



1ª Edizione

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

LUNEDÌ 17 NOVEMBRE 2025 9.30-16.30

Sala 20 Maggio 2012, Regione Emilia-Romagna
Viale della Fiera 8, Bologna



Bologna 17 novembre 2025

MOBILITÀ ATTIVA E SICUREZZA IN STRADA: UN CONNUBIO IMPRESCINDIBILE PER LO SVILUPPO DELLE NOSTRE COMUNITÀ

MOBILITA' ATTIVA E SPAZIO PUBBLICO: I PUMS ITALIANI E IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



Gli **studi sul traffico italiani** sono ancora sviluppati come strumenti mirati all'ottimizzazione delle risorse stradali esistenti, con l'**obiettivo primario di garantire la massima efficienza della circolazione automobilistica**

Approccio strettamente legato alla visione tradizionale degli “ingegneri del traffico”

La progettazione della mobilità non può più limitarsi alla pianificazione delle sole componenti legate allo spostamento, focalizzandosi esclusivamente sulla domanda di mobilità e sull'offerta di infrastrutture e servizi.

Progettare una mobilità sostenibile significa, di fatto, ripensare l'intera città, avendo come punto di partenza lo spazio pubblico

LA STRADA DELLE AUTOMOBILI: LE CITTA' ITALIANE

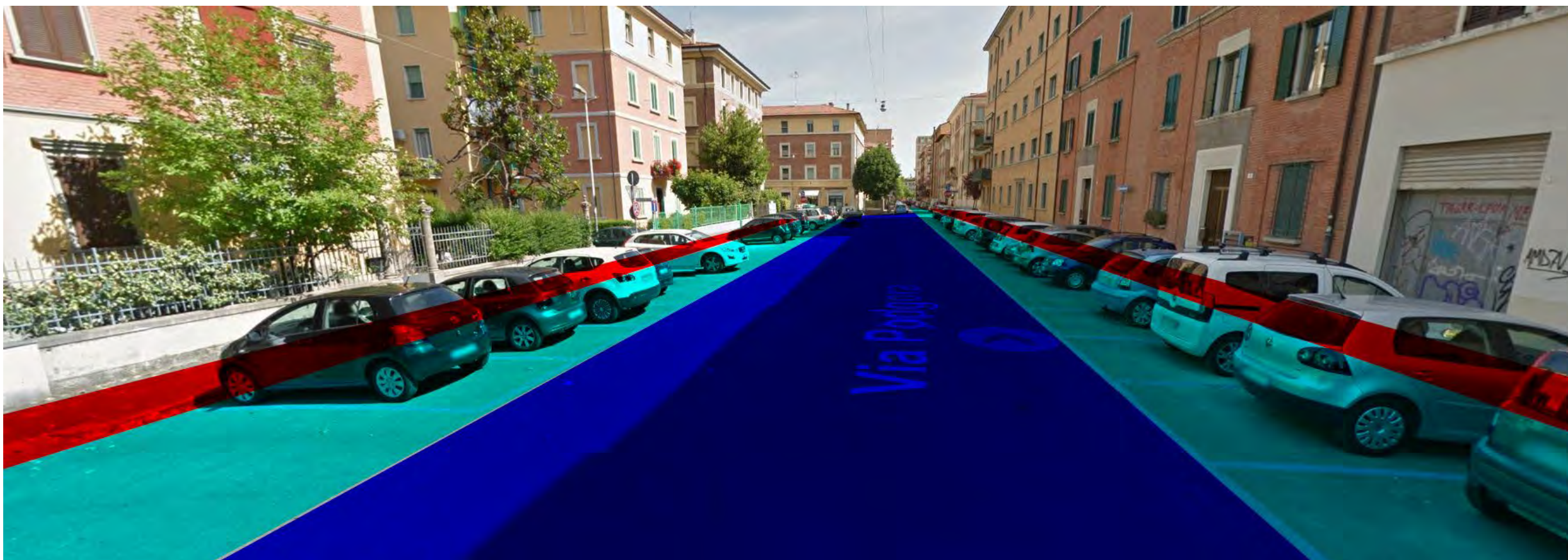


Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



LA STRADA DELLE AUTOMOBILI: L'ARROGANZA DELLO SPAZIO PUBBLICO



In media tra il 70 e l'80% dello spazio pubblico dedicato ai veicoli motorizzati

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



MOBILITA' ATTIVA E SPAZIO PUBBLICO: LA NORMATIVA ITALIANA E IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



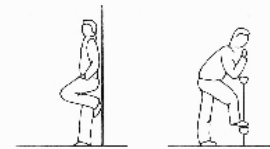
Il decreto del MIT n.6792/2001, recante norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, al cap 3.4.6 dispone: ***La larghezza del marciapiede va considerata al netto sia di strisce erbose o di alberature che di dispositivi di ritenuta. Tale larghezza non può essere inferiore a metri 1,50.***



IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE: IL CENTRO STORICO DI MILANO (Area C)



1,50 m



0,70 – 1,00 m



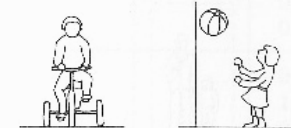
0,70 bis 1,00 m



1,50 bis 2,50 m



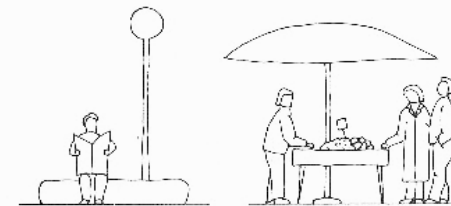
1,50 – 2,00 m



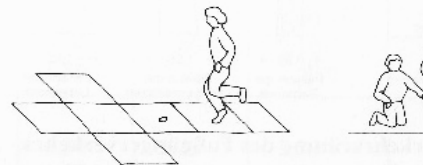
1,50 bis 2,00 m



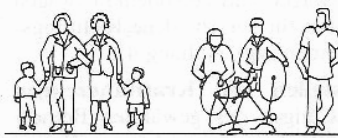
2,50 bis 5,00 m



2,50 – 3,50 m



2,50 bis 3,50 m



5,00 m und mehr



4,00 m und mehr



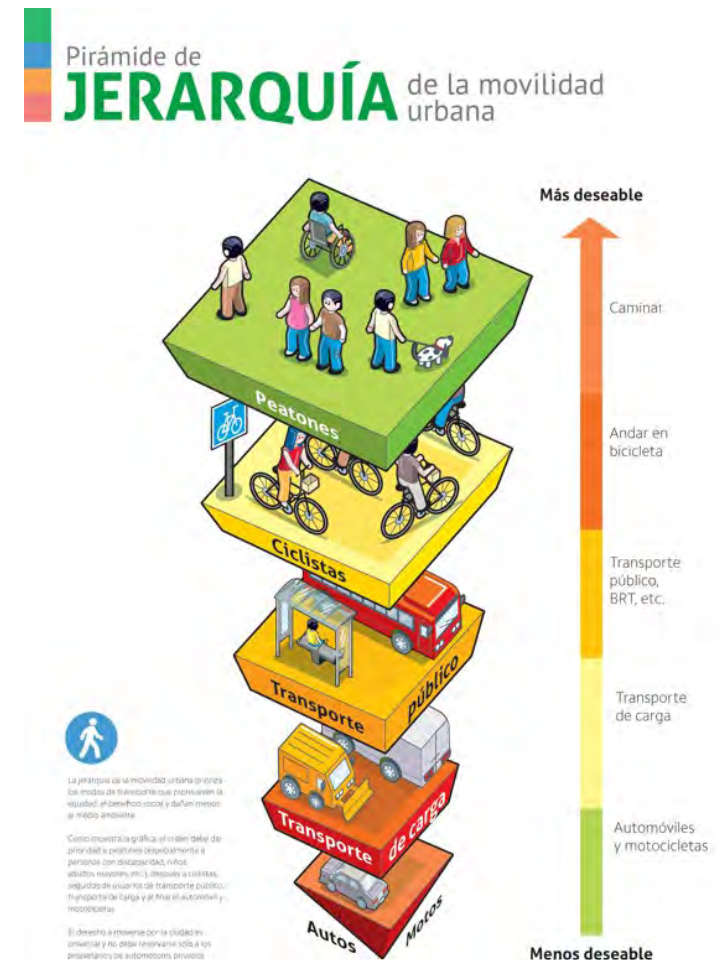
4,00 m und mehr

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



IL LINGUAGGIO DELLE PERSONE: IL CENTRO DI PARIGI



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



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



1- Marciapiedi di min. 2,20m

La legge stabilisce un minimo di 1,80m, in modo che si possano incrociare due sedie a rotelle, ma l'ideale è arrivare a il minimo di 2,20m

2- A 30 Km/h

Il limite di velocità di 30 km/h scoraggia molte persone dall'usare l'auto. Nelle zone intorno alle scuole, il limite di velocità non dovrebbe superare i 10 km/h.

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.

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.

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 a 30 kilómetros por hora, lo que disuade a muchos de utilizar el coche. En los entornos de los colegios no debería permitirse circular a más de 10 km/hora».

3 Bancos Cada 100 metros

«Que haya bancos para descansar cada poco anima a andar, especialmente a los mayores. Deben tener reposabrazos y priorizar la funcionalidad. Actualmente se están diseñando bancos macizos de hormigón que son estéticos, pero no permiten meter los pies por debajo, y por tanto, no te puedes impulsar para levantarte. Tampoco es conveniente que sean de acero porque resultan fríos en invierno y se calientan en verano. El material más adecuado es la madera. Deben situarse a unos cien metros; y también los pasos de cebra».

4 Acera continua 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 fija en el semáforo, por lo que resulta contraproducente».

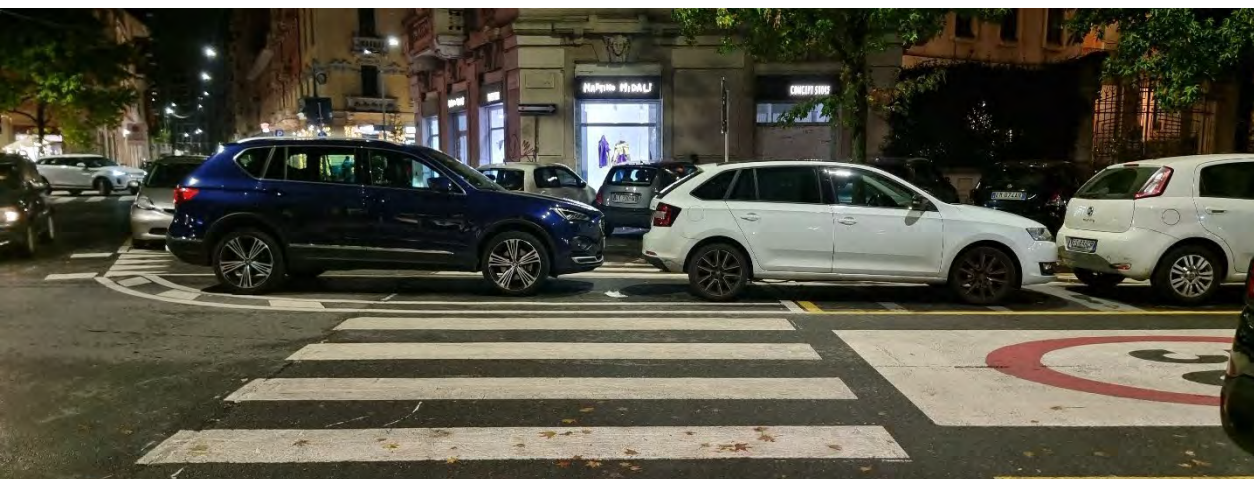
5 Acera-bici Un mal binomio

«Las aceras-bici se han demostrado fallidas. Hay estudios que aseguran que en las ciudades donde existen, muchas personas mayores no bajan a la calle por miedo a ser atropellados por una bicicleta o un patinete. Es peligroso que coexistan en el mismo espacio peatones y bicis. El riesgo no solo es percibido, es real, por lo que exigimos su desmantelamiento».

6 Plataforma única Coches y peatones

«En calles muy estrechas una solución son las aceras de plataforma única, es decir, sin bordillos. No se interrumpe el camino del peatón con subidas y bajadas; y los coches, que comparten espacio con los de a pie, entienden que en cualquier sitio puede aparecer una persona, de manera que conducen despacio. Nuestra propuesta es que lo hagan a 10 km/hora».

MOBILITA' ATTIVA E SPAZIO PUBBLICO: IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



NON SI PUO' INCENTIVARE LA MOBILITA' ATTIVA SENZA SICUREZZA STRADALE



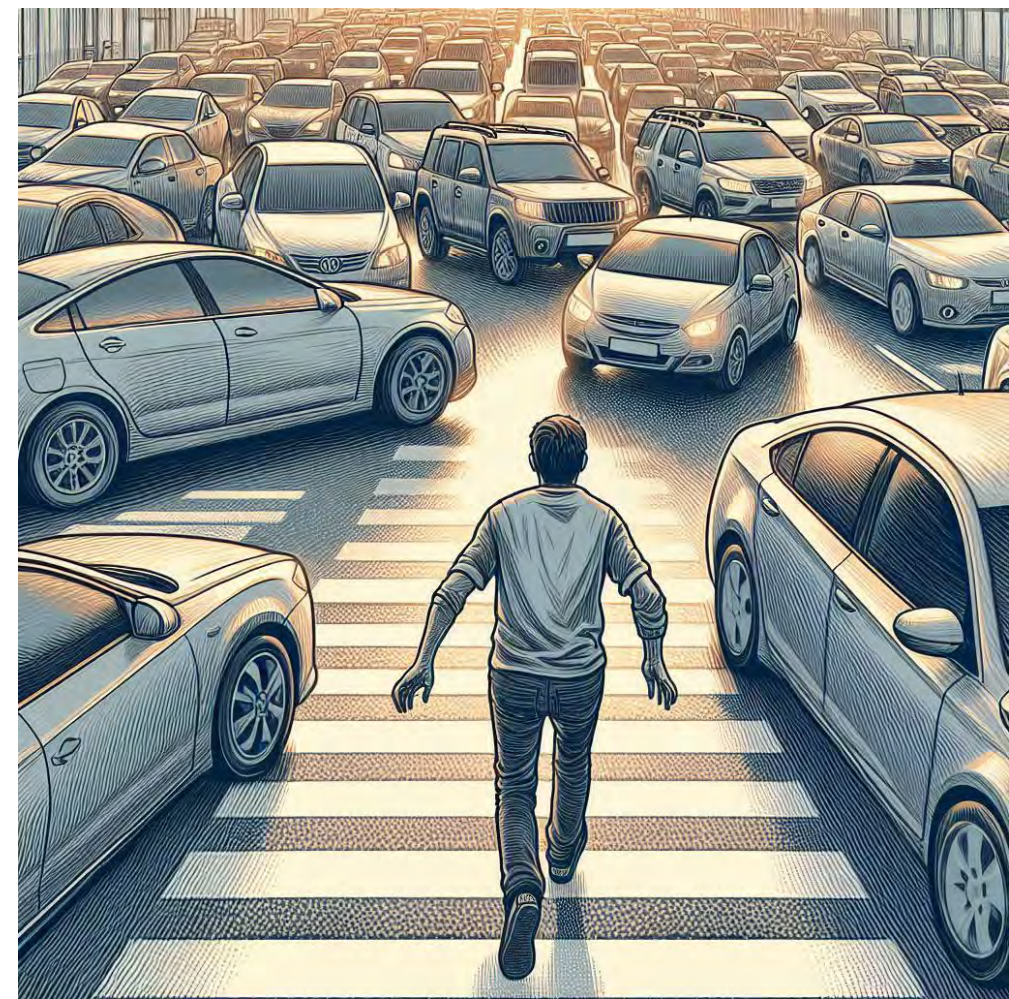
Da uno studio condotto dai ricercatori olandesi
Piet Rietveld e Vanessa Daniel emerge che

**il principale deterrente alla mobilità
pedonale e ciclistica
(mobilità attiva)**

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>

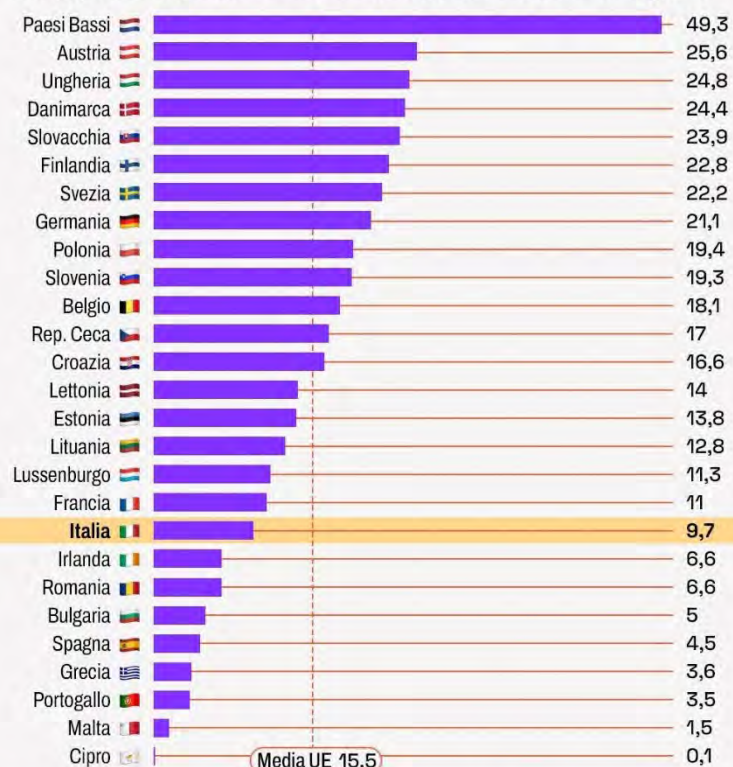


CONSEGUENZE: L'ITALIA E' TRA I PAESI EUROPEI IN CUI CI SI SPOSTA MENO IN BICI E A PIEDI



L'Italia è tra i Paesi UE in cui ci si sposta meno in *bici* o a *pedi*

% di popolazione che cammina o va in bicicletta almeno 30 minuti al giorno



Media UE 15,5

Fonte: Eurostat, Walking and cycling at least 30 minutes per day by sex, age and educational attainment level (2022)

Per andare al lavoro usiamo *sempre più l'auto* e meno i mezzi

Variazione percentuale nel mezzo di trasporto tra casa e lavoro, dal 2013 al 2022, in Italia



Fonte: Elaborazione Francesco Armillei sui microdati ISTAT

20 GENNAIO 2020 19:25

Ore perse nel traffico, la classifica mondiale: Roma seconda solo a Bogotá, Milano settima

E' ciò che emerge dal Global card scorecard di Inrix, che analizza i trend della congestione urbana in 200 città di 38 Paesi



**Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità**

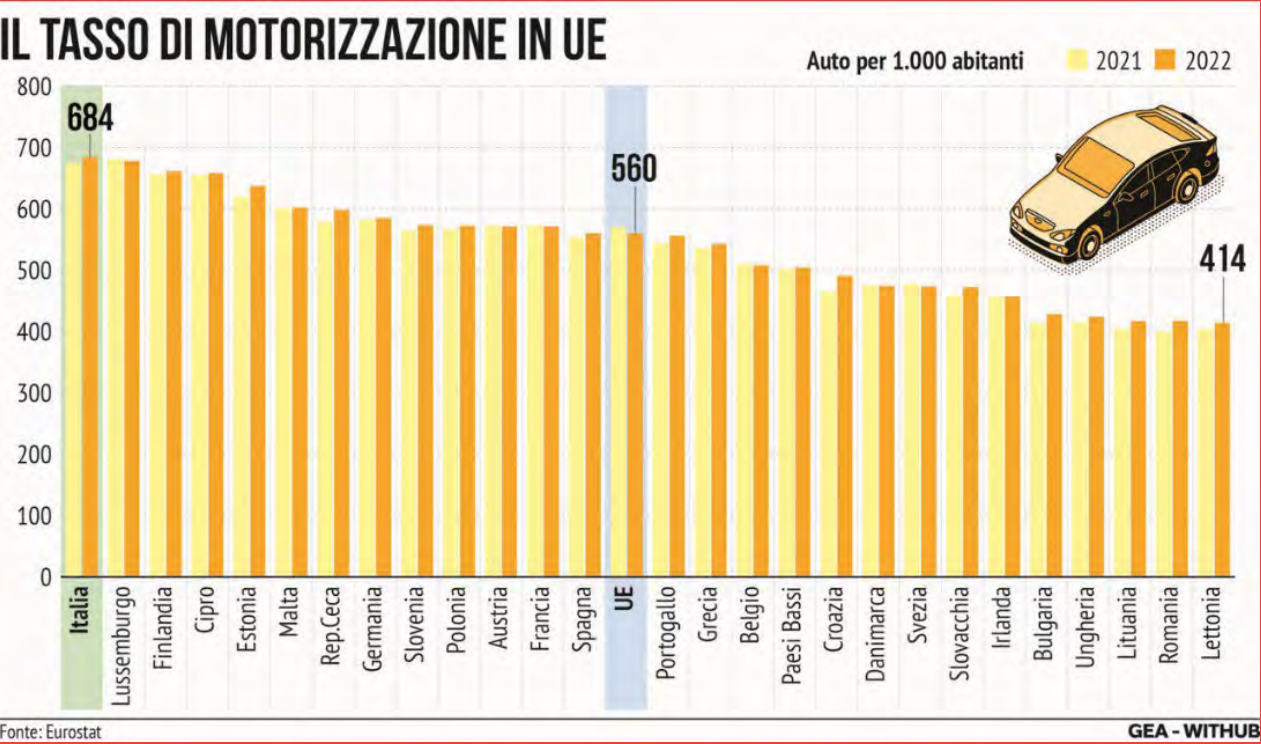
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

**STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA**

Bologna - 17 novembre 2025



CONSEGUENZE: TASSO DI MOTORIZZAZIONE IN CONTINUA CRESCITA



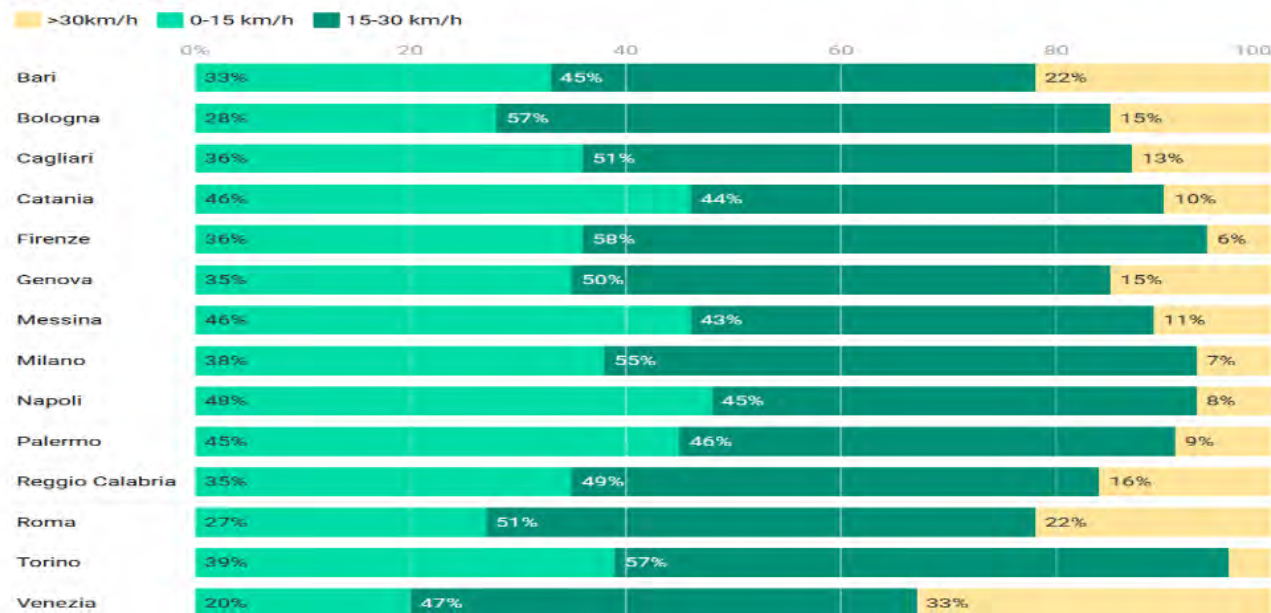
	2015	2022	2023	Var. 2022-23	Var. 2015-23
Roma	61,3	64,5	66,2	+1,7	+4,9
Milano	51,0	50,7	51,6	+0,9	+0,6
Napoli	54,4	59,8	60,3	+0,5	+5,9
Torino	61,9	60,4	68,8	+8,4	+6,9
Palermo	56,7	62,2	62,7	+0,5	+6,0
Genova	46,0	47,5	47,5	+0,0	+1,5
Bologna	51,5	53,4	53,6	+0,2	+2,1
Firenze	50,7	55,0	55,3	+0,3	+4,6
Bari	53,9	57,9	58,3	+0,4	+4,4
Catania	67,9	77,5	78,8	+1,3	+10,9
Venezia	41,8	43,5	44,2	+0,7	+2,4
Verona	60,9	65,9	66,0	+0,1	+5,1

Fonte: elaborazioni su dati Istat-ACI

CONSEGUENZE: CONGESTIONE e UN SISTEMA MOBILITA' INEFFICIENTE

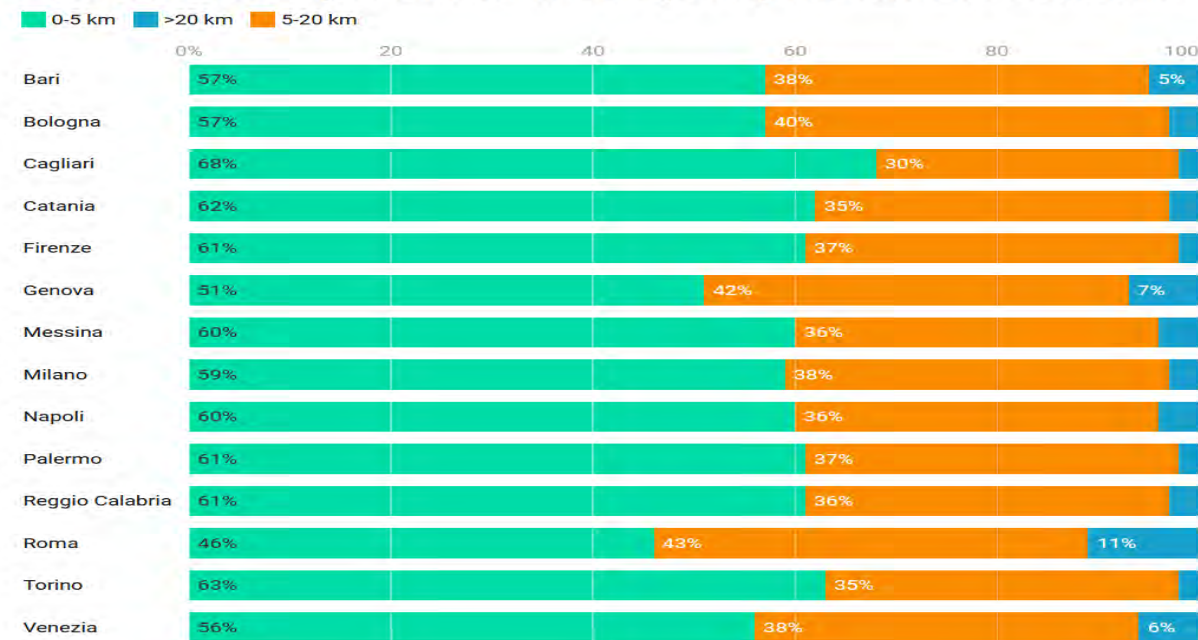


Velocità media degli spostamenti in auto (2022) nel territorio comunale



Fonte: fatamobility.it • Scaricare i dati • Creato con Datawrapper

Distanza media spostamenti in auto (2022) nel territorio comunale



Fonte: fatamobility.it • Scaricare i dati • Creato con Datawrapper

La ricerca di UnipolSai, tramite scatole nere, mostra che la **velocità media** complessiva delle automobili nel nostro paese (in città e fuori e ad ogni ora del giorno) è pari a **29 chilometri all'ora**

<https://www.editorialedomani.it/ambiente/citt%C3%A0-automobili-velocit%C3%A0-media-dzrtw0r8>

LA CITTA' 30 e L'EFFICIENZA DELLA MOBILITA' URBANA: BRUXELLES (2.500.000 abitanti)



Mentre il numero di chilometri percorsi in una giornata media è aumentato in modo significativo (23,7 milioni nei primi sei mesi del 2022 rispetto ai 18,2 milioni dello stesso periodo del 2021):

✓ **la quota dell'auto è in forte diminuzione (-15%)**

Mentre nel 2017 il 64,04% dei chilometri percorsi erano in auto (di cui il 13,45% come passeggero), oggi solo il 49,14% viaggia in auto (di cui il 13,15% come passeggero)

✓ **la quota di pedoni è aumentata in modo significativo (+5%)**

con il 12,01% dei chilometri percorsi a Bruxelles nella prima metà del 2022, rispetto al 7,17% del 2017

✓ **Per quanto riguarda le biciclette (+7% anno)**

cresce anche l'uso con una quota del 6,47% (di cui 1,94% per le biciclette elettriche) nel 2022, mentre questa quota era solo dell'1,56% cinque anni fa

<https://bx1.be/categories/news/la-part-de-kilometres-parcours-en-voiture-au-plus-bas-a-bruxelles-le-velo-et-la-marche-progredient/#>. YuogfM2SZ8w.twitter

MOBILITA' ATTIVA E SPAZIO PUBBLICO: I PUMS EUROPEI E IL LINGUAGGIO DELLE PERSONE



Per progettare strade a misura di persone, dobbiamo ricominciare a pensare alle nostre strade come a 'spazi condivisi': spazi pubblici per le persone, anziché come collegamenti funzionali



Now



Soon



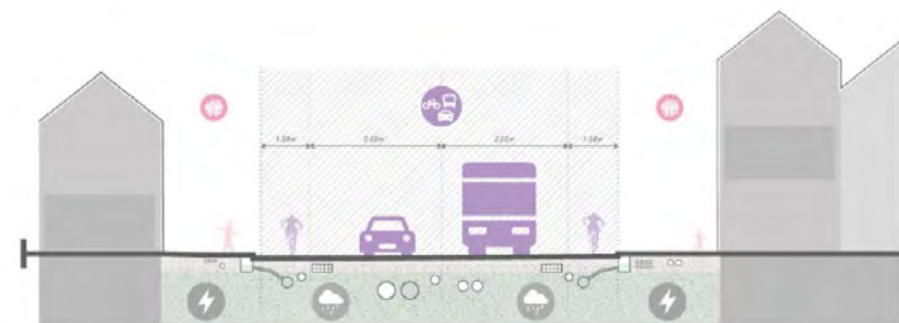
Later



ABANS



DESPRES



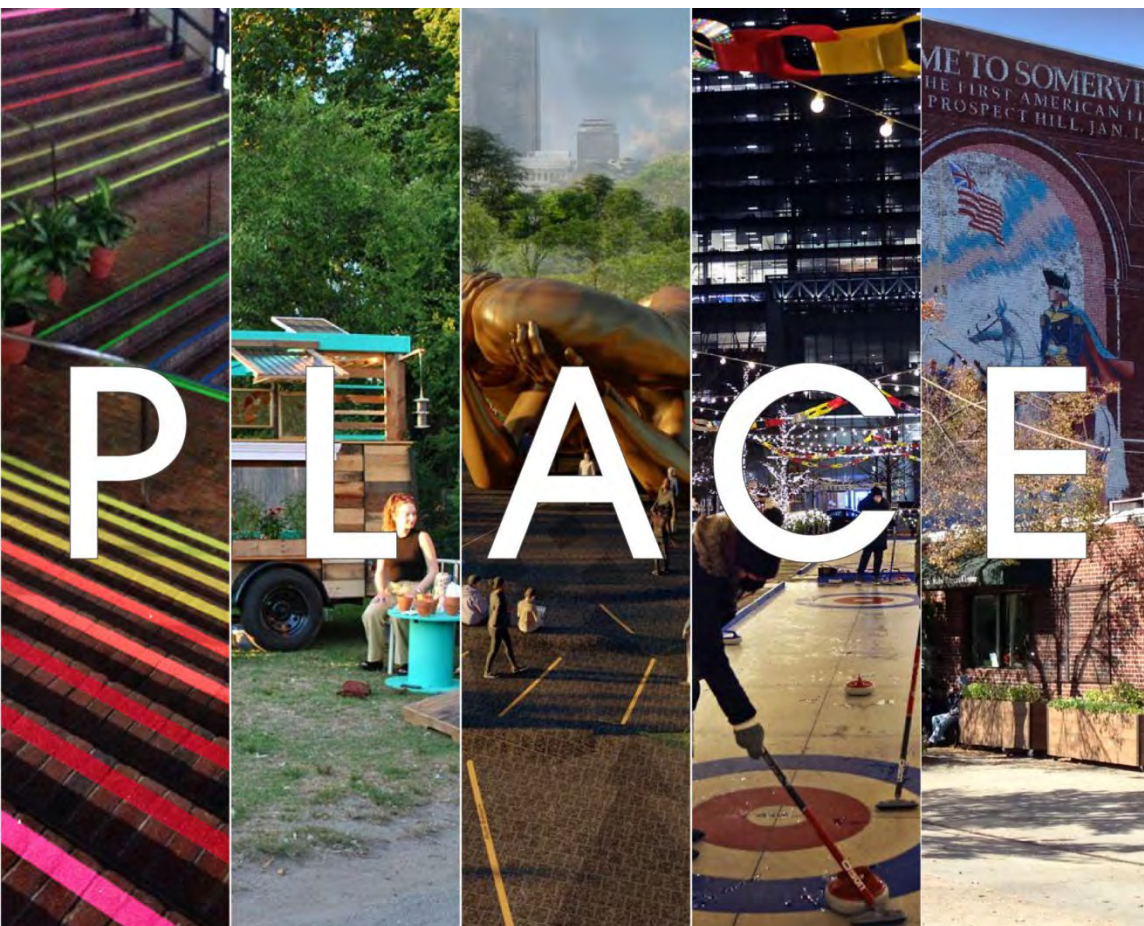
Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità

Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

Bologna - 17 novembre 2025





Definizione:

Il **placemaking** è un **approccio multidimensionale** alla pianificazione, progettazione e gestione degli spazi pubblici che si concentra su:

- ✓ Valorizzazione delle risorse locali
- ✓ Promozione del benessere della comunità
- ✓ Miglioramento della vitalità urbana

Obiettivi Chiave:

- ✓ **Rigenerare spazi sottoutilizzati**
- ✓ **Migliorare l'esperienza urbana a misura di pedone**
- ✓ **Promuovere la salute, la felicità e il benessere dei cittadini**

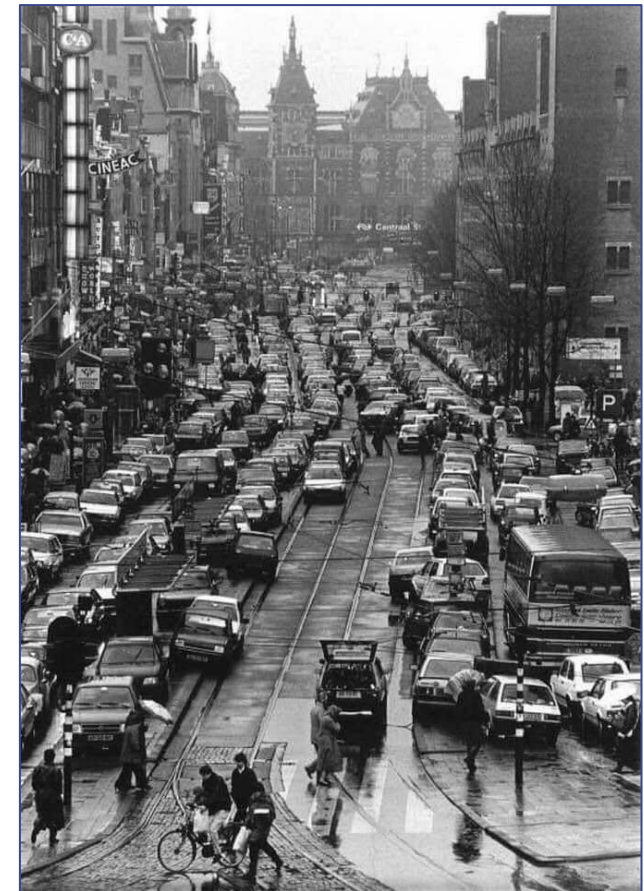
Modalità di attuazione:

- ✓ Interventi ufficiali guidati dall'Amministrazione
- ✓ Iniziative spontanee di urbanismo tattico (bottom-up)

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



PUMS “Amsterdam maakt ruimte” (letteralmente “Amsterdam fa spazio”)



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



MOBILITA' ATTIVA E SPAZIO PUBBLICO: IL CONCETTO DI LIVING STREET

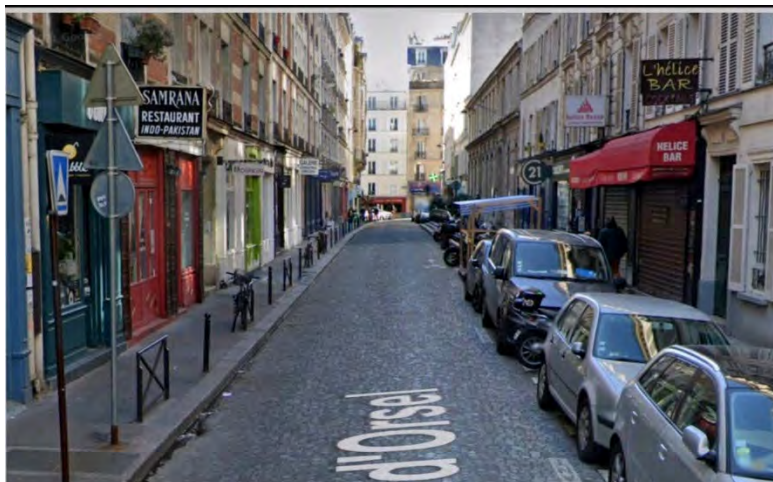


Il concetto di **living street** riferisce della possibilità di **pensare alla strada urbana:**

- ✓ 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**



MOBILITA' ATTIVA E SPAZIO PUBBLICO: ABBANDONO DEL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



MOBILITA' ATTIVA E SPAZIO PUBBLICO: ABBANDONO DEL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE

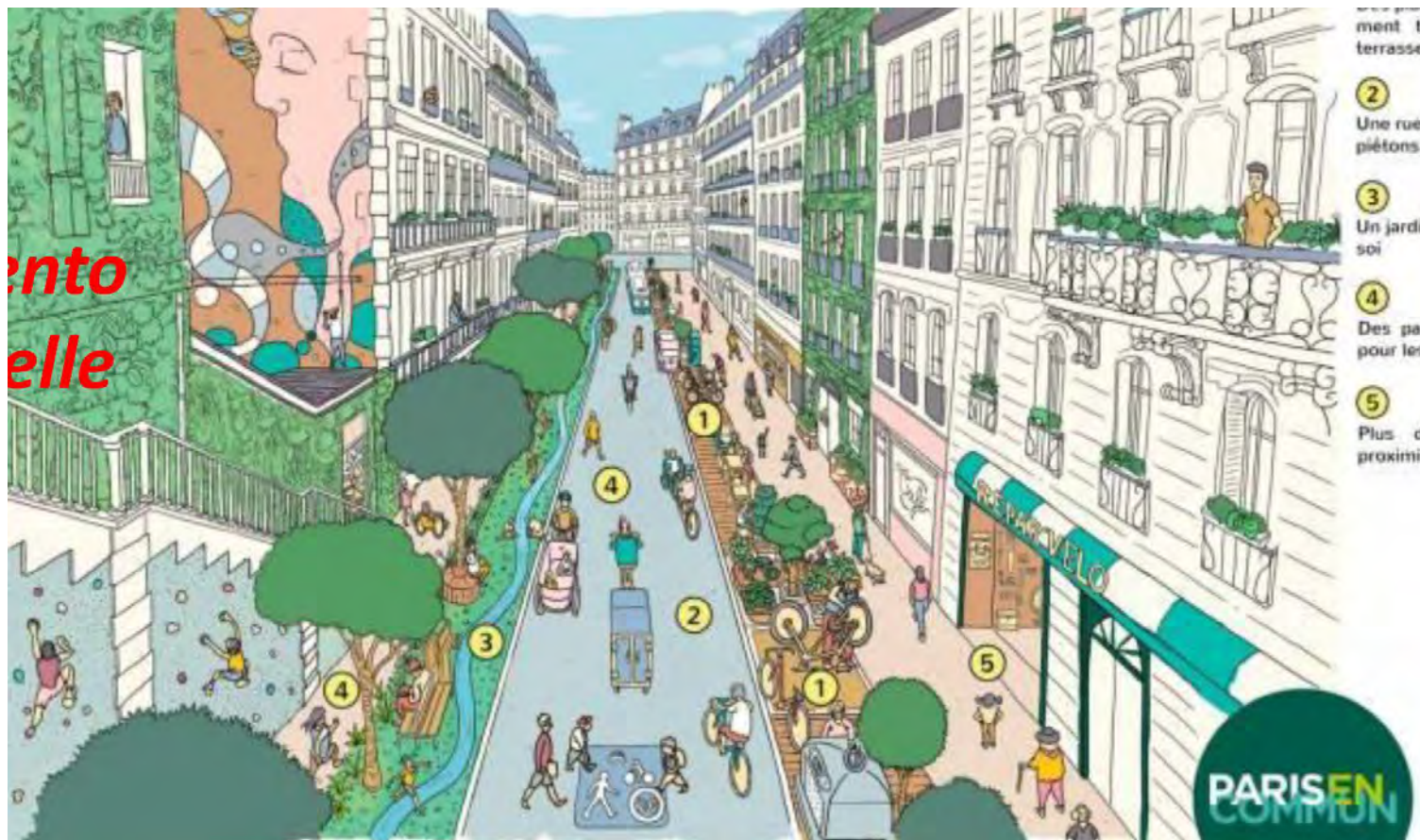


Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



DALLA CITTA' PER LE AUTO ALLA CITTA' PER LE PERSONE: L'ESEMPIO DI PARIGI



GREENING per garantire maggior permeabilità del suolo, ridurre le isole di calore, accrescere verde e relazioni di prossimità, risparmiare energia

ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE DIAMO STRADA ALLE PERSONE: LONDRA



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



Elegantflyer

Travel & Tourism

AGENCY

Who are we?

Lorem Ipsum is simply dummy text of the printing and typesetting industry. Lorem Ipsum has been the industry's standard dummy text ever since the 1500s, when an unknown printer took a galley of type and scrambled it to make a type specimen book. It has survived not only five centuries, but also the leap into electronic typesetting, remaining essentially unchanged.

What do we offer?

Lorem Ipsum is simply dummy text of the printing and typesetting industry. Lorem Ipsum has been the industry's standard dummy text ever since the 1500s, when an unknown printer took a galley of type and scrambled it to make a type specimen book. It has survived not only five centuries, but also the leap into electronic typesetting, remaining essentially unchanged.

ADDRESS COMPANY:
1556 BROADWAY, SUITE 416 NEW YORK,
NY, 10120, USA

CONTACTS:
TEL: +1234 456 789, +9876 654 321
WEB: WWW.YOURCOMPANY.COM



Elegantflyer

Travel & Tourism

AGENCY

Who are we?

Lorem Ipsum is simply dummy text of the printing and typesetting industry. Lorem Ipsum has been the industry's standard dummy text ever since the 1500s, when an unknown printer took a galley of type and scrambled it to make a type specimen book. It has survived not only five centuries, but also the leap into electronic typesetting, remaining essentially unchanged.

What do we offer?

Lorem Ipsum is simply dummy text of the printing and typesetting industry. Lorem Ipsum has been the industry's standard dummy text ever since the 1500s, when an unknown printer took a galley of type and scrambled it to make a type specimen book. It has survived not only five centuries, but also the leap into electronic typesetting, remaining essentially unchanged.

ADDRESS COMPANY:
1556 BROADWAY, SUITE 416 NEW YORK,
NY, 10120, USA

CONTACTS:
TEL: +1234 456 789, +9876 654 321
WEB: WWW.YOURCOMPANY.COM



QUALE DELLE 2 CITTA' RAPPRESENTATE NELLE SEGUENTI BROCHURE VISITERESTE?

LA CAMPAGNA #Love30 DELLE NAZIONI UNITE: **UMANIZZARE** LA VELOCITA' NELLE NOSTRE CITTA'



<https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>



AMSTERDAM CITTA' 30: I RISULTATI DOPO 2 ANNI (dati, non opinioni)



A due anni dall'introduzione del limite di velocità di 30 km/h, la città di Amsterdam ha completato un'analisi approfondita per valutarne gli effetti.

A partire dal 2023, il provvedimento è stato esteso all'80% della rete stradale urbana. Durante questo periodo, **l'amministrazione comunale ha monitorato costantemente l'evoluzione dei dati** e ha recentemente pubblicato i risultati emersi dalle rilevazioni:

- ✓ **Aumento della sicurezza stradale:** il numero di incidenti stradali con il nuovo limite di velocità è diminuito dell'11% nel 2024 rispetto al 2023.
- ✓ **Gli incidenti che coinvolgono il traffico lento** (biciclette e pedoni) **sono diminuiti del 15%**
- ✓ **Nessun impatto sui servizi di emergenza:** i tempi di percorrenza per i camion dei pompieri e le ambulanze sono rimasti invariati dopo l'introduzione del limite di velocità
- ✓ **Rumore ridotto:** il rumore del traffico sulle nuove strade a 30 km/h è diminuito di 1,5 decibel (questo cambiamento non è percepibile dall'orecchio umano).
- ✓ **Il trasporto pubblico è più lento? Appena.** Una corsa media in autobus di 10 minuti ora dura solo 13 secondi in più, mentre i viaggi in tram sono solo 3 secondi in più.
- ✓ **Più conducenti che seguono le regole:** oltre il 60% dei conducenti ora rispetta il nuovo limite. La quota di conducenti che superano i 55 km/h è diminuita in modo significativo, passando dall'1% allo 0,2%.
- ✓ **Ampio sostegno pubblico:** sei abitanti di Amsterdam su dieci sono "positivi" o "molto positivi" riguardo alla misura.



https://openresearch.amsterdam/en/media/inline/2025/8/6/english_30_kmh_in_amsterdam_research_report-775878787.pdf?is_http_request=true&%3Bauth_replay_token=Y01edgyWc9AwS9MKtdc5

La riduzione della velocità non è una semplice opinione, ma un'evidenza comprovata: limiti più bassi contribuiscono in modo significativo a rendere le città più sicure, più vivibili e più sostenibili, con impatti marginali sulla mobilità complessiva.

LA CITTA' 30: IL NUOVO CODICE DELLA STRADA SPAGNOLO (2021)



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

Di Ilaria Macchi - 11 Maggio 2021 ULTIMO AGGIORNAMENTO 22:45

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.

La Spagna sceglie i 30 km all'ora

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

Da martedì 11 maggio in Spagna il nuovo codice della strada impone 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



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

**Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità**

Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

**STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA**

Bologna - 17 novembre 2025



LA CITTA' 30: IL NUOVO CODICE DELLA STRADA GRECO (settembre 2025)



È UFFICIALE: GRECIA 30!

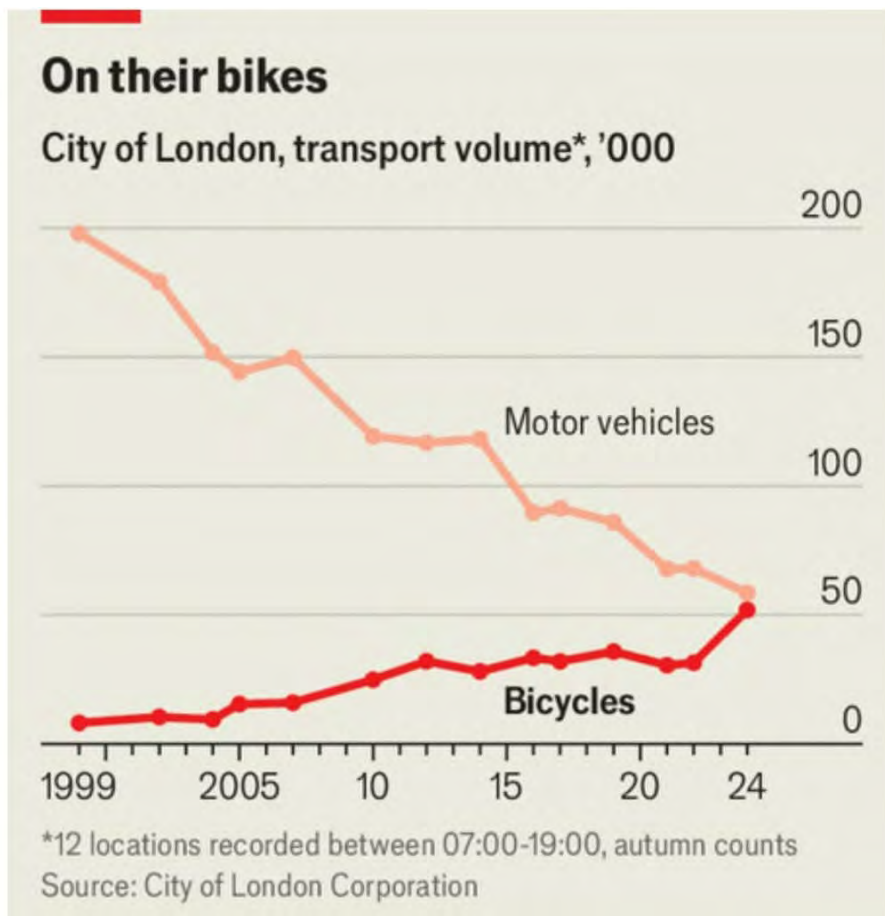
Con la riforma approvata oggi dal Parlamento su proposta del Governo, la Grecia - **dopo la Spagna nel 2021 e il Galles nel 2023** - è il terzo paese in Europa a stabilire a livello nazionale il limite predefinito di 30 km/h nelle città, da settembre 2025.

La nuova regola si applica in automatico a tutte le strade urbane senza spartitraffico, con una corsia nelle strade a senso unico o una corsia per lato nelle strade a doppio senso di marcia. **Lo stesso criterio che in Spagna (dove nel calcolo non si considerano le corsie bus) si stima abbia abbassato a 30 km/h circa il 70% delle strade delle città.**

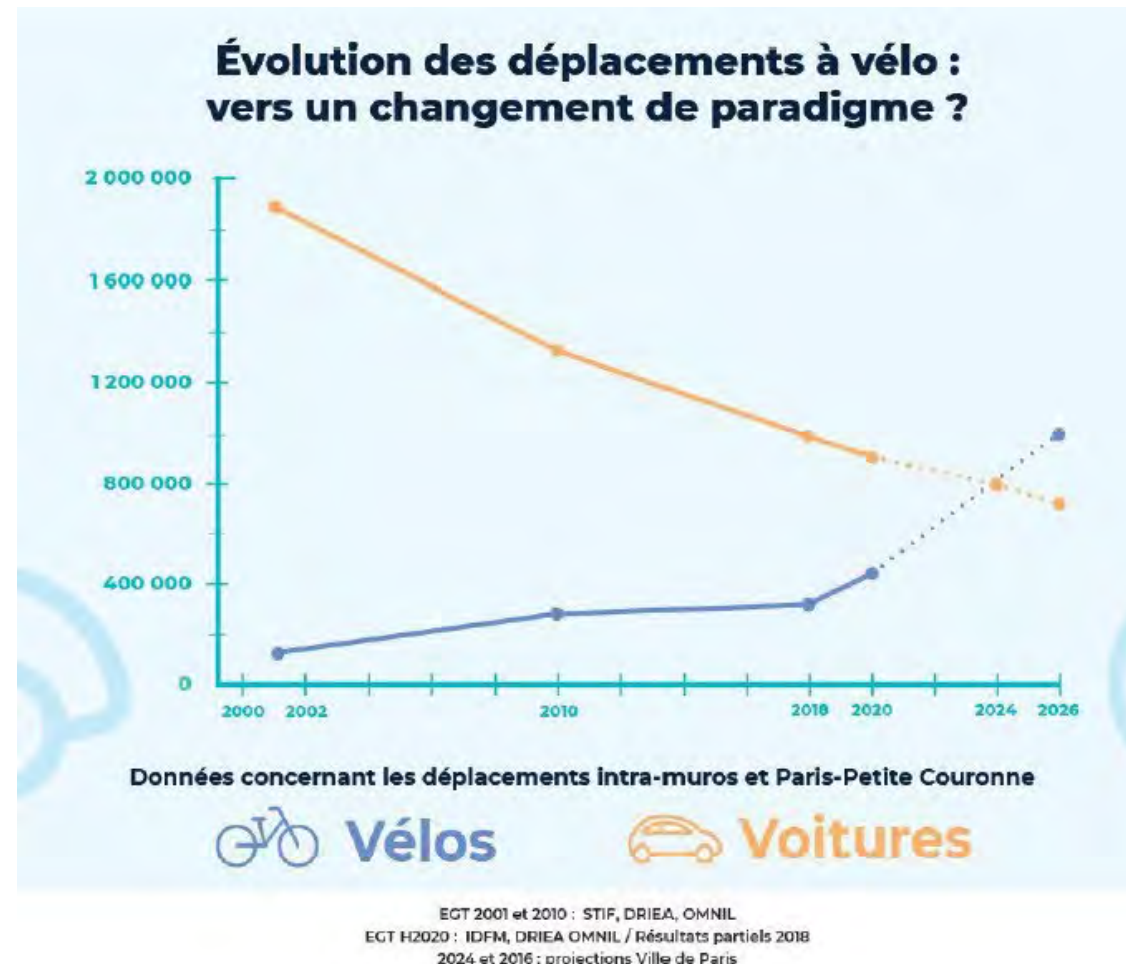
Per questa novità storica si è battuto in modo straordinario per anni e va ringraziato il **professore George Yannis**, che dirige il dipartimento di pianificazione e ingegneria dei trasporti dell'Università di Atene.

Il nuovo codice greco prevede anche altre importanti innovazioni, ad esempio un **massiccio aumento delle possibilità di uso delle telecamere per accertare in automatico le infrazioni più pericolose**, come la guida al telefono e la velocità eccessiva.

DALLA CITTA' PER LE AUTO ALLA CITTA' PER LE PERSONE: L'ESEMPIO DI LONDRA (8.800.000 abitanti) e DI PARIGI (2.200.000 abitanti)



THE ECONOMIST



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



LE POLEMICHE CONTRO I CICLISTI E CONTRO LE CORSIE CICLABILI



Finte piste ciclabili? “Una striscia di vernice bianca è solo propaganda e aumenta il pericolo”

venerdì, 29 Dicembre 2023

Cosa possono avere in comune oggi un rappresentante di un'associazione di autotrasportatori e un ex campione di ciclismo, esponenti di due mondi che sulle strade ultimamente si sono scontrati, e purtroppo in senso reale, sempre più

spesso, con chi si muoveva pedalando che ha avuto sempre, ovviamente, la peggio, rimettendoci in più d'un caso la vita? Per esempio la convinzione che le piste ciclabili siano una cosa ottima quando però sono vere e non “di facciata”.

Convinzione che Mattia Baldis, funzionario della Fai (federazione autotrasportatori italiani) di Bergamo, uno che con i camionisti ci “vive” ogni giorno, condivide con un signore che in sella ci ha passato una vita: Silvio Martinello, vincitore di un titolo olimpico su pista, di cinque titoli mondiali, di 14 titoli nazionali e 21 corse su strada. Considerazioni che il campione della bicicletta, diventato opinionista Rai dopo aver lasciato l'attività agonistica, ha affidato tempo fa a un articolo messo on line su un sito messo in rete da un gruppo di persone a cui piace scrivere non solo per far leggere ma per far riflettere, per far crescere e imparare, [Altropensiero.net](https://altropensiero.net). Un articolo, dal titolo che ha subito messo in chiaro le cose, “Basta con l'imbroglio delle finte piste ciclabili”, in cui Silvio Martinello ripercorre il percorso straordinario compiuto dalla



ATTUALITÀ MOTORI

Le corsie ciclabili in città fanno discutere

9 Ott 9, 2022



Sono sempre più numerose e permettono ai ciclisti di muoversi liberamente in città, senza dover incrociare il traffico dei veicoli a motore – o almeno così dovrebbe essere: le corsie ciclabili o bike lane, invece, si rivelano troppo spesso più pericolose che utili.



**Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità**

Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

**STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA**

Bologna - 17 novembre 2025



CORSIE CICLABILI: L'ESEMPIO DELLA GRAN PARTE DELLE EUROPEE



Parigi



Bruxelles



Dublino



Amsterdam



Berna



Budapest



Siviglia



Berlino

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



CORSIE CICLABILI vs PISTE CICLABILI SEPARATE: GLI STUDI DELL'UNIONE EUROPEA (dati, non opinioni!)



Secondo l'urbanista **Herbert Hepp**, uno dei tecnici che hanno collaborato allo studio che poi ha portato alla realizzazione del quadro strategico “Europa in movimento” della Commissione europea:

Tutti gli studi sulla mobilità urbana hanno chiarito come l'utilizzo delle bike line interne alla carreggiata aumentino la sicurezza per tutti, automobilisti e ciclisti, rispetto alla scelta di creare piste ciclabili in sede protetta.

Sono anche meno costose e più facili da realizzare. Soprattutto, permettono la prossimità e quindi la reciproca conoscenza tra chi guida un'automobile e chi pedala

E solo la prossimità, oltre ovviamente alla riduzione della velocità e del numero di veicoli sulle strade, garantisce un aumento della sicurezza stradale e quindi la diminuzione delle morti sulle strade



<https://www.ilfoglio.it/mobilita/2024/03/12/news/il-codice-della-strada-made-in-salvini-non-garantisce-piu-sicurezza-e-ci-allontana-dall-ue--6320526/>

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità

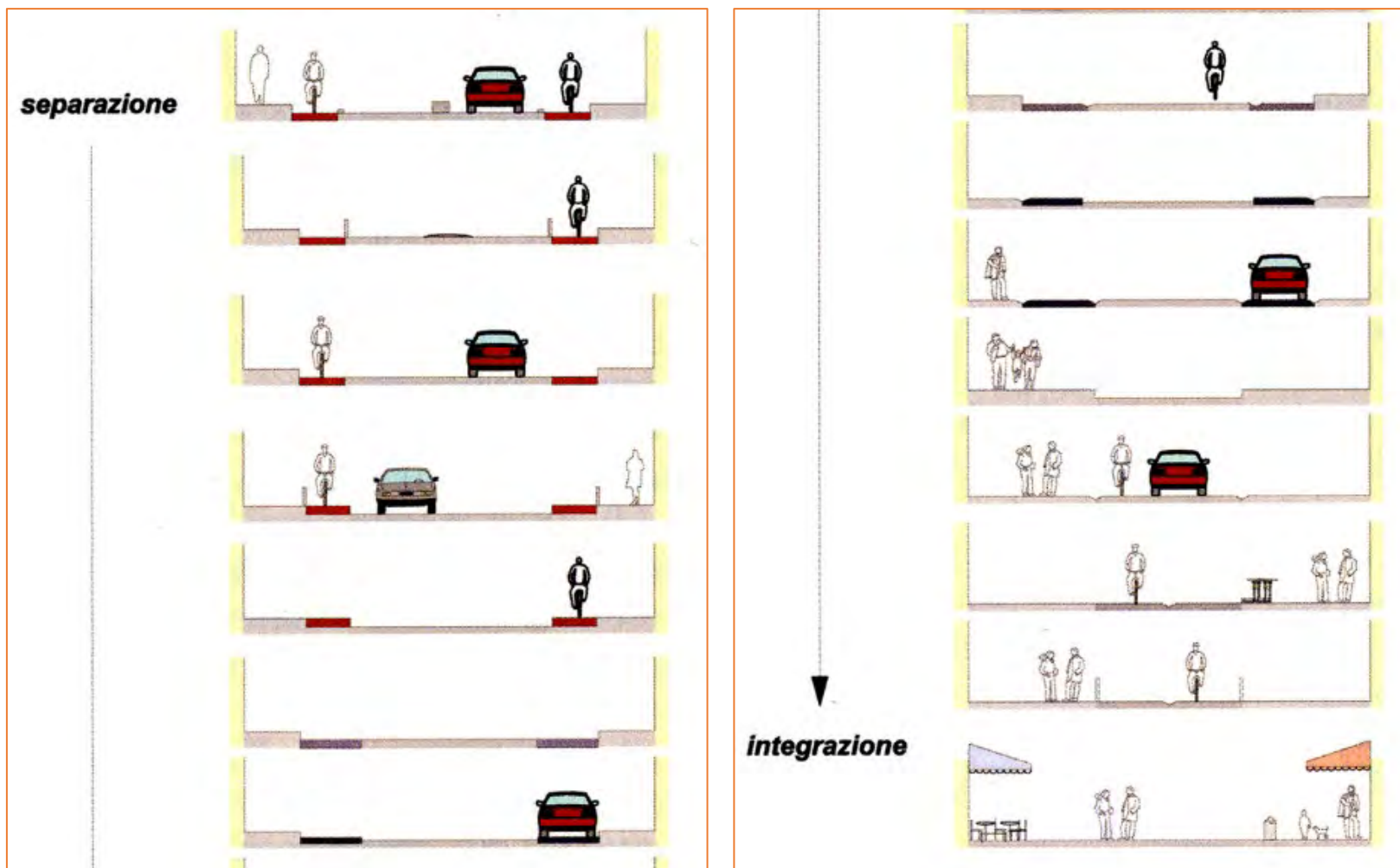
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

Bologna - 17 novembre 2025



DALLA SEPARAZIONE ALLO SPAZIO CONDIVISO: ABBANDONARE IL LINGUAGGIO DELL'AUTOMOBILE



MODERAZIONE DEL TRAFFICO E CITTA' 30: NON BASTA UN CARTELLO

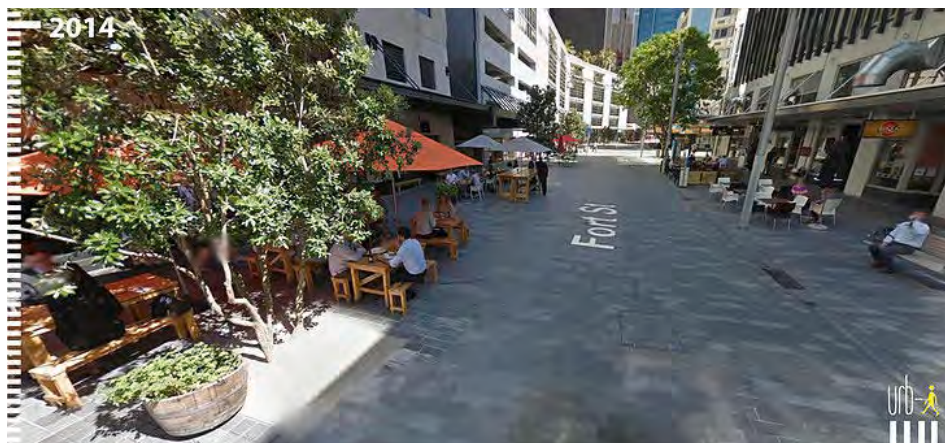


Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



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



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

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



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



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

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



SPAZIO PUBBLICO E IL CONCETTO DI SPAZIO CONDIVISO: DEFINIRE I COMPITI DELLE STRADE



c.so Lodi



Via Sigieri



Via Tertulliano



Via Einstein

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità

Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

Bologna - 17 novembre 2025



IL CONCETTO DI SPAZIO CONDIVISO: CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)



CITYLAB

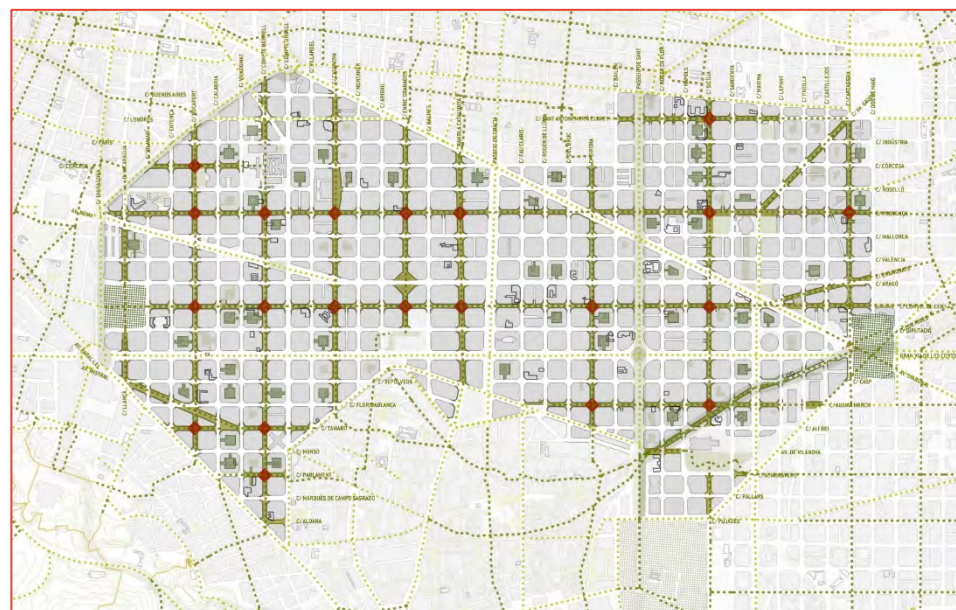
Barcelona Will Supersize its Car-Free 'Superblocks'

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>

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità

Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

Bologna - 17 novembre 2025

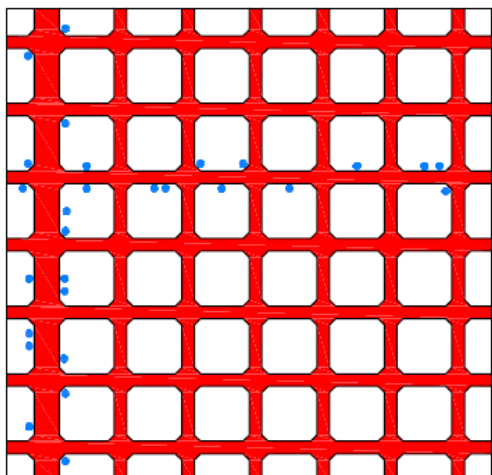


CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)

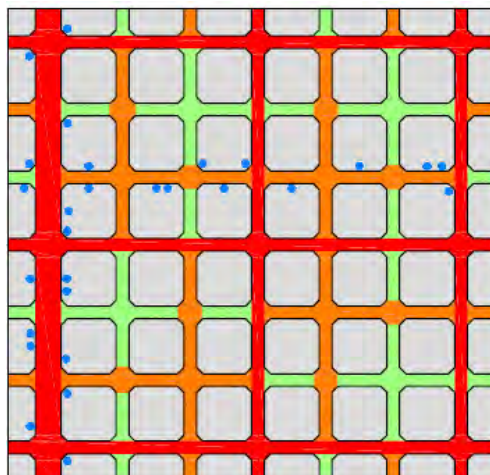


The model of organization of the superblocks

Current Model



Superblock Model

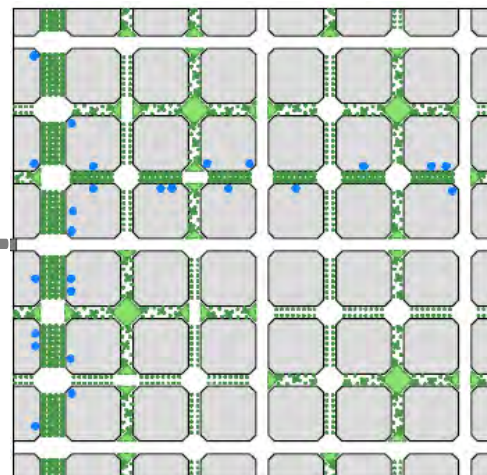


Mobility

- Basic street
- Local street
- Neighborhood/Green street



Living

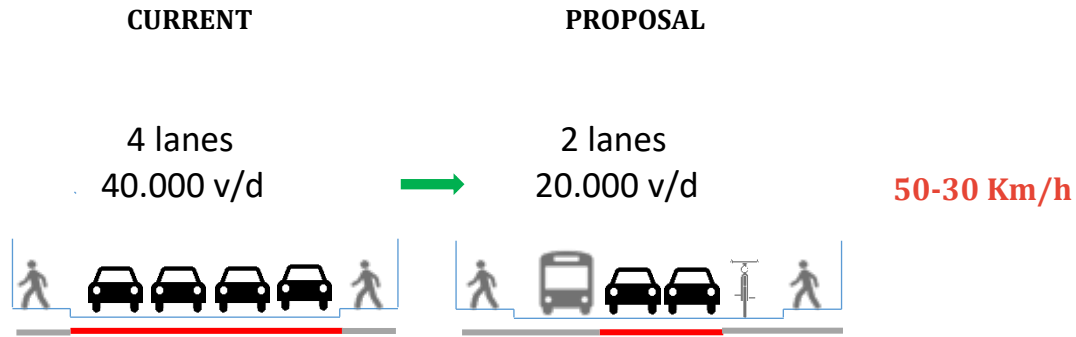


Il modello del **Superblock** riorganizza la funzione delle strade **diversificando** quelli adibiti alla viabilità e **riqualificando** gli altri per **usi diversi** quali **svago, relax e** la realizzazione di nuove aree verdi e il miglioramento della biodiversità.

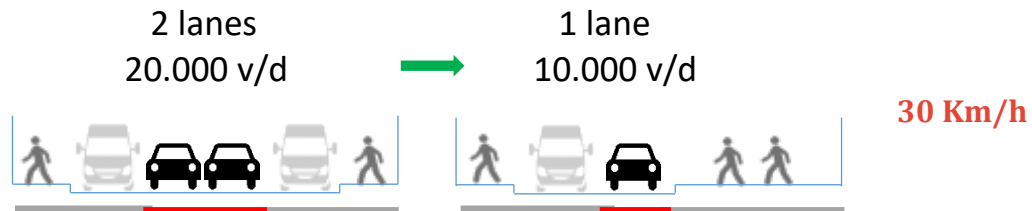
CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELONA (1.600.000 abitanti)



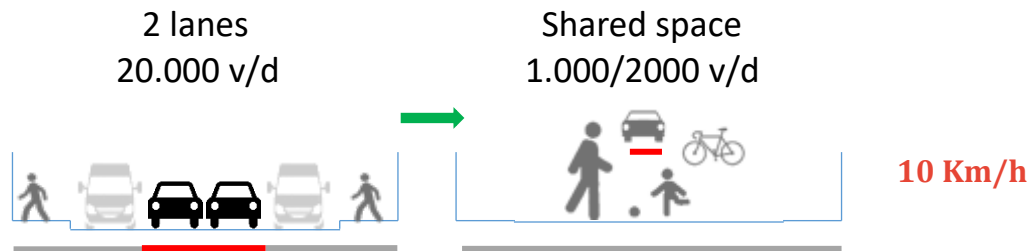
Basic Streets



Local Streets



Green Streets



CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELONA (1.600.000 abitanti)



Ajuntament
de Barcelona

Type of roads

Neighborhood street:
Calm streets with stay areas and pedestrian network



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025

OSSERVATORIO
PER L'EDUCAZIONE ALLA
SICUREZZA STRADALE

RER
Emilia-Romagna

CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELONA (1.600.000 abitanti)



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)

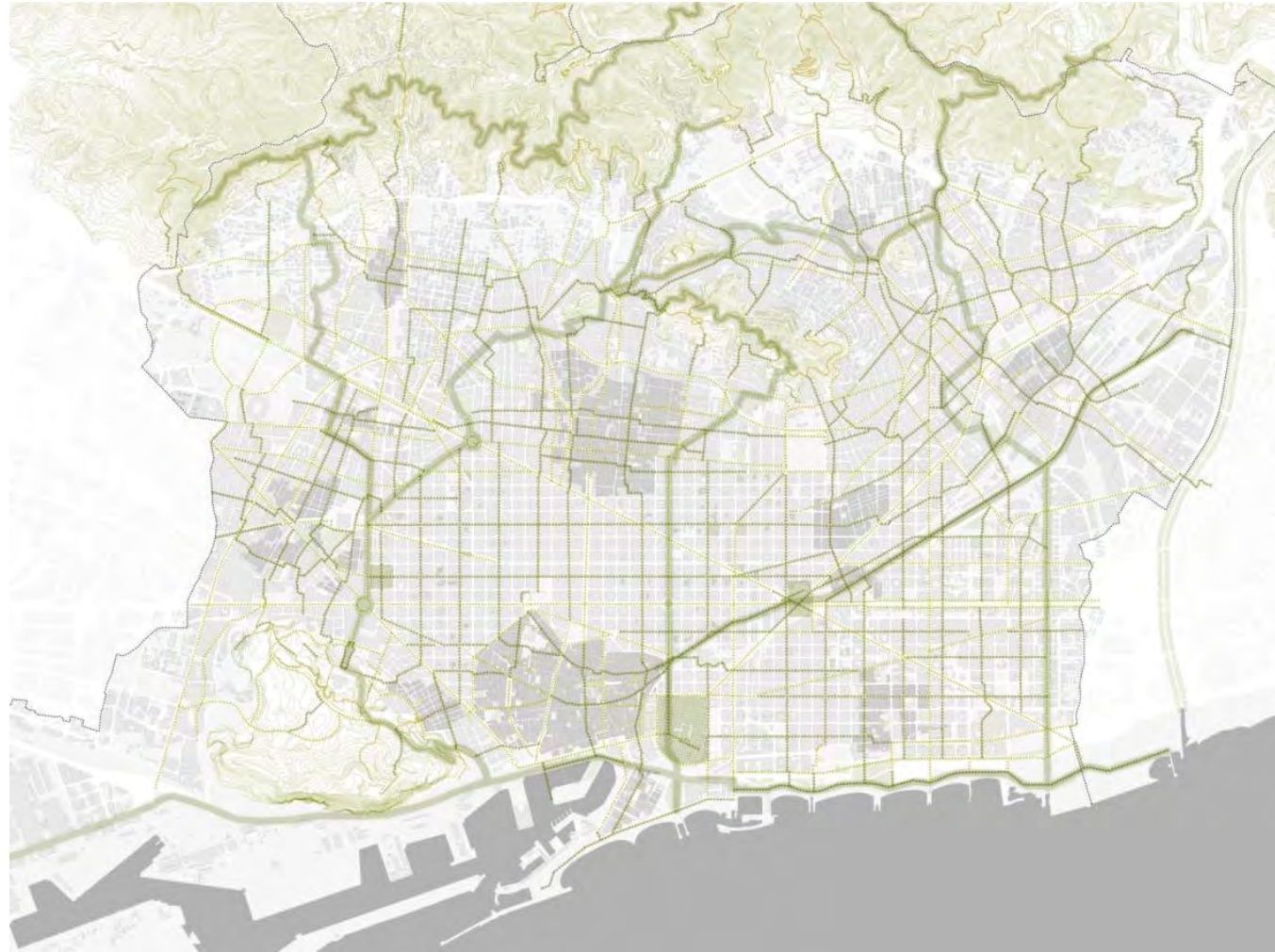


Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



CAMBIARE LINGUAGGIO NELLE STRADE SECONDARIE E RESIDENZIALI: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
[Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com](http://matteodonde.com)

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



LA CITTA' 30 e L'APOCALISSE DEL TRAFFICO: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (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 

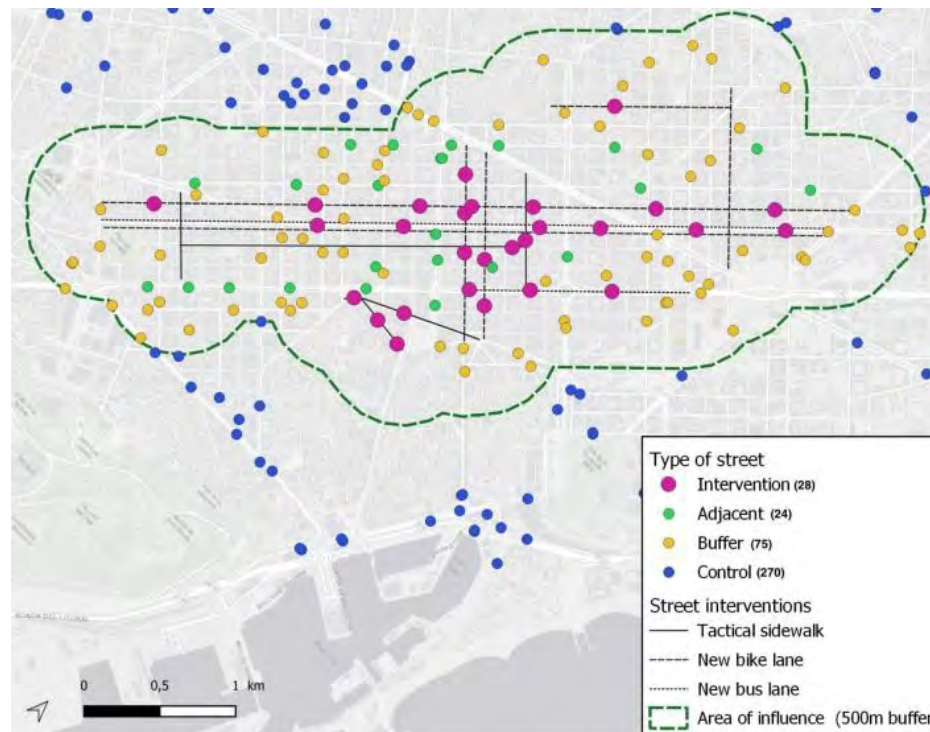
 open access

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>

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità

Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

Bologna - 17 novembre 2025



LA CITTA' 30 e LA MOBILITA' SOSTENIBILE: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (1.600.000 abitanti)



Nel 2023 l'80% degli spostamenti a Barcellona sono stati fatti in modo sostenibile

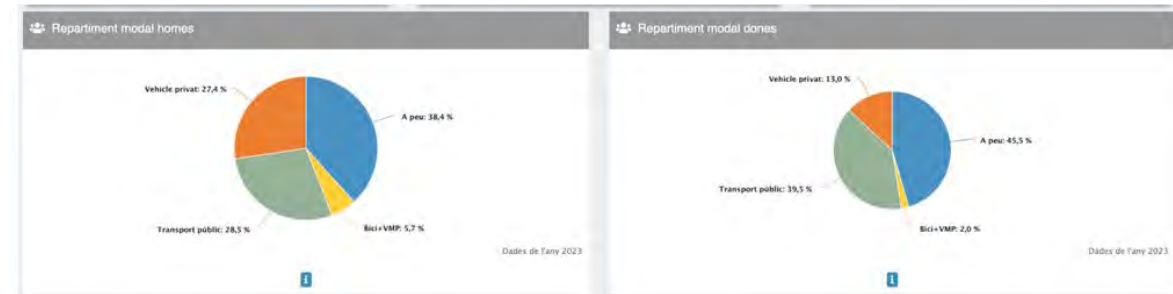
📅 Aprile 3, 2024



Un numero record di spostamenti sostenibili è stato fatto a Barcellona nel 2023, secondo i dati ufficiali della città che hanno rivelato che la maggior parte dei viaggi (80,1%) sono stati fatti a piedi, in bicicletta, monopattini o bici elettriche o con i mezzi pubblici.

I viaggi nel trasporto pubblico sono aumentati del 18% rispetto al 2022, raggiungendo quasi 2,9 milioni.

Per la prima volta, nel 2023, la mobilità sostenibile ha superato l'80% – ha detto il vicesindaco per la mobilità di Barcellona, Laia Bonet – Stiamo andando nella giusta direzione e dobbiamo continuare a lavorare in questo modo per rafforzare la mobilità sostenibile.



<https://ambientenonsolo.com/nel-2023-l80-degli-spostamenti-a-barcellona-sono-stati-fatti-in-modo-sostenibile/>

LA CITTA' 30 e LA SALUTE: L'ESEMPIO DI BARCELLONA (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:

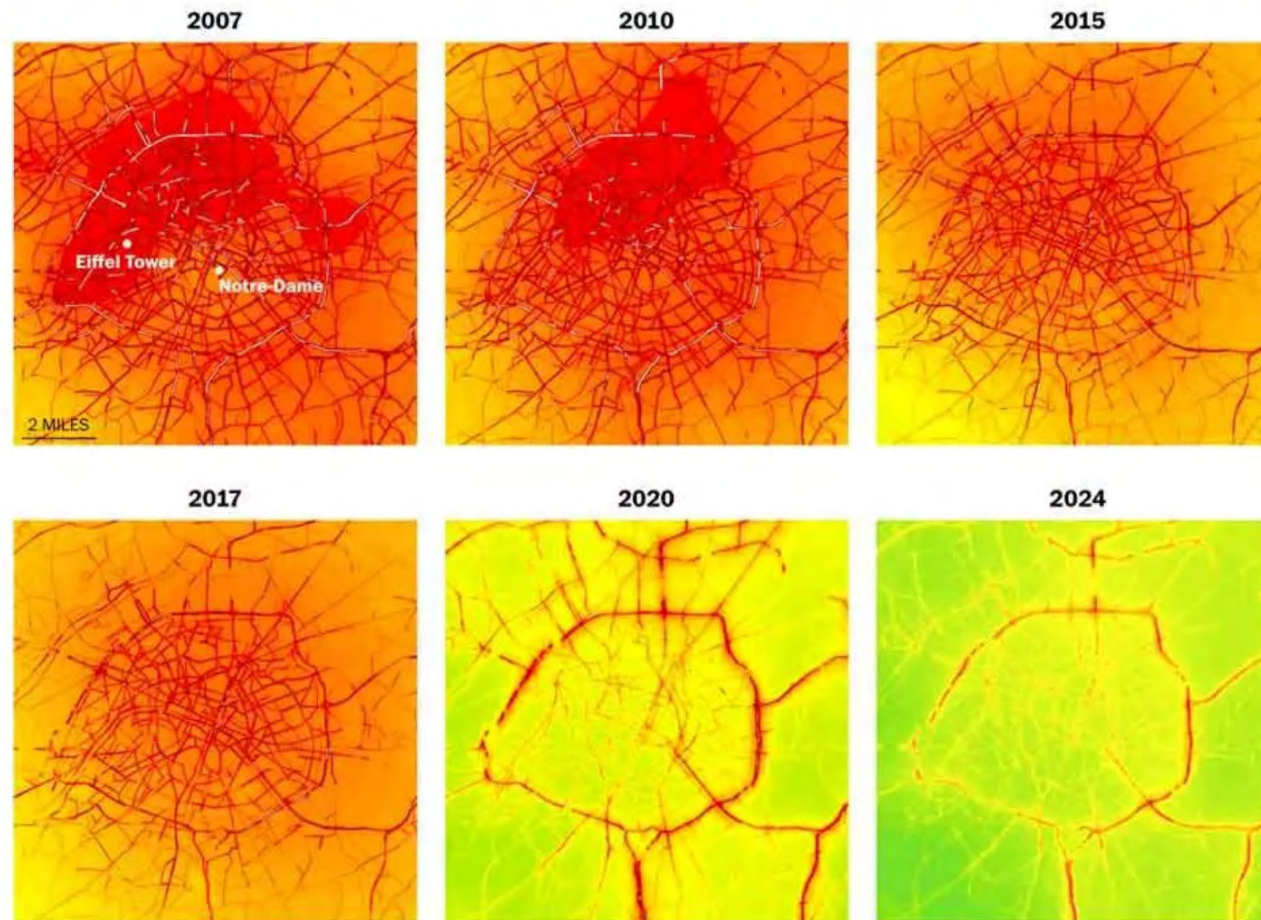
- ✓ **dei livelli di inquinamento atmosferico** (291 morti premature prevenibili ogni anno)
- ✓ **del rumore del traffico** (163 morti premature prevenibili ogni anno)
- ✓ **dalla mitigazione degli effetti dell'isola di calore** (117 morti premature prevenibili ogni anno)

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>

DALLA CITTA' PER LE AUTO ALLA CITTA' PER LE PERSONE: L'ESEMPIO DI PARIGI (2.200.000 abitanti)



Source: Airparif

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità

Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA

Bologna - 17 novembre 2025



MA COME CI SONO RIUSCITI? COME HANNO OTTENUTO IL CONSENSO NECESSARIO?



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



L'IMPORTANZA DELLA COMUNICAZIONE e DELLA PARTECIPAZIONE



GLI AUTOMOBILISTI DEVONO POTER CAPIRE IL SENSO DELLE ZONE 30

La maggior parte delle persone **non sa** che le zone 30 aumentano la qualità della vita e riducono sensibilmente il rischio di incidenti

NECESSARIA UN'EFFICACE CAMPAGNA DI INFORMAZIONE

Già prima dell'introduzione di una zona 30 si preparano diverse occasioni di incontro ed di divertimento con la popolazione del quartiere, finché nasce una **NUOVA CULTURA DEL TRAFFICO**

Ad esempio:

ogni giovedì alle 18.30 aperitivo al "tavolo degli incontri" sulla via "velocità 30"
ogni 1° sabato del mese giochi in strada
etc...



Lydia Bonanomi
«Le Temps des rues»
1990

URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 BOTTOM-UP



Freitag 16h52



Samstag 09h24



Samstag 13h36

PHOTOGRAPHY © ANDREAS HAUCH • FAIRKEHRtes Fest - blühende Straße

Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 BOTTOM-UP

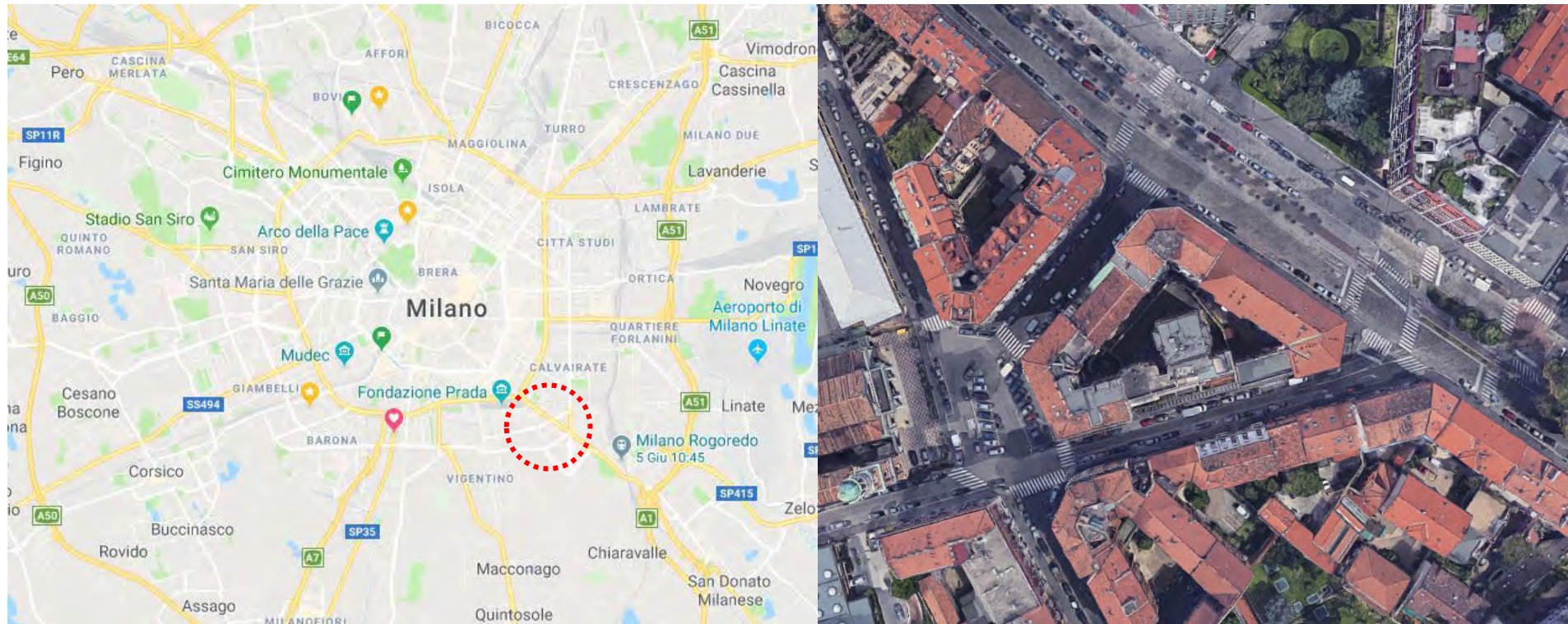


1. 2013 - TERNI
2. 2014 - MODENA
3. 2014 - CASALMAGGIORE
4. 2016 - REGGIO EMILIA
5. 2018 - MILANO
6. 2019 - MILANO
7. 2023 - PAVIA
8. 2024 - TRENTO
9. 2025 - BRESCIA,
TRENTO, MASLIANICO,
BERGAMO, ...



SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO IN ITALIA

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Progetto realizzato in collaborazione con le associazioni
Genitori Antismog e **Fiab Ciclobby** e con il patrocinio del **comune di Milano**

URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



URBANISMO TATTICO e SPERIMENTAZIONI DI ZONE 30 DAL BASSO

MILANO - Q.RE CORVETTO - 10/13 maggio 2018

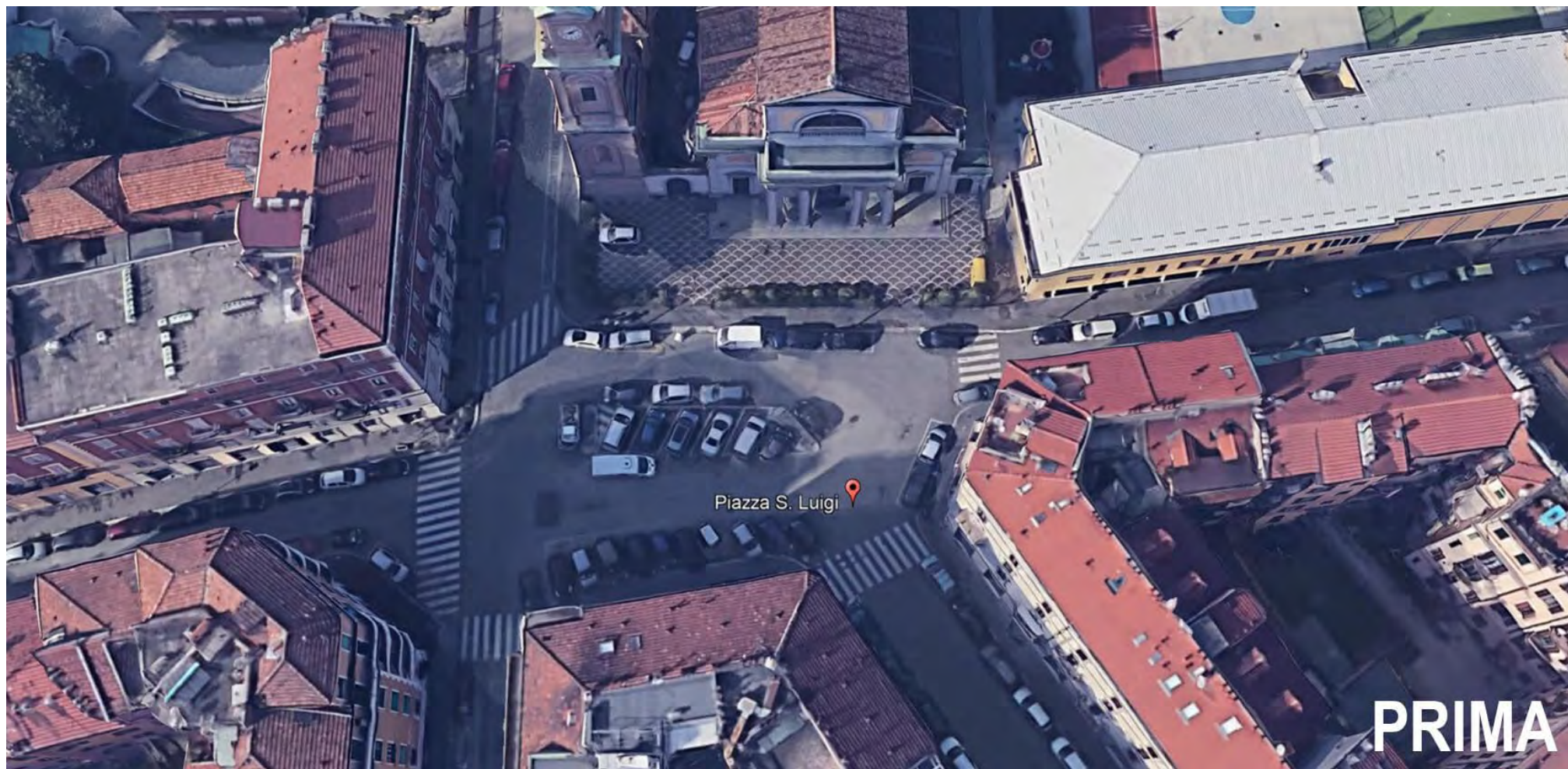


Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



MILANO - Q.RE CORVETTO - 2021: DALLA SPERIMENTAZIONE AL CONSOLIDAMENTO



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



MILANO - Q.RE CORVETTO - 2021: DALLA SPERIMENTAZIONE AL CONSOLIDAMENTO



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



MILANO - Q.RE CORVETTO - 2021: DALLA SPERIMENTAZIONE AL CONSOLIDAMENTO



Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



MILANO - Q.RE CORVETTO - 2021: DALLA SPERIMENTAZIONE AL CONSOLIDAMENTO

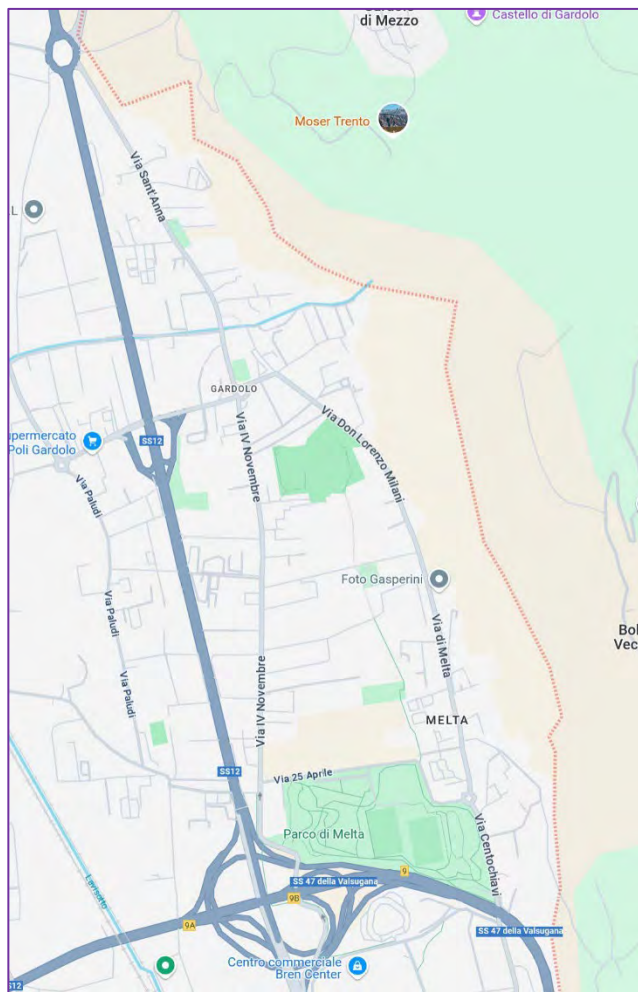


Mobilità attiva e sicurezza in strada:
un connubio imprescindibile per lo sviluppo delle nostre comunità
Matteo Dondé Architetto - matteodonde.com

STATI GENERALI DELLA SICUREZZA
STRADALE IN EMILIA-ROMAGNA
Bologna - 17 novembre 2025



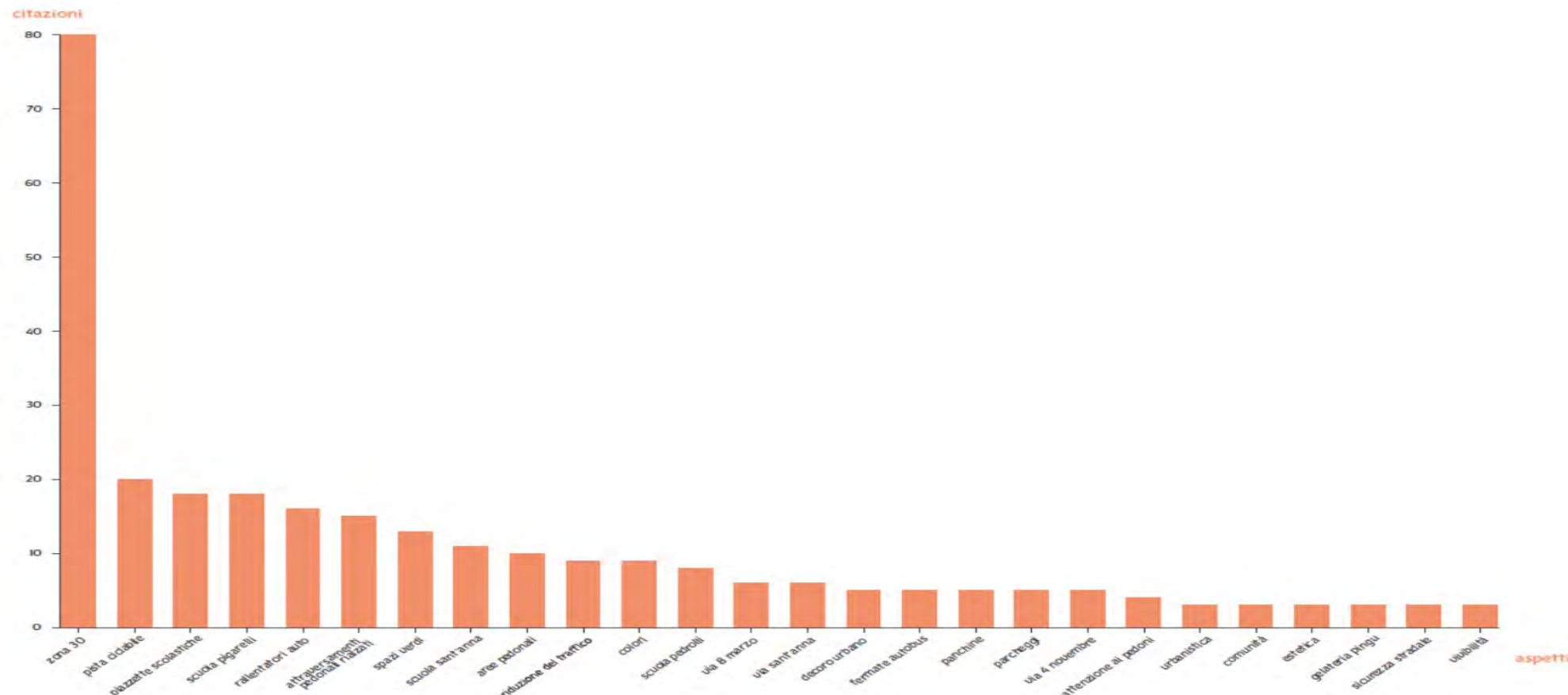
PROGETTAZIONE PARTECIPATA DI UNA ZONA 30 A TRENTO: QUARTIERE GARDOLO



I RISULTATI DEL SONDAGGIO SUL GRADIMENTO



Gli aspetti più apprezzati (citati da almeno 3 persone)



L'IMPORTANZA DEL «TOCCARE CON MANO»



Scenari

di Nando Pagnoncelli

Negli scorsi giorni è scoppiata una forte polemica sul tema del limite di 30 km orari nelle città, innescata dal ministro Salvini nei confronti della decisione di Bologna di estendere ampiamente questo limite in città sia alle strade del centro, sia a quelle della prima periferia. Al di là delle battute sui social (Salvini ha detto che il limite imposto serve ai cittadini «per sentire il canto degli uccellini»), il tema sembrerebbe opporre chi privilegia gli aspetti della sicurezza stradale e del minor impatto ambientale e chi invece vede soprattutto un arbitrario ampliamento dei tempi

Gli italiani e il limite dei 30 km/h (dati in %)



Nel suo Comune sono presenti le «zone 30»?

Si	36	27
No	43	53
Non so	21	20

Sull'introduzione del limite di 30 chilometri orari lei quanto condivide ciascuna di queste affermazioni?

Provoca un rallentamento del traffico	64	64	78	37
Serve solo ai Comuni per fare cassa	58	62	66	35
Induce i guidatori a distrarsi maggiormente	41	44	46	26
Consente una riduzione degli incidenti mortali	55	60	58	40
Consente ai veicoli un minor consumo	32	36	32	26
Consente una riduzione dell'inquinamento	26	31	26	19

Lei è favorevole o è contrario?

Favorevole al limite di 30 chilometri orari	41	52	37	28
Contrario al limite di 30 chilometri orari	43	40	56	22
Non so	16	8	7	50

Sondaggio realizzato da Ipsos per "Comune della Sera" (a cura di Lucio Formigoni) presso una rappresentativa della popolazione del comune di residenza. Sono state realizzate 1.000 interviste (su 4.168 contatti), con voci (mediante metodo CATI CAMUCA) al sito www.sondaggiipolitici elettorali.it

Limite a 30 all'ora, Italia spaccata Ma chi lo ha sperimentato dice sì

Ostilità maggiori tra gli elettori del centrodestra, favorevoli quelli del Pd

di percorrenza che si ripercuote negativamente sia sull'economia e la produttività, sia sulla qualità della vita dei cittadini. Abbiamo quindi chiesto agli italiani alcune opinioni sulla questione. Il 36% degli intervistati si dichiara residente in Comuni che prevedono zone 30, il 43% in Comuni che non le prevedono, mentre più di un quinto non sa dire se esistono o no (percentuale che rimane molto simile anche tra chi utilizza frequentemente mezzi privati per gli spostamenti, il che sembra dire che c'è una parte non inconsistente di automobilisti che bada poco ai limiti). I Comuni che, secondo gli intervistati, hanno attivato il provvedimento sono più presenti al Nord e sono più spesso grandi centri, di oltre 100 mila abitanti. Quali sono i vantaggi e gli svantaggi di questi limiti? Il vantaggio principale è visto nella riduzione degli incidenti mortali per pedoni e ciclisti (lo pensa il 55% dei nostri intervistati), mentre meno rilevanti appaiono gli altri elementi che sostengono questa scelta: una minoranza, il 32%, pensa infatti che così si riducano i consumi di carburante o elettricità, e solo il 26% ritiene che si riduca l'inquinamento dovuto ai mezzi di trasporto. Maggiormente percepiti invece gli svantaggi, il principale dei quali è riferito al rallentamento del traffico e al conseguente allungamento dei tempi di percorrenza per lavoratori e studenti (64% condivide l'affermazione), seguito dalla percezione che il provvedimento serva principalmente ai Comuni per far cassa (58%), mentre le opinioni si dividono rispetto al fatto che la riduzione della velocità possa portare ad aumentare la distrazione dei conducenti (41% d'accordo, 42% in disaccordo). Chi vive in Comuni con i limiti e coloro che utilizzano più intensamente auto e moto per i propri spostamenti tende a far crescere l'accordo sia per gli aspetti negativi (in maniera un po' più netta) sia per gli aspetti positivi (in misura un po' più sfumata). Le differenze più evidenti emergono però relativamente al comportamento elettorale: sono gli elettori del Pd, e in misura meno netta ma tuttavia evidente gli elettori pentastellati e delle altre liste (sinistra e terzo polo), che tendono a far prevalere la percezione degli aspetti positivi sui negativi. Il contrario avviene per gli elettori della compagnia di governo. Richiesti di un'opinione conclusiva, i pareri si dividono sostanzialmente a metà: 49% approva la scelta di ridurre diffusamente i limiti di velocità, 43% la respinge, con

In Sardegna e Campania

Due incidenti sul lavoro Operai morti schiacciati



La vittima Raffaele Massa, 50 anni, l'operaio morto schiacciato nel porto industriale in provincia di Cagliari

ancora due morti sul lavoro, in Sardegna e Campania. Il primo incidente è avvenuto ieri mattina nel porto di Cagliari a bordo di una nave battente bandiera finlandese. Raffaele Massa, 50 anni, di Quartucciu, è rimasto schiacciato dal rimorchio del macchinario usato per movimentare i container, a bordo della nave cargo Estraden noleggiata dal Gruppo Grendi. A Castel Campagnano, nel Casertano, ha invece perso la vita un operaio romeno 48enne, da tempo residente a Formicola (Caserta). Stando a una prima ricostruzione l'uomo era alla guida di un trattore che, per cause ancora da chiarire, si è improvvisamente ribaltato.

Lecce

Impiccata in casa, i testi: «Il fidanzato era con lei»



L'inchiesta Roberta Bertacchi, 26 anni, è stata trovata senza vita a Casarano e sono in corso indagini

Quattro testimoni smentiscono Davide F., il fidanzato di Roberta Bertacchi, trovata impiccata a Casarano (Lecce) il 6 gennaio sul balcone di casa con la sciarpa della squadra locale di calcio. Gli amici della giovane hanno confermato la presenza in casa dell'uomo, ultra del Casarano, che aveva avuto quella sera una lite con Roberta in un locale. La ragazza sarebbe tornata a piedi a casa e i quattro amici l'avrebbero raggiunta. Poi sarebbe arrivato il 3 gennaio e i due avrebbero continuato a litigare. Lui invece ha sempre sostenuto che l'aveva accompagnata dopo la lite e di essere poi andato via. I carabinieri indagano per istigazione al suicidio a carico di ignoti.

16% che non si esprime al proposito.

Le differenze che emergono vedono il prevalere dell'approvazione nei Comuni in cui il limite esiste già. Sembra quindi che chi lo ha sperimentato apprezzi, sia pur in maniera magari non entusiasta, il provvedimento, nonostante le criticità percepite che prima abbiamo visto. Questo anche perché gli utenti sporadici di mezzi privati, quindi chi si sposta abitualmente con mezzi pubblici o si sposta poco, sono molto più presenti proprio in questi comuni, normalmente più grandi e con una più efficiente rete di trasporti pubblici. Il picco della contrarietà emerge invece nei comuni dove, secondo i cittadini, il provvedimento non è stato ancora adottato. E rimane la già vista frattura per comportamenti politici: gli elettori del Pd più favorevoli, insieme agli elettori delle altre liste, dove vi sono elettori di sinistra e del terzo polo; gli elettori pentastellati divisi a metà, gli elettori del centrodestra che fanno prevalere il parere negativo.

Infine, si afferma l'idea che spetti ai singoli Comuni decidere se e come attivare la limitazione della velocità: lo pensa il 46% degli intervistati, mentre il 32% ritiene che sarebbe meglio avere una legge nazionale cui attenersi. In sostanza, un tema divisivo, su cui prevale la percezione di elementi negativi. Ma che, soprattutto per chi lo ha già sperimentato, sembra una scelta condivisibile, pur con tutti i limiti evidenziali. Quasi una sgradevole necessità, insomma.

LA CITTA' DELLE PERSONE



LA CITTA' DELLE PERSONE 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 UNA CITTA' CHE SIA REALMENTE VIVIBILE, SANA, RESILIENTE, INCLUSIVA...

LA CITTA' DELLE PERSONE E':
LA CITTA' DEI PEDONI
LA CITTA' DEI CICLISTI
LA CITTA' DEGLI AUTOMOBILISTI
LA CITTA' DEI BAMBINI
LA CITTA' DEGLI ANZIANI
LA CITTA' DEI DISABILI
LA CITTA' DI TUTTI E TUTTE



27.09.21 fm

GRAZIE PER L'ATTENZIONE



OSSERVATORIO
PER L'EDUCAZIONE ALLA
SICUREZZA STRADALE

RER
Emilia-Romagna

#Love30
#LaStradaÈdiTutti
a partire dal più fragile

