

19 Febbraio 2022

# Clean Cities

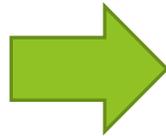
Change is in the air - Il cambiamento è nell'aria

## Come ripensare lo spazio urbano

Matteo Lanfaloni

# Cos'è la strada?

La strada urbana è  
**SPAZIO PUBBLICO**



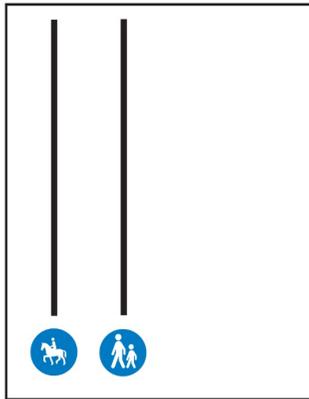
- tutti gli utenti della strada devono potersi muovere in sicurezza e libertà e piacevolezza
- spazio multifunzionale



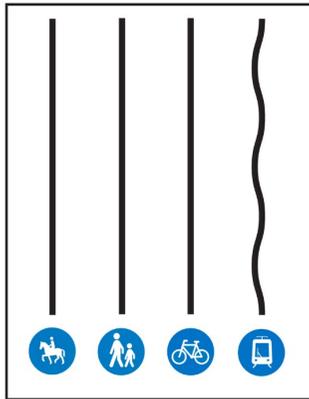
*“Il problema di molte città è che, nel tentativo di accogliere più auto, hanno permesso che le strade diventassero dei canali di traffico dominati esclusivamente dai veicoli. Queste strade hanno perso il loro scopo principale che era quello di attrarre persone e investimenti.”*  
Ben Hamilton-Baillie, 2008

New Road a Brighton & Hove,  
Inghilterra

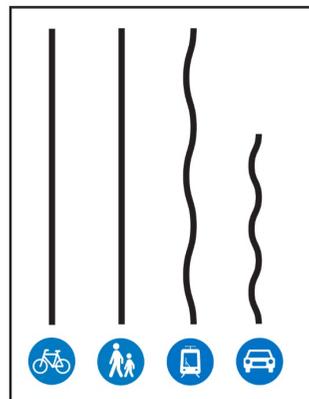
## A Short History of Traffic Engineering



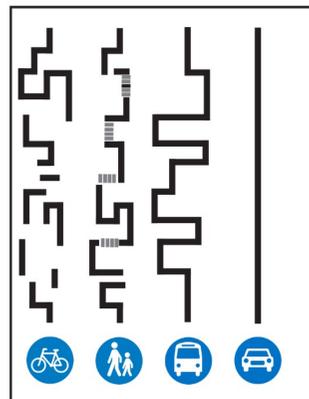
1800



1900



1920



1950 - present

COPEN  
HAGEN  
IZE  
EU  
Copenhagenize Design Co.  
2013

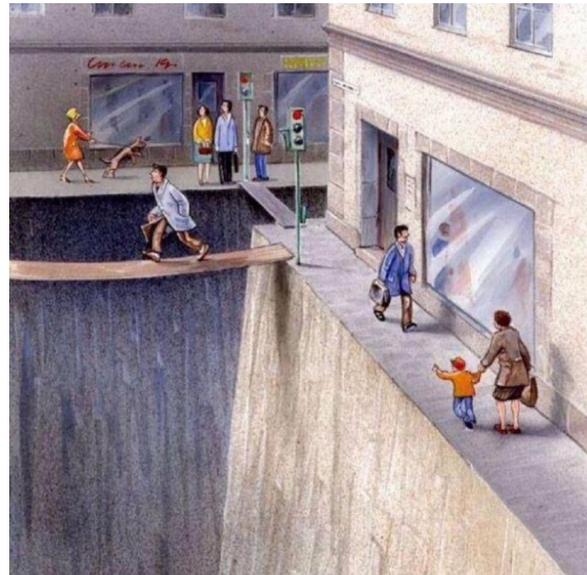
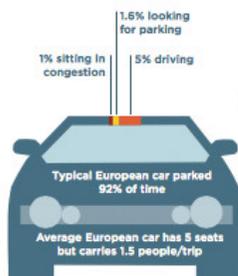


Illustrazione di Karl Jilg presentata in un rapporto sulla sicurezza stradale svedese nel 2017

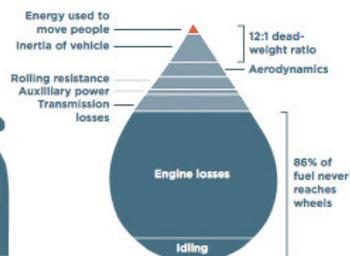
# L'automobile, un veicolo ingombrante che sta fermo la maggior parte del tempo

## STRUCTURAL WASTE IN THE MOBILITY SYSTEM

### CAR UTILISATION

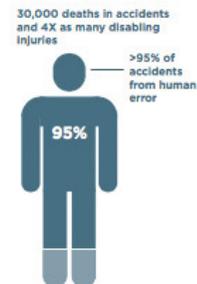


### TANK-TO-WHEEL ENERGY FLOW - PETROL



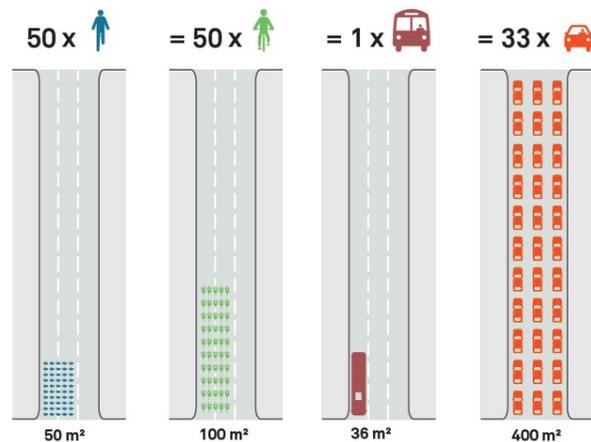
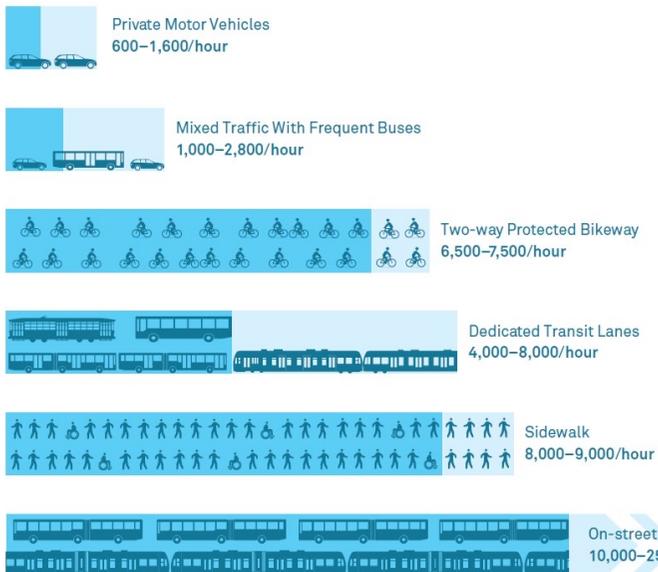
### Productive use

### DEATHS AND INJURIES/ YEAR ON ROAD

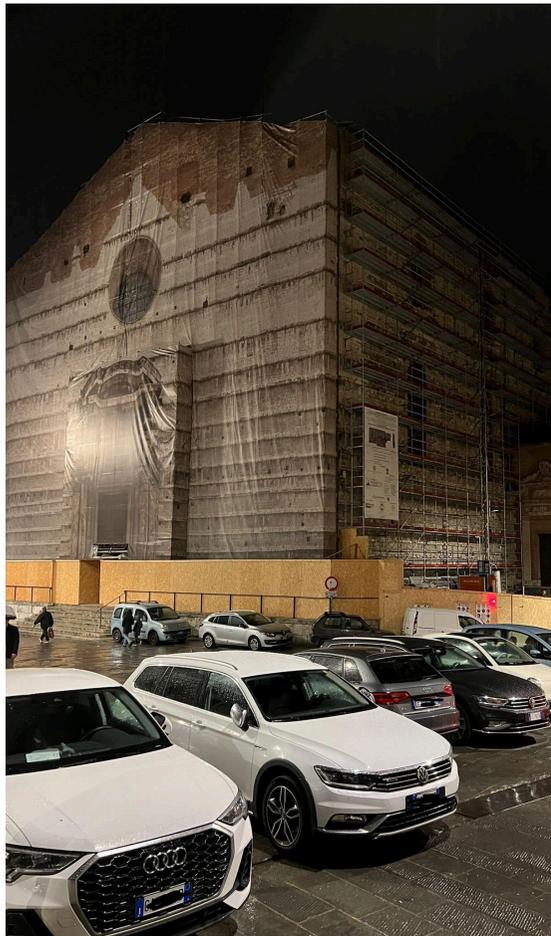


LAND UTILISATION: **5%** Road reaches peak throughput only 5% of time and only 10% covered with cars then **50%** 50% of most city land dedicated to streets and roads, parking, service stations, driveways, signals, and traffic signs

Ellen MacArthur Foundation, 2017

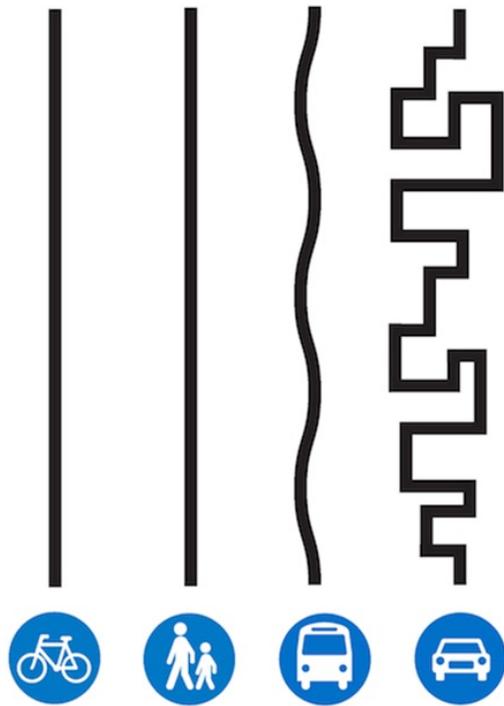


Guida Globale di Street Design, 2020

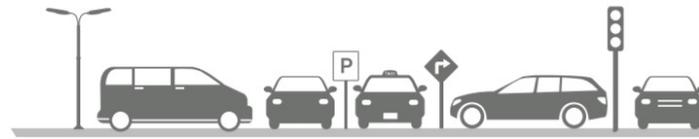


Perugia

# Copenhageneze Traffic Planning Guide



**COPEN  
HAGEN  
IZE  
EU**



Piramide mobilità inquinante - NACTO



Piramide mobilità sostenibile - NACTO



## Città *oltre* l'auto

spostare le persone, non le auto



- Ridurre la velocità dei veicoli a motore in città;
- Investire nel tpl, nella micromobilità elettrica e nello sharing;
- Incentivare gli spostamenti a piedi e in bicicletta;
- Creare una città più vivibile a misura di persona

*“Se progettiamo le città per le auto e il traffico, avremo come risultato auto e traffico; se progettiamo per le persone e gli spazi pubblici, avremo persone e spazi pubblici.”*

Fred Kent

*“L'obiettivo è una città post-auto: **non una città senza auto, ma una città in cui la maggior parte dello spazio stradale non è dedicata alle auto e la maggior parte delle persone non ne ha una.** Una città in cui ogni cittadino ha accesso ad aria pulita, livelli di rumore umani, spazi verdi e pubblici pedonabili, comunità e opzioni di trasporto multimodale. “*

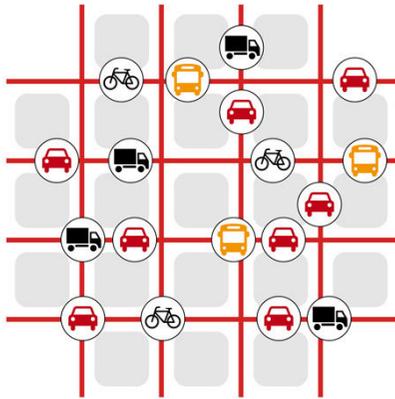
Rueda, 2012



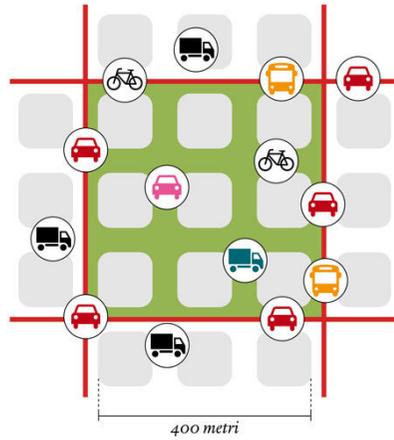
Matteo Lanfaloni

# Barcelona, Progetto Superblocks

Com'è ora



Come sarà con il nuovo piano



- Biciclette
- Scarico merci
- Servizi urbani e emergenza
- Auto private
- Trasporti pubblici
- Auto residenti

Fonte: Ajuntament de Barcelona

Internazionale



Matteo Lanfaloni



Milano,  
*Progetto Piazze Aperte*



La nuova piazza tra via Spoleto e via Venini, Milano

## Zona 30

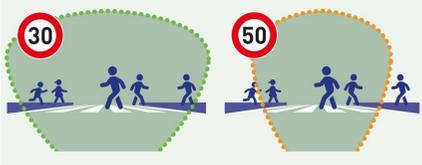
Le “zone 30” aumentano di 6 volte le **chance di sopravvivenza** di un pedone in caso di incidente



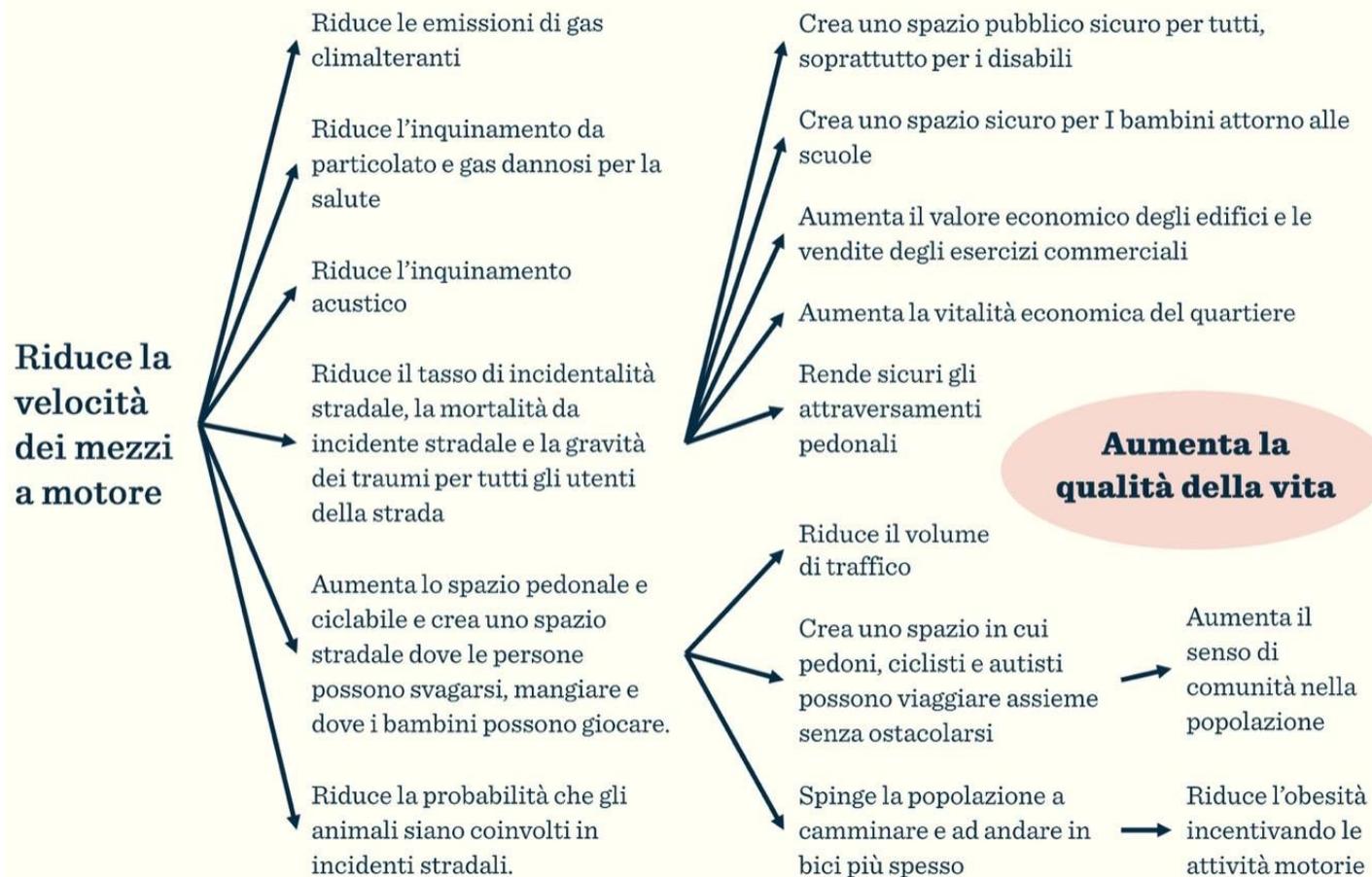
Legenda: Reazione Frenata



Fonte: Elaborazione su dati OMS e Transportation Association of Canada



# I benefici della zona 30



Fonte: 20's Plenty for Us, elaborazione grafica the Submarine

Perugia,  
Zona 30 Bellocchio

