Testi e immagini: Bruno Gandino (Studio *Urbafor*, Torino) - collaborazione: Bruno Zucca

Comunicare le Zone 30

Come tutte le innovazioni, le "Zone 30" richiedono informazione e sensibilizzazione.

Si tratta di evitare sia degli errori di progetto sia di motivare l'intervento di fronte agli inevitabili oppositori, tenendo poi conto che dove le Zone 30 sono state realizzate il grado di accettazione, già buono in partenza, è aumentato considerevolmente in breve tempo fino a raggiungere quote dell'80-90%.

Una buona campagna di comunicazione attraverso vari canali (media, volantini, riunioni di informazione, questionari…) deve permettere di:

- **dialogare** con il pubblico interessato (residenti, automobilisti) in modo da raccogliere informazioni, aspettative...);
- **informare,** in quanto molti e soprattutto gli automobilisti non conoscono i vantaggi delle misure di moderazione del traffico e delle Zone 30;
- **convincere**, soprattutto gli automobilisti che temono disagi e peggioramenti che invece in generale non esistono (ostacoli, tempi più lunghi di percorrenza, meno parcheggi...);
- **sensibilizzare**, in modo da creare "nelle teste" una cultura della strada conviviale, rispettosa e amichevole.

In molti casi, le campagne di comunicazione sono state affiancate da interessanti attività di animazione (feste di quartiere, settimana "Sicurezza sulle strade", iniziative "Percorsi sicuri di scuola" eccetera).

I paesi con le esperienze più lunghe nella gestione delle Zone 30, raccomandano infine la costanza nei **controlli di Polizia**: la prevenzione dei comportamenti scorretti è parte integrante dell'attività di comunicazione e può essere fatta in modo graduale, partendo da multe simboliche fatte da bambini e ragazzi, per arrivare alla repressione vera e propria delle infrazioni più gravi.

ECOLOGIA URBANA PER DECISORI LOCALI
progetto dell'Assessorato all'Ambiente della Regione Piemonte
con l'associazione *La città possibile e lo studio Urbafor*, programma con la Provincia di Novara

SCHEDA 11

Strade di casa
Zone 30

Ritrovare una convivenza accettabile tra traffico e vita locale è indispensabile nelle nostre città. Le strade di quartiere non servono solo a spostarsi, ma sono uno spazio vitale per passeggiare, andare a scuola, incontrarsi, fare la spesa.

Le Zone 30 km/h, in cui il traffico si muove con prudenza e con rispetto per i pedoni, sono un accettabile compromesso tra le funzioni urbane. Possono essere introdotte da sole, in quanto non comportano necessariamente restrizioni all'accesso, ma anche combinarsi facilmente con altri provvedimenti amministrativi, come le Zone a Traffico Limitato o le Isole Ambientali.

Le Zone 30 sono zone urbane in cui è preponderante la funzione di soggiorno (abitare, spostarsi a piedi, fare compere, incontrarsi) e in cui la circolazione è principalmente di interesse locale.

Sono delimitate da assi importanti di comunicazione e altre barriere (fiumi, ferrovie...), e comprendono possibilmente al loro interno i principali servizi di quartiere (scuole, mercato, chiesa, vie commerciali…).
Per questo non riguardano solamente la viabilità locale in senso stretto (strade di categoria F) ma anche le strade di quartiere secondarie (categoria "E2").

Va ancora sottolineato che le Zone 30 non sono da concepire come insiemi di strade, ma come aree urbane (prevalentemente residenziali) in cui lo spazio pubblico è prima di tutto uno spazio sociale di vicinato, in cui deve prevalere la mobilità lenta e non motorizzata, mentre la mobilità veicolare deve essere indirizzata verso la viabilità principale nel modo più sicuro ed efficiente possibile.
Insomma, si adattano perfettamente a dare contenuto alle Isole Ambientali, previste dal nostro Codice della Strada e raramente applicate.

Le Zone 30 sono segnalate da porte di ingresso con segnaletica orizzontale e verticale, ma anche con misure costruttive.

In tutti gli incroci vale la precedenza a destra e non esistono strade con diritto di precedenza. Quando si include una strada di quartiere, è preferibile "spezzarla" con misure di moderazione del traffico come le rotonde.

Le carreggiate devono essere sistemate in modo da dissuadere velocità superiori ai 30 km/h: in altre parole l'infrastruttura deve sottolineare la limitazione della velocità, senza però costituire pericoli o fonti di disturbo né per chi abita né per chi rispetta i limiti di velocità.

REGIONE PIEMONTE
PROVINCIA DI NOVARA
torino la città possibile
Ecologia Urbana e Cittadinanza Attiva
Urbafor Progetto e Comunicazione
Ecologia Urbana per decisori locali
E U dl

I vantaggi delle Zone 30

Nelle Zone 30 l'organizzazione dello spazio favorisce l'incontro, il controllo sociale e la solidarietà fra le generazioni

Ingresso di una zona residenziale (adesso Zona 30) a Zurigo

Segnaletica orizzontale di Zone 30 a Correggio...

...e a Barcellona

Una "Zona 30" costituisce una importante opportunità per migliorare in modo durevole la qualità della vita di un quartiere:

- **L'ambiente di vicinato ritorna accogliente.** Gli abitanti, specialmente i bambini e gli anziani, possono camminare e attraversare in sicurezza le strade, la velocità più bassa permette un contatto visivo e una migliore intesa tra conducente e passanti, le misure di arredo (alberi, zone di soggiorno…) riqualificano lo spazio stradale.

- **Migliora la sicurezza stradale.** A velocità 30 migliora la visibilità laterale così importante per evitare per tempo un bambino che corre o una persona che sbuca improvvisamente, e diminuisce la distanza di arresto di fronte ad un ostacolo imprevisto.
Gli incidenti diminuiscono di numero e di gravità, come dimostra l'esperienza del Comune di Cattolica, dove l'introduzione delle Zone 30 con un centinaio di interventi puntuali ha visto dimezzare il numero di incidenti nel giro di 3 anni.

- **Migliorano le condizioni ambientali.**
La diminuzione della velocità migliora la fluidità, la condotta di guida diventa più tranquilla e regolare, con meno accelerazioni e frenate.
Diminuisce il consumo di carburante e con esso le emissioni inquinanti (ossidi d'azoto, anidride carbonica, polveri) e il rumore si riduce in media di 3 decibel, il che corrisponde ad un traffico dimezzato.

Limiti:	assi importanti di traffico delimitano la zona
Porte:	segnalano l'inizio e la fine della zona
Strade interne:	hanno carattere omogeneo e funzione locale
Precedenza:	a destra generalizzata
Moderazione:	misure diffuse riducono la velocità dei veicoli
Attraversamenti:	pedoni in sicurezza su tutta la zona.

Piccola storia delle Zone30

Come nel caso delle "vie residenziali" anche le "Zone 30" sono nate in Olanda, paese in cui è stato applicata per la prima volta la moderazione del traffico.

Dopo il successo delle "vie residenziali" negli anni '70 (vedi scheda 10), con migliaia di vie sistemate in questo modo in tutto il paese, nei primi anni '80 si è pensato di estendere la moderazione del traffico a parti di quartiere o a interi quartieri con interventi leggeri (segnaletica e misure costruttive semplici).
I risultati molto incoraggianti (diminuzione degli incidenti e dell'inquinamento, miglioramento della qualità della vita e dei rapporti sociali) a fronte di costi contenuti hanno portato nel 1983 all'introduzione nel codice olandese delle "Zone 30".

L'esperienza olandese si è estesa rapidamente a macchia d'olio.

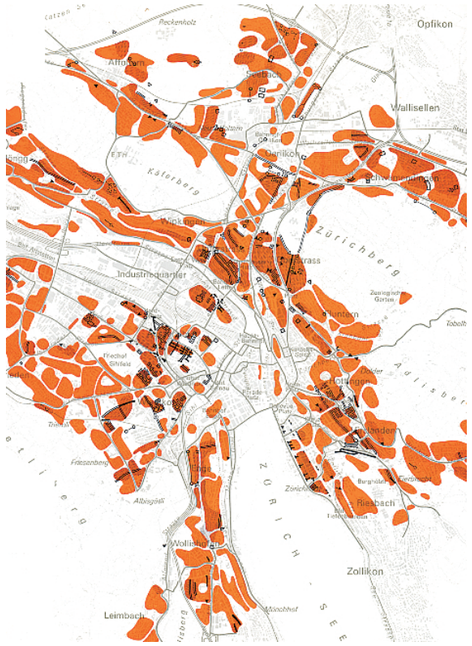
La regolamentazione delle Zone 30 viene introdotta in Germania nel 1985 dopo una vasta esperienza pilota in 6 quartieri di grandi città. Oggi in questo paese le Zone 30 sono alcune decine di migliaia (19.000 solo nel Land Nord Reno-Westfalia), e nella sola città di Amburgo se ne contano 500.

In Svizzera dopo che nel 1989 tale dispositivo è stato introdotto legalmente, le Zone 30 sono oggi oltre 2 mila, con una punta di 120 nella città di Zurigo.

Negli anni '90 la misura Zone 30 si è estesa agli altri paesi europei e alcune città (come ad es. Graz) hanno adottato il limite di 30 km su tutto il territorio urbano (salvo alcuni assi principali).

Nel Regno Unito, naturalmente, il limite è espresso in miglia orarie e si parla di "Zone 20" (circa 28 km/h): la sola città di Londra ne ha circa 150.

In Italia, dopo l'introduzione nel 1996 del segnale nel Codice della Strada, sono numerosi i comuni che hanno adottato Zone 30 per parti del loro territorio.



Schema degli interventi su una singola Zona 30 e quadro complessivo dei quartieri trasformati a Zurigo

Numero di "Zone 20" nei municipi di Londra