

Strade per le persone – La “Città 30”

Il termine “Città 30” sintetizza un nuovo modo di concepire gli spazi di una città. Spazi aperti a misura delle persone, di tutte le persone. Quelle che vivono la città, che vi lavorano, che vi risiedono. A piedi o in bicicletta la città si vive meglio, ma anche quelli che usano un mezzo motorizzato, privato o collettivo, prima o dopo camminano o pedalano.

“Città 30” è immaginare una città a misura delle persone, dove nella maggior parte delle strade si condividono gli spazi e si va a velocità moderata. In alcune strade, quelle con maggiore funzione di transito, gli spazi sono più specializzati e la velocità può restare a 50 km/h (la massima ammessa per strade urbane).

“Città 30” è, prima di tutto, un percorso culturale, perché andare a 30 km/h richiede una scelta personale ad usare la strada in modo diverso, a cambiare alcune abitudini, ad accettare che pochi secondi o minuti in più valgono un ambiente più sano, valgono delle vite umane salvate, valgono una maggiore qualità delle relazioni fra le persone. Parafrasando un famoso film si potrebbe dire che “la città 30, prima di tutto, non è un posto dove andare, ma una scelta da vivere”.

La “Città 30” sostanzialmente si può considerare la somma di:

- ampie zone con limite di velocità 30 km/h, integrate con eventuali interventi di moderazione del traffico, in cui gli spostamenti in bicicletta avvengono prevalentemente in carreggiata;
- eventuali strade con limite di velocità di 50 km/h, in cui gli spostamenti in bicicletta avvengono prevalentemente su spazi riservati.

Alcune tappe:

- nel 1994 la città di Graz (Austria) fu la prima ad estendere il limite 30 km/h a tutto il centro abitato;
- nel 1996 il Codice della Strada italiano introdusse il segnale “zona a velocità limitata”, rappresentato simbolicamente dal segnale “zona 30”;
- nel 1997 la città di Cattolica, prima in Italia, introdusse il limite 30 nel suo centro abitato;
- nel 2016 la città di Rovereto (TN) decise di regolamentare tutte le strade a 30 km/h tranne quelle con maggiore funzione di transito – foto 1;
- nel 2019 il nuovo Biciplan della città di San Donato Milanese (MI) basò la propria strategia generale sul concetto di “Città 30” (progetto Ing. Enrico Chiarini) – foto 2;
- nel 2020 la città di Olbia ha stabilito il limite 30 a tutta la città;

- nel 2022 il nuovo Biciplan del comune di Paullo (MI) basò la propria strategia generale sul concetto di “Città 30” (progetto Ing. Enrico Chiarini) – foto 3;
- nel 2023 Bologna ha deciso di diventare città 30.



Foto 1 – Rovereto

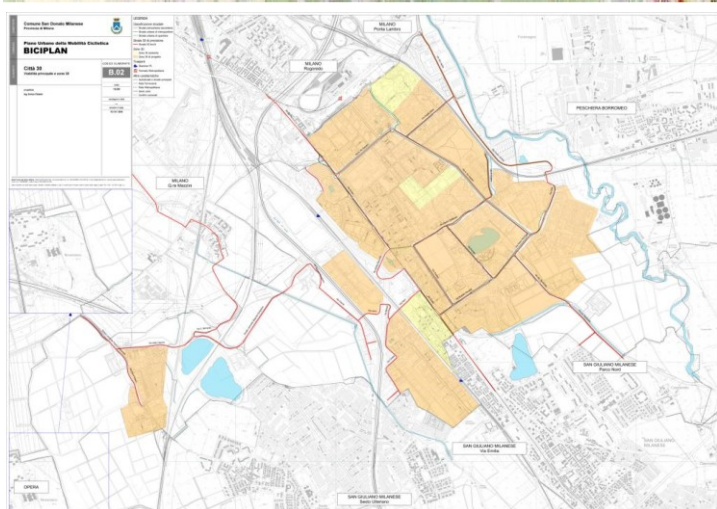


Foto 2 – San Donato Milanese

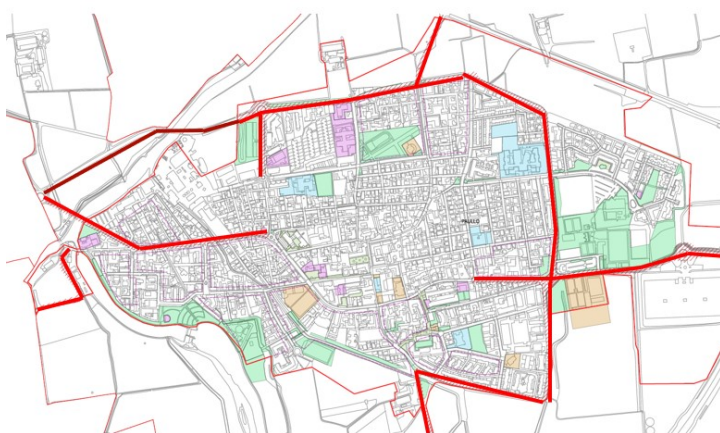


Foto 3 – Paullo

Nota: consentita la diffusione con citazione della fonte