

Altreconomia
(<https://altreconomia.it/>)



(<https://revive.altreconomia.it/www/delivery>

[/ck.php?oaparams=2__bannerid=676__zoneid=56__cb=93a66a6a8a__oadest=https%3A%2F%2Faltreconomia.it%2Ftipologia%2Fabbonamenti%2F](https://ck.php?oaparams=2__bannerid=676__zoneid=56__cb=93a66a6a8a__oadest=https%3A%2F%2Faltreconomia.it%2Ftipologia%2Fabbonamenti%2F))

INTERNI ([HTTPS://ALTRECONOMIA.IT/AREA-TEMATICA/INTERNI/](https://altreconomia.it/area-tematica/interni/)) / APPROFONDIMENTO ([HTTPS://ALTRECONOMIA.IT/CATEGORIA/APPROFONDIMENTO/](https://altreconomia.it/categoria/approfondimento/))

Pedoni e ciclisti si riprendono la strada grazie alle “zone 30”

di Ilaria Sesana (<https://altreconomia.it/author/ilaria-sesana/>) — 1 Maggio 2018

Interventi di moderazione, come limiti di velocità ridotti a trenta chilometri orari ed elementi urbanistici e planimetrici, non eliminano auto o parcheggi, ma riducono il traffico, i rischi e l'inquinamento, restituendo gli spazi ai cittadini

Tratto da Altreconomia 204 — Maggio 2018 (<https://altreconomia.it/prodotto/204/>)



La zona 30 di Casalmaggiore. Durante i tre mesi di sperimentazione è stata lanciata una raccolta firme per chiedere che la limitazione del traffico diventasse permanente © Comitato Slow Town Casalmaggiore

Sui volantini distribuiti all'ingresso della sala consiliare del Municipio 4 di Milano -periferia Sud-Est della città- campeggia uno slogan: "Zona 30 gente contenta". Una cinquantina di persone si sono riunite in una sera di metà aprile per scoprire che cosa sia esattamente quella "Zona 30" che l'associazione Genitori Antismog (genitoriantismog.it) (<http://genitoriantismog.it>)), in collaborazione con Fiab-Ciclobby (ciclobby.it) (<http://ciclobby.it>)), Confesercenti e il Comune di Milano vuole sperimentare in una piccola porzione del quartiere che comprende via Tagliamento, via Scrivia, via Don bosco e piazza San Luigi. Matteo Dondè, architetto e urbanista che da una ventina d'anni lavora sulla progettazione e la gestione degli spazi pubblici illustra -dati e immagini alla mano- i cambiamenti che verranno messi in atto tra il 10 e il 13 maggio: "Ridisegneremo i parcheggi, in modo da creare delle *chicane* per rallentare la velocità delle auto -spiega-. Inoltre, i dati sull'incidentalità registrati nel quartiere ci dicono che questi avvengono soprattutto agli incroci e in corrispondenza delle strisce pedonali.

Perciò faremo in modo di metterli in sicurezza. Infine la sperimentazione prevede la creazione di piccole aree verdi e l’installazione di sedute davanti agli esercizi commerciali”.Le auto non spariranno e resteranno anche i parcheggi. Ma gli interventi di moderazione del traffico, che consentiranno alle vetture di raggiungere una velocità massima di 30 chilometri all’ora, andranno a scoraggiare il “traffico di attraversamento” da parte degli automobilisti che abbandonano le strade più trafficate alla ricerca di una scorciatoia per raggiungere più rapidamente la propria destinazione. “Nel 2010 l’implementazione di una zona 30 in un quartiere di Reggio Emilia ha permesso di eliminare una fetta importante di traffico di attraversamento -spiega Dondé-. Abbiamo registrato un calo del 20% nelle ore del mattino e del 50% nella fascia serale”.

Per Dondé la moderazione del traffico rappresenta il “principio portante” della nuova mobilità: “Se le strade sono poco sicure, perché si verificano molti incidenti e le auto procedono a velocità elevata anche nei centri urbani, non riusciremo a convincere le persone a spostarsi a piedi o in bicicletta. Il tasso di mortalità per un pedone che viene investito da un’auto alla velocità di 50 chilometri l’ora è del 60%. Ma scende al 15% se l’impatto avviene a 30 chilometri l’ora”.