

## La forza del limite di velocità a 30 km/h

La forza del limite di velocità a 30 km/h

Anche FIAB entra nella lista delle tante organizzazioni europee che aderiscono all'iniziativa dei cittadini europei per i 30 km/h. Fiab comunque sostiene questa campagna da tempo, poiché la Federazione Europea di cui fa parte, la ECF (European Cyclist Federation) vi ha aderito sin dall'inizio.

L'adesione diretta di FIAB per rinforzare anche in Italia una campagna importante non solo per i ciclisti ma per tutti gli utenti della strada e per la qualità della vita dei cittadini. Il limite 30 km/h è un modo popolare a basso costo per aumentare la sicurezza, abbattere l'inquinamento e incoraggiare scelte di trasporto intelligenti.

La forza del limite di velocità a 30 km/h

Anche FIAB entra nella lista delle tante organizzazioni europee che aderiscono all'iniziativa dei cittadini europei per i 30 km/h. Fiab comunque sostiene questa campagna da tempo, poiché la Federazione Europea di cui fa parte, la ECF (European Cyclist Federation) vi ha aderito sin dall'inizio.

L'adesione diretta di FIAB per rinforzare anche in Italia una campagna importante non solo per i ciclisti ma per tutti gli utenti della strada e per la qualità della vita dei cittadini. Il limite 30 km/h è un modo popolare a basso costo per aumentare la sicurezza, abbattere l'inquinamento e incoraggiare scelte di trasporto intelligenti.

Firma la petizione e falla firmare ad un amico qui

(cliccare poi su "Dichiarazione di sostegno" quindi su Italia. Bisogna dare il numero di carta d'identità o passaporto).

È dimostrato che i 30 km/h funzionano in teoria e in pratica. Facciamo sì che i limiti di velocità nelle nostre città diventino una priorità a livello europeo. La ECF (European Cyclist Federation) ha sostenuto e continuerà a sostenere l'iniziativa dei cittadini europei per i 30 km/h. L'iniziativa vuole impegnare la Commissione Europea a verificare la possibilità di istituire il limite di 30 km/h come velocità standard nelle aree urbane.

Sono molte le ragioni per cui stiamo facendo ciò, sostenendo questo progetto insieme a molte altre organizzazioni in Europa.

Attualmente in genere i limiti di velocità stabiliti nelle aree urbane europee sono di 50 km/h, nonostante in molti casi i limiti siano inferiori. Da una recente analisi sugli incidenti mortali di ciclisti a Londra risulta che praticamente tutti gli incidenti mortali si sono verificati su strade con un limite di velocità di 48 km/h (30 miglia all'ora) o maggiore. La velocità eccessiva costituisce una causa diretta in un quinto circa di tutti gli incidenti ed è uno dei principali fattori che contribuiscono ad un terzo di tutti i morti sulla strada.

È stata calcolata la probabilità di incidente mortale se si viene investiti da un'auto a velocità differenti:

- Se è investito a 40 miglia all'ora (64,4 km/h), il 90 per cento dei pedoni viene ucciso
- Se è investito a 30 miglia all'ora (48,3 km/h), il 20 per cento dei pedoni viene ucciso
- Se è investito a 20 miglia all'ora (32 km/h), il 3 per cento dei pedoni viene ucciso

I 30 km/h funzionano

Uno studio norvegese ha dimostrato che una riduzione del 10% della velocità media del traffico produce una riduzione del 37,8% del numero delle vittime di incidente.

Secondo il British Medical Journal l'introduzione di zone a 20 miglia all'ora (32 km/h) su un periodo di vent'anni (1986 - 2006) ha migliorato in modo significativo la sicurezza stradale per tutti gli utenti di tutte le modalità di trasporto ed età. In particolare, per quanto riguarda i bambini, il dato è che il numero di bambini sotto i 15 anni rimasto ucciso o ferito gravemente si è ridotto della metà nelle aree in cui il limite di velocità è ridotto a 20 miglia all'ora (32 km/h).

Se guardiamo all'esperienza di una città, Graz ne è l'esempio perfetto. Graz è stata la prima città in Europa ad introdurre una zona 30 a km/h per tutta l'area urbana. È stato moderato il traffico per circa 800 km su un totale di 1000 km di strade urbane. Con quali risultati? Dopo i primi 6 mesi c'è stata una riduzione del 24% degli incidenti gravi.

Ma è interessante anche il fatto che in città si sia verificato un incremento della mobilità ciclabile e delle altre forme di trasporto attivo.

L'attuazione convinta del limite di 30 km/h è stata importante per far funzionare il progetto, e sembra aver prodotto risultati positivi senza dover ricorrere a infrastrutture costose. Se le strade sono libere da un traffico veloce, ciò incoraggia più ciclisti a inforcare la propria bici, e allo stesso tempo produce un ambiente più sicuro. La percezione del rischio si è ridotta quanto il rischio stesso: tutti e due sono elementi essenziali per la promozione della mobilità ciclabile. Sarà sempre più importante trovare modi nuovi e migliori per offrire ai cittadini città più vivibili e sostenibili e ambienti vitali. I nostri sistemi di trasporto giocano e giocheranno un ruolo chiave. Proprio i nostri sistemi di trasporto costituiscono la principale minaccia alle nostre vite nelle aree urbane. Più del crimine o degli incendi o degli incidenti industriali, eppure è dai nostri sistemi di trasporto che dipendiamo per la vita quotidiana.

I 30 km/h possono essere uno strumento utile per affrontare il traffico motorizzato nelle aree urbane e residenziali. Non abbiamo bisogno di andare più veloci di 30 km/h, e dobbiamo valorizzare le forme attive di mobilità per combattere i problemi di salute, le questioni di sicurezza stradale, la congestione e rendere più piacevoli e vivibili i luoghi in cui si cresce e si vive.

fonte: [it.30kmh.eu](http://it.30kmh.eu)