

Applicazione del limite 30 km/h a Roma

Principi, scelte, selezioni di aree, itinerari, strade

Seminario Città 30:

nuove strategie di regolazione della velocità urbana – come e dove si applica il limite di 30 km/h”

Sede ACI di Roma, via Marsala 8, Sala Spizuoco 6° piano

15.05.2026

mobilità

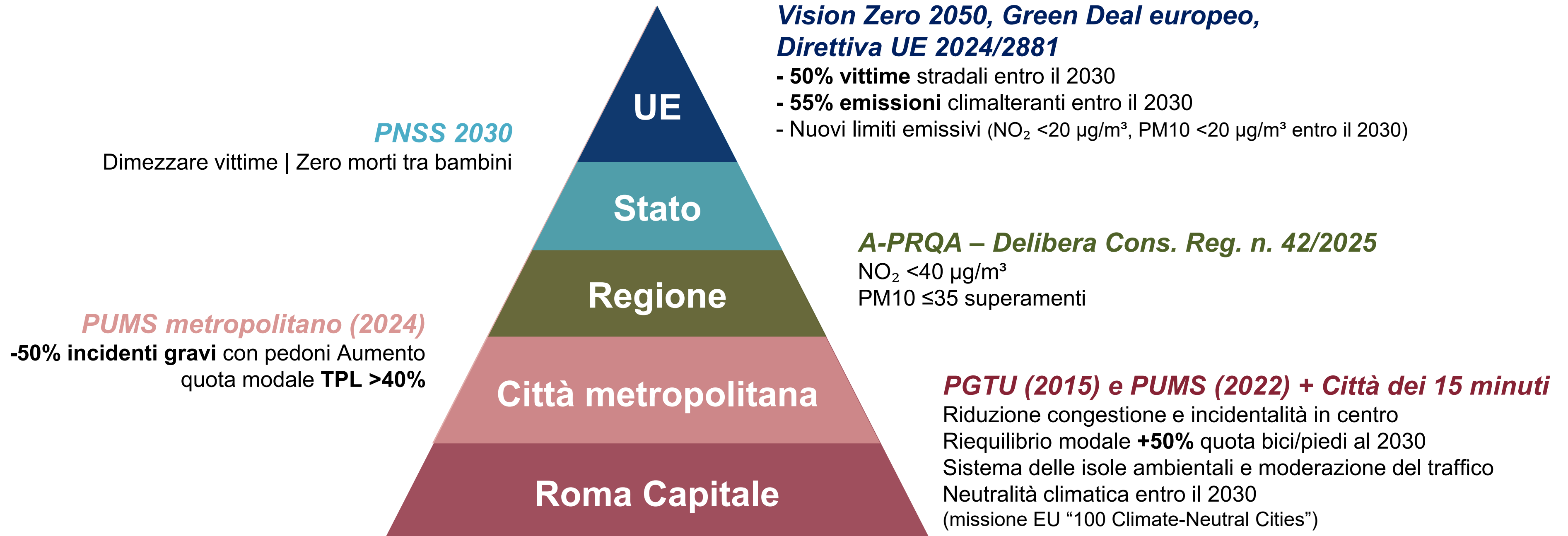
ROMA



Perché una zona 30?

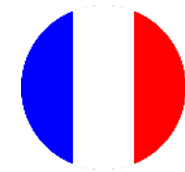
Sintesi normativo-programmatica

«La Zona 30 è la **naturale evoluzione locale** degli impegni vincolanti già assunti a livello europeo, nazionale, regionale e comunale per la **sicurezza stradale**, la **qualità dell'aria** e la **neutralità climatica** di Roma»



Uno sguardo alle altre esperienze

Le esperienze di Parigi, Bologna e Amsterdam confermano che le Zone 30 riducono incidenti e rumore, favoriscono mobilità attiva e vivibilità, senza penalizzare il TPL



Parigi (2021)

Velocità



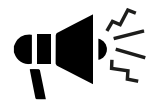
~100 % viabilità a 30 km/h
(eccetto arterie principali)

Incidenti totali



-16 % decessi;
-7 % feriti gravi;

Rumore urbano



-1,4 dB giorno;
fino a -3 dB notte

Trasporto pubblico



Tempi bus invariati
(media ≈12 km/h)

Effetti economici



-



Bologna (2024)

Riduzione generalizzata
sotto i 30 km/h

-21 % rispetto al semestre
precedente

-

-

>50 MLN € risparmiati in costi
sociali



Amsterdam (2023)

> 60% rispetta il limite

-11 % totale incidenti
-15 % incidenti con utenza
vulnerabile

-1,5 dB in media

Trascurabili
(+40 s bus / +10 s tram /
0 s mezzi di emergenza)

-

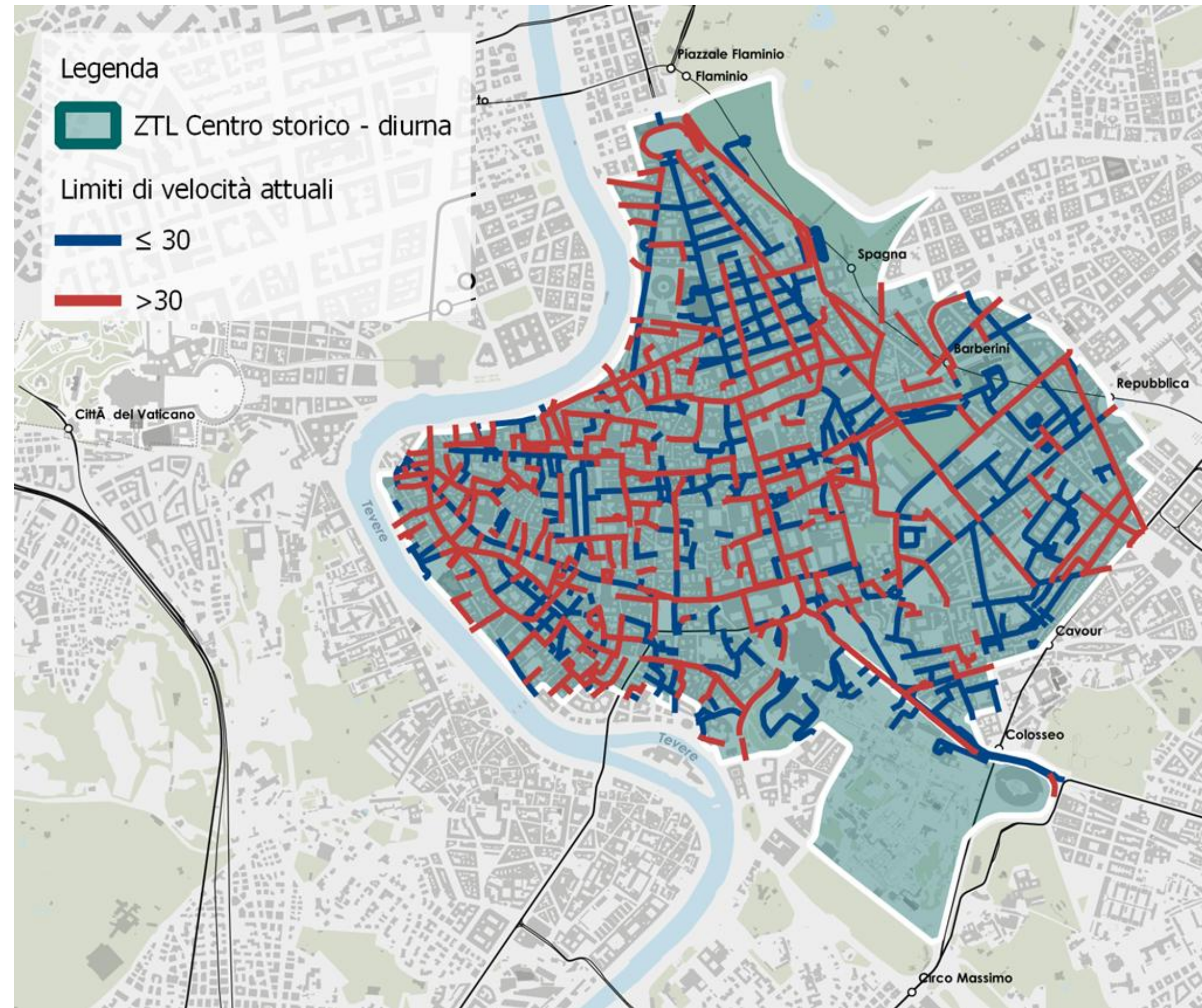
Dove? La scelta della ZTL Centro Storico

L'area d'intervento coincide con un perimetro **consolidato** e **organico**:

- **Perimetro ZTL:** Area omogenea presidiata da varchi elettronici; attiva dagli anni '90.
- **Un vincolo già parzialmente esistente**
Quasi metà delle strade nella ZTL presentano già oggi limite di 30 km/h (48%)
- **Morfologia urbanistica e patrimonio UNESCO:**
Rete minuta e tortuosa incompatibile con la velocità urbana ordinaria.

Direttiva MIT n. 4620 (1/2/2024):

L'area risponde intrinsecamente ai criteri di 'deroga motivata' per zona omogenea e di pregio monumentale.



Riconoscibilità Immediata



Il set informativo è composto da tre elementi per la massima visibilità oltre al varco ZTL esistente:

1. Segnaletica Verticale: **Limite** 30 km/h e Inizio Zona 30
2. **Pittogramma** Orizzontale: materiale termoplastico preformato ad alta riflettanza
3. Rilevatore e **Indicatore di velocità**
4. **Pannello Elettronico** varco ZTL





Analisi tematiche

L'approccio

- Analisi ex-ante con modelli previsionali su scenario di riduzione velocità a 30 km/h
- Simulazioni ante/post su base storica e campioni rappresentativi

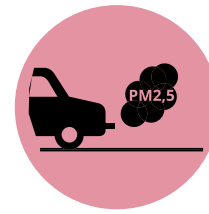
Fonti

- Floating Car Data – dati di velocità e accelerazione
- AVM - monitoraggio flotta TPL
- Inventari emissioni e modelli dinamici (COPERT, HBEFA adattato al contesto urbano)
- Accessi varchi ZTL



Sicurezza stradale

riduzione incidenti con utenti vulnerabili



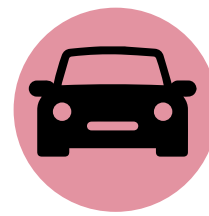
Ambiente e salute

emissioni (CO₂, NO_x, PM₁₀) e rumore



Trasporto collettivo

velocità commerciale bus, regolarità, taxi/NCC



Mobilità privata

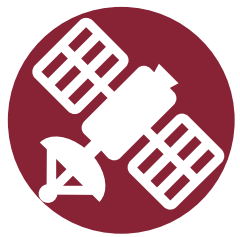
tempi medi di percorrenza, stop&go, consumi



Logistica urbana → permanenza veicoli merci, rotazioni e accessi

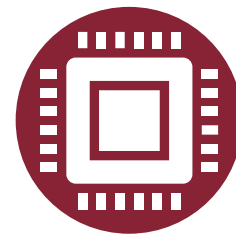
Dati e Modelli per la stima degli impatti

Sono stati utilizzati **modelli previsionali avanzati** per stimare gli impatti reali sul sistema mobilità:



Sicurezza: FCD

Utilizzo di Floating Car Data per monitorare velocità e accelerazioni reali sulla rete e *Near Miss*



Percorrenze: FCD e AVM

Modellazione dinamica degli scenari ante-post per stimare le variazioni nelle percorrenze sia TPL che Trasporto Privato che Merci



Emissioni: HBEFA e Simulatore SUMO

Calcolo dell'impatto ambientale (NOx, CO2) e acustico (HARMONOISE)

**Simulation of Urban MObility, DLR – Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt*

Sicurezza stradale

Correlazione velocità–rischio di incidentalità



Metodologia

Eventi di “near miss” (accelerazioni e frenate brusche)

Map matching per arco → indice normalizzato su percorrenze

$$p = (0,0014 \times v_{85} - 0,0152) \times s^*$$

Risultati

Su gran parte della rete
si viaggia già oggi a velocità <30 km/h

eccezioni: Corso Vittorio, Via Nazionale, Via dei Fori Imperiali (autorizzati), Via Veneto, Via Quirinale

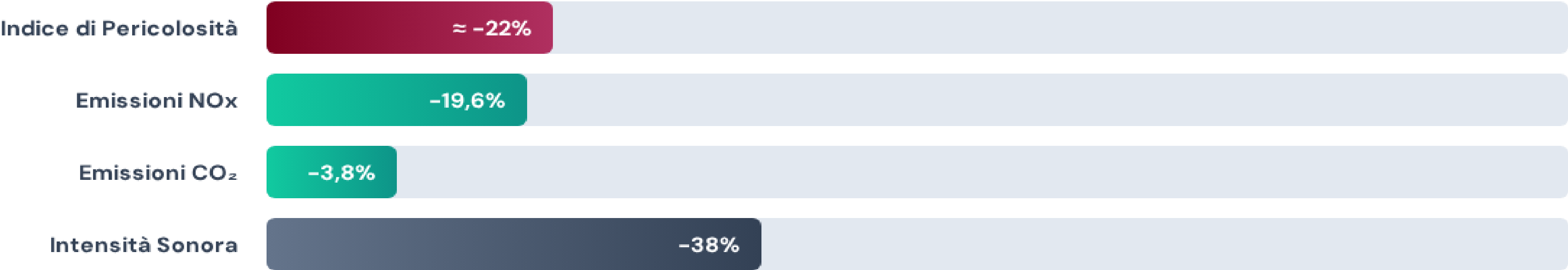
Indice di pericolosità:

≈ -22% su base giornaliera rispetto all’attuale

Maggiore beneficio in fascia notturna (22–06) e negli assi principali

*(dove v_{85} = velocità 85°, s = percorrenze in veic-km)

Risultati per Z30: Sicurezza e Ambiente





Risultati per Z30: Trasporto collettivo e Merci

Tipologia Servizio	Variazione Tempo di Viaggio	Impatto Reale
TPL (ATAC)	+2,3 sec / km	Trascurabile (V. comm. invariata)
Taxi e NCC	≈ +30 sec (Notturmo)	Minimo nelle ore diurne
Logistica Merci	≈ +4 min / ciclo	Contenuto (75% già sotto i 30km/h)

L'efficienza della mobilità professionale resta garantita poiché il "collo di bottiglia" è dato dalla congestione, non dalla velocità media.



Risultati per Z30 - Sintesi



Sicurezza

Abbattimento del rischio del
22% su base giornaliera.
Picco notturno di maggior tutela.



Ambiente

Riduzione NOx del **19,6%**. Calo
dell'intensità sonora del **38%**.



Percorrenze

Tempi di percorrenza bus e
logistica sostanzialmente
invariati (+2,3 s/km).

"L'efficacia è validata da modelli di simulazione basati su Big Data, FCD, AVM e dati ai Varchi ZTL."

Stato dell'Arte a Roma

- **Dal 15/01/2026** La misura è pienamente operativa, in coerenza con le indicazioni del PGTU e con la strategia di attuazione delle Isole Ambientali.
- **14 Marzo 2026:** Presentato ricorso straordinario al Consiglio di Stato da parte di alcuni associazioni/operatori

IL CASO DI BOLOGNA

- Sospensione temporanea (sentenza TAR 20/01/2026) dovuta alla "generalizzazione indifferenziata" del limite su gran parte della rete urbana;
- Aggiornamento del PGTU con istruttoria analitica.
- Creazione di schede tecniche asse per asse per motivare la deroga ai 50 km/h. (Passaggio da "Regola Generalizzata" a " Sistema di Deroghe Motivate")

A differenza di approcci "city-wide", Roma opera su un perimetro omogeneo (ZTL & UNESCO) che costituisce deroga tecnica intrinseca (Direttiva MIT 4620).

Coerenza con la Direttiva MIT n. 4620 del 01/02/24

Alla luce di tale premesse, nel confermare la validità dell'approccio già promosso da questo Ministero con i precedenti provvedimenti di settore, si richiamano pertanto le amministrazioni comunali, nella fissazione di limiti derogatori rispetto al limite generale di 50 km/h individuato dall'articolo 142, comma 1, del codice della strada, a seguire i seguenti criteri direttivi.

I. Perimetrazione delle strade o tratti di strada interessate da deroghe al limite massimo di velocità di 50 km/h



Perimetro ZTL già predeterminato

Ai fini del presente paragrafo, pertanto, si fa riferimento specificamente:

- all'assenza di marciapiedi e/o movimento pedonale intenso;
- ad attraversamenti non semaforizzati, in strade ad alta frequentazione di pedoni e ciclisti;
- ad anomali restringimenti delle sezioni stradali;
- a pendenze elevate;
- ad andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e di vecchi centri abitati, nonché a reticoli stradali con frequenti intersezioni;
- a frequenza di ingressi e uscite carrabili (e non), da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, campi sportivi, parchi di gioco, luoghi di culto, ospedali, musei;
- a pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose (ad esempio in condizioni metereologiche avverse).



Criterio Derogatorio Direttiva MIT 4620/2024	Riscontro Morfologico e Funzionale ZTL Centro Storico Roma
Andamenti planimetrici tortuosi e reticoli stradali con frequenti intersezioni tipici di nuclei storici	Il tessuto rionale, originatosi prima dell'era della motorizzazione di massa, presenta tracciati irregolari, sezioni stradali ristrette (es. Via del Governo Vecchio) e intersezioni continue con visibilità cieca, rendendo la velocità ordinaria incompatibile con la fisica del veicolo. ³
Movimento pedonale intenso e assenza di marciapiedi	In gran parte dei rioni centrali mancono percorsi pedonali esclusivi . L'area ospita costanti e massicci flussi turistici internazionali, oltre alle normali funzioni residenziali e istituzionali, generando una fisiologica saturazione degli spazi a uso promiscuo. ³
Frequenza di ingressi a luoghi di aggregazione	Il Centro Storico vanta la più alta densità nazionale di poli museali , luoghi di culto di rilevanza mondiale (Basiliche, chiese storiche), palazzi governativi (Parlamento, Ministeri) e plessi scolastici. ³
Pavimentazioni sdruciolevoli o pericolose	La presenza capillare di pavimentazioni lapidee storiche (i tradizionali sanpietrini), spesso irregolari e caratterizzate da ridotti coefficienti di aderenza (particolarmente in condizioni di precipitazioni meteorologiche), ³ impone limitazioni di natura cautelativa per la sicurezza attiva.

III. Motivazione delle deroghe ai limiti di velocità

Ciascuna deroga al limite di velocità massimo di 50 km/h deve essere motivata indicando quali sono le condizioni tra quelle elencate ai punti I.1. e I.2, e facendo emergere in modo chiaro, e in relazione a tali condizioni, la valutazione operata dall'amministrazione competente in merito al contemperamento dei diversi interessi pubblici e privati rilevanti. In particolare, ai fini della motivazione della deroga, i Comuni possono fare riferimento ai seguenti elementi istruttori:

- Tassi di incidentalità monitorati almeno nell'ultimo triennio;
- Peculiari condizioni di utilizzo del contesto urbano di riferimento, in coincidenza con la presenza delle condizioni di cui al punto I.1;
- Peculiari caratteristiche del contesto urbano di riferimento, in relazione, a titolo esemplificativo, alla presenza di immobili storici e di preminente interesse artistico e di unità abitative residenziali ovvero, all'inverso, di area a bassa densità abitativa;
- Esigenze temporanee legate a flussi turistici stagionali o eventi di carattere straordinario.



ISTRUTTORIA TECNICA

L'Amministrazione ha corredato la delibera istitutiva di una imponente **istruttoria tecnica preventiva**, commissionata a società di consulenza specializzate

Big data a supporto di:

- Aumento sicurezza stradale
- Riduzione emissioni climalteranti e rumore
- Trascurabili effetti sulle percorrenze (trasporto collettivo, privato, merci)