegar a una intersección y, en el mejor de los casos, hay un paso de peatones. Proponemos aceras continuas que no obliguen al peatón a detenerse en su itinerario. Los coches pasarían por tramos señalizados con rayas blancas pero del mismo pavimento que la acera. Es mejor que no haya semáforo, ya que al darle continuidad a la acera, el peatón entiende que es su espacio y no se

3- Sedute ogni 100 metri

Le sedute per riposare favoriscono l'andare a piedi, specialmente per gli anziani.
Il materiale più adeguato è il legno. Devo essere collocate ogni 100m circa.

È pericoloso che coesistano in el mismo espacio peatones y bicis. El riesgo no

5- Bici sui marciapiedi: un cattivo binomio

I percorsi ciclabili su marciapiede si sono rivelati infruttuosi. Esistono studi che assicurano che nelle città in cui esistono, molte persone anziane non scendono in strada per paura di essere investite da una bicicletta o da un monopattino. È pericoloso che coesistano nello stesso spazio. Il rischio non è solo percepito, è reale.

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

MODERAZIONE DEL TRAFFICO: NON BASTA UN CARTELLO



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

**MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30:
L'ESEMPIO OLANDESE**



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

**MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30:
L'ESEMPIO OLANDESE**



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO OLANDESE



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

**MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30:
L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)**



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

**MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30:
L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)**



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO DI COPENHAGEN (1.200.000 abitanti)



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: L'ESEMPIO DI EDINBURGO (500.000 abitanti)



Edinburgh looks set to introduce 20mph zone across city

Trial last year found jump in kids cycling to school and residents in favour of lower limits

by Simon_HadMichael September 24, 2014

Less than four weeks remain until a consultation in Edinburgh to apply a 20mph speed limit to most streets across the city, including those with high numbers of cyclists, closes. A trial last year in the Scottish capital's south central borough saw residents give a resounding 'Yes' to the concept.

According to City of Edinburgh Council, the 20mph speed limit is intended for "the city



20mph sign (CC licensed by Edinburgh/rems via Flickr)



Risultati del progetto pilota di zona 30 del 2014 a Edinburgh:

- ✓ Spostamenti in bici + 5%
- ✓ Spostamenti a piedi + 7%
- ✓ Spostamenti in auto - 3%

- ✓ Bambini in bicicletta a scuola: dal 4 al 12%
- ✓ Adolescenti in bicicletta a scuola: dal 3 al 21%
- ✓ Genitori disposti a lasciare bambini giocare fuori: dal 31 al 66%

Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA CITTA' 30 E LA QUALITA' URBANA: 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>

Città 30: (ri)diamo alle persone

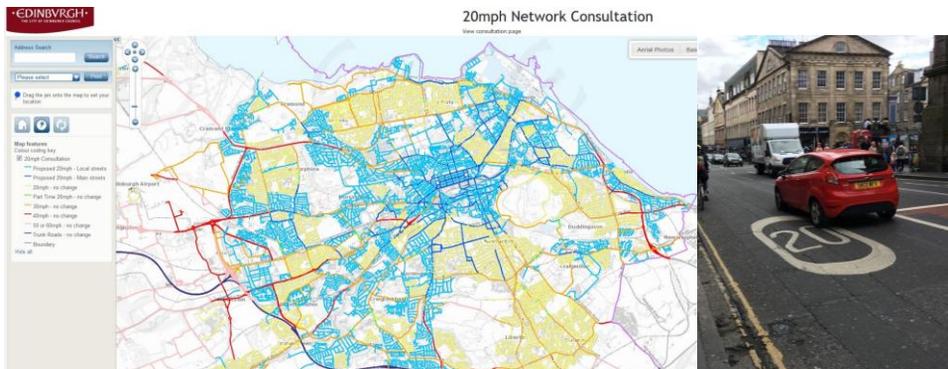
Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA CITTA' 30 E LA QUALITA' URBANA: 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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

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

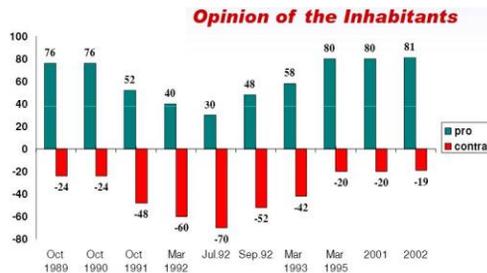


1992
L'introduzione della Zona 30 (chiamata Tempo30) era osteggiata dai cittadini che la approvavano solo per il 44% (29% tra gli automobilisti)



1994
Dopo due anni di sperimentazione il tasso di approvazione era salito al 77% (67% tra gli automobilisti)

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



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

**LA CITTA' 30 E LA SALUTE:
L'ESEMPIO DI BARCELONA (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 alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

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



Barcelona: se le strade ritornano alle persone

Storia | [Ritorna a società](#) | di [Matteo Dondé](#) | 23 maggio 2019

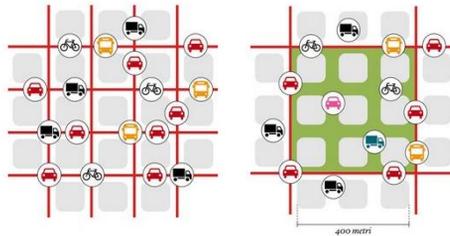
di [Luca](#) | [Paola](#) e [Le](#) | [Margherita](#) | [Fico](#) e [altre](#) | [52](#) | [122](#) persone



Le rivoluzioni possono cominciare in molti modi, ma solitamente la causa scatenante che accende la miccia della novità risiede nella volontà di cambiare uno stato di cose che viene percepito come ingiusto, diseconomico, dannoso o tutt'e tre le cose insieme. « Barcelona sta tracciando un nuovo corso verso una mobilità sempre più a misura di persona, togliendo spazio alle auto. In questi giorni, dopo la pubblicazione di un articolo su [The Guardian](#), anche altre testate hanno ripreso la notizia, ampliandola: è il caso di [Internazionale](#) che ha tradotto un pezzo di Kate Grotzinger uscito su Quartz, corredandolo anche con infografiche che valgono più di tante parole.

Il nuovo piano di mobilità di Barcellona – presentato nel 2014 e scaricabile da [qui](#) – sta entrando nel vivo e la municipalità ha intenzione di ridurre il traffico del 21 per cento. Ma c'è di più: la strada per farlo è liberare quasi il 60 per cento delle vie attualmente utilizzate dalle auto per trasformarle in "spazi per i cittadini".

Questo piano innovativo prenderà il via grazie ai "superisolati", cioè mini-quartieri attorno a cui il flusso del traffico attualmente composto da auto verrà via via ridimensionato per "riempire la nostra città con la vita", come recita lo slogan della campagna.



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

LA CITTA' 30 E LA SALUTE: 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.2022.11.003>

Get rights and content

Under a Creative Commons license

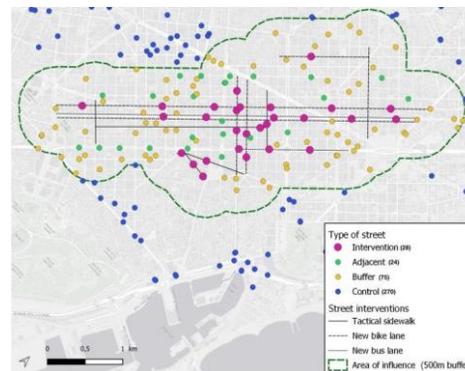
open access

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 alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 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 alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 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 alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



#Love30 #LaStradaÈdiTutti a Partire dal Più Fragile



Città 30: (ri)diamo alle persone

Matteo Dondé Architetto - www.matteodonde.com

Milano Cascina Nascosta - 22 febbraio 2023