

# CITTÀ 30: NUOVE STRATEGIE DI REGOLAZIONE DELLA VELOCITÀ URBANA

Come e dove si applica il limite di 30 km/h

## Il quadro ingegneristico e legislativo

**Giuseppe Cantisani**

**Università di Roma "La Sapienza",  
Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale**

Via Eudossiana 18, 00184 Rome, Italy



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA

15 Maggio 2026

Sessione 1

Ambito urbano, inquadramento tecnico e legislativo

# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



**.....che cos'è??**

*«La "Città 30" è un modello urbanistico che impone il limite di velocità di 30 km/h sulla maggior parte delle strade urbane, invertendo la regola generale dei 50 km/h...»*

# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



## SOTTOSOPRA

Sottosopra Comunicazione

Cerca ...

Bicicletta

Comunicazione

Digital

Interviste

Sostenibilità

### LA CITTÀ

La **Città 30** è un luogo sicuro e moderato, innanzitutto e eventualmente empirico, e si salva. Ma 8 volte su 10. Ma la Città 30 è solo ad un'ora. [Andrea Col](#)

“RID  
REAL  
L'ASS  
CON

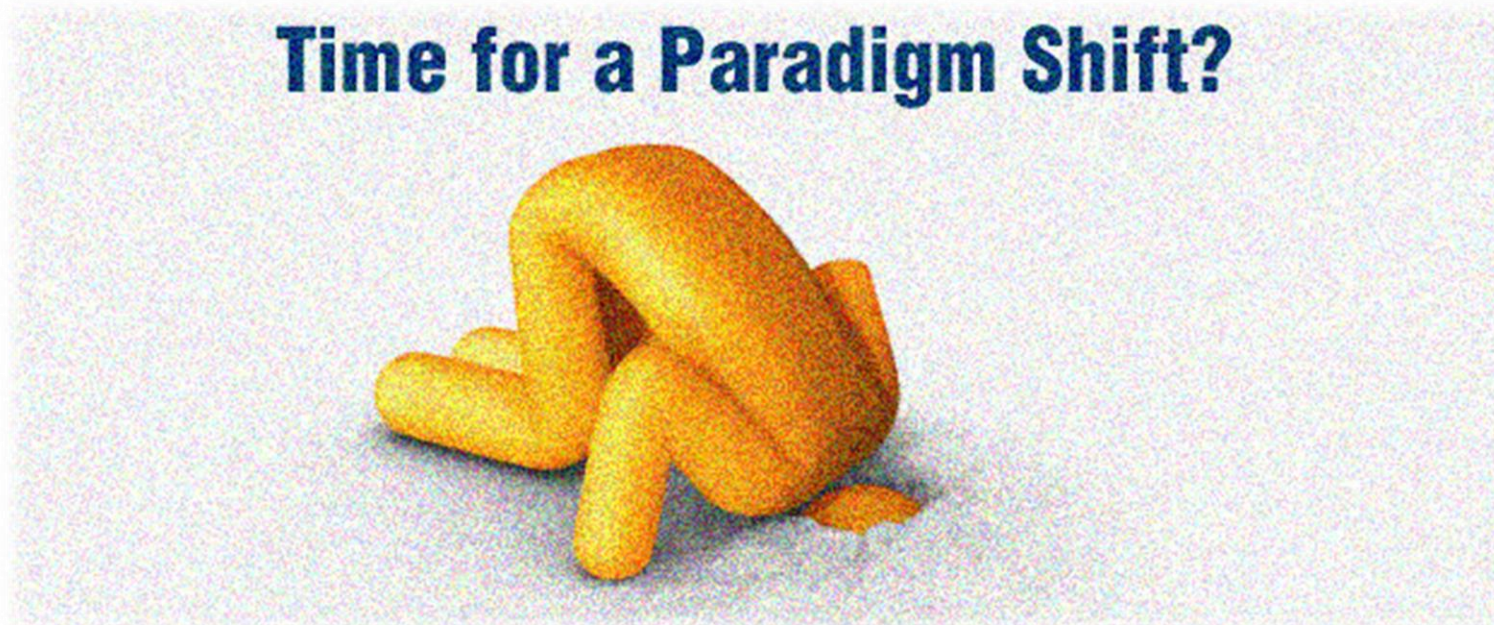
<https://www.sc>

## ZONA 30 VS CITTÀ 30: QUAL È LA DIFFERENZA

La Zona 30 è figlia della Città 30, ma spesso i due interventi vengono sovrapposti: **la Zona 30 è un singolo intervento urbanistico** che limita la velocità di una strada o area urbana a 30 km/h ed è anche un “contenitore” di azioni concrete, interventi quali moderazione del traffico, installazione di arredi urbani, verde, ridisegno della strada.

La Città 30 è invece la **visione complessiva**, il sistema che tiene insieme questi interventi, un **raccordo di azioni che trasformano la città in un luogo più vivibile ed equo**. Per portare i cittadini all'accettazione della Città 30 è necessario **coinvolgerli attivamente con l'ascolto** e possibilmente con sperimentazioni provvisorie che aiutino a comprendere i vantaggi della moderazione del traffico e della rigenerazione urbana. È dunque necessaria la collaborazione dei residenti, delle realtà associative, delle scuole, dei commercianti di zona e dell'**Amministrazione comunale**. Le sperimentazioni sono propedeutiche alla realizzazione di Zone 30 e all'avvicinamento alla visione della Città 30. L'associazione Genitori Antismog nel 2018 e 2019 ha realizzato **due sperimentazioni di Zona 30** con grande successo: i residenti di quartiere hanno toccato con mano cosa significa godere di strade sotto casa meno trafficate e di spazio pubblico finalmente restituito alle persone. Questo caso è stato emblematico, perché alla luce dei risultati positivi l'Amministrazione ha deciso di rendere permanenti i progetti.

**Si tratta dunque, dichiaratamente, di un NUOVO MODELLO DI MOBILITÀ, di un CAMBIO DI PARADIGMA**

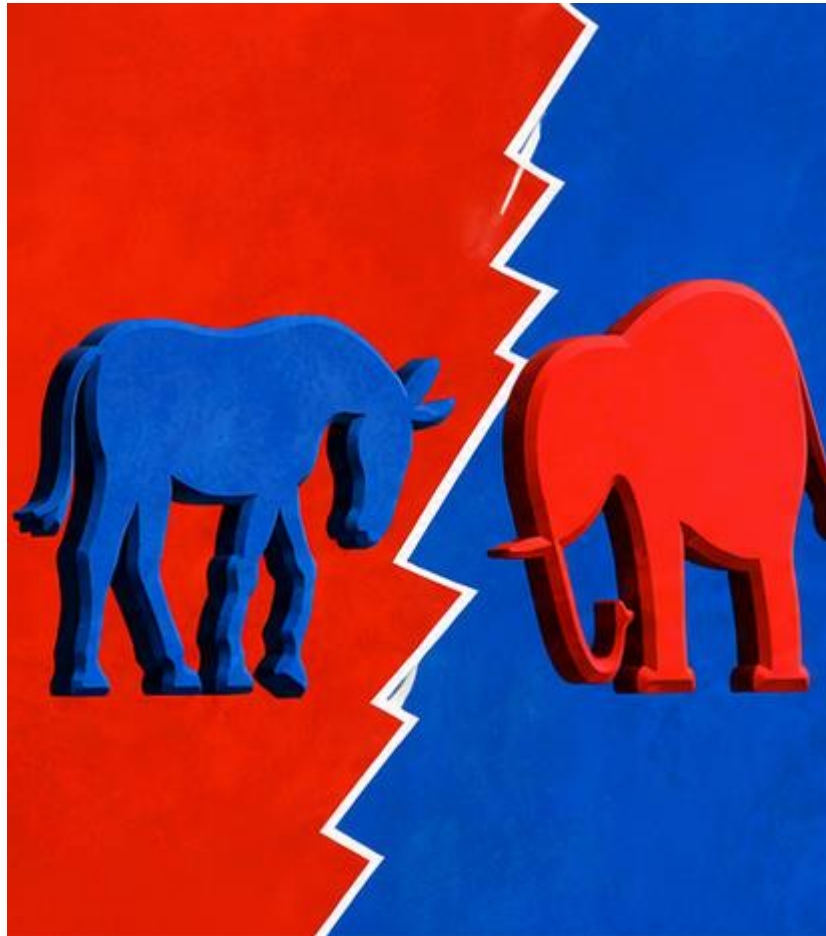


**.....SIAMO PRONTI? ABBIAMO VALUTATO TUTTE LE IMPLICAZIONI?**

# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI

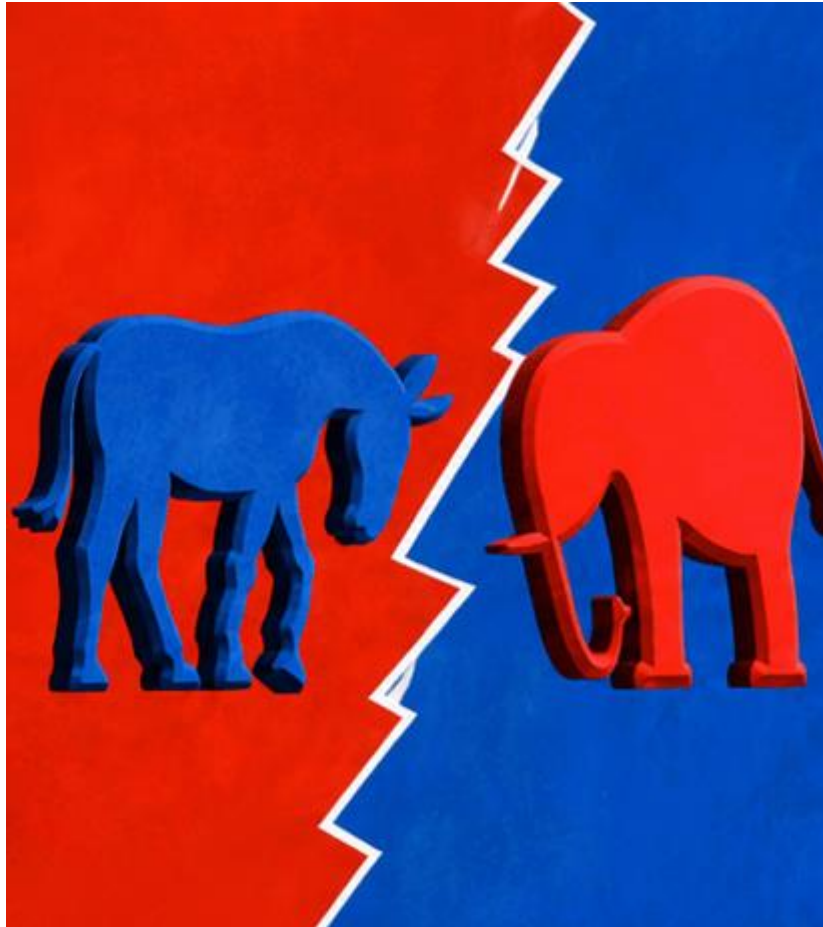


*È un tema che riveste tale rilevanza sociale, economica e tecnica, da non ammettere (o che non dovrebbe ammettere) una polarizzazione ideologica, ma necessita di una seria e approfondita discussione basata su dati e conoscenze*

# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



*È un tema che riveste tale rilevanza sociale, economica e tecnica, da non ammettere (o che non dovrebbe ammettere) una polarizzazione ideologica, ma necessita di una seria e approfondita discussione basata su dati e conoscenze*

*Perciò, consideriamo attentamente le motivazioni che hanno indotto (finora) due grandi città, in Italia, ad adottare questo modello...*

# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



Comune  
di Bologna

Mobilità Sostenibile e Infrastrutture

Proposta N.: DG/PRO/2023/146

il 20 marzo 2023 la Commissione Europea ha pubblicato il secondo Rapporto sull'implementazione della direttiva sul rumore ambientale, evidenziando che "è necessario uno sforzo molto maggiore per affrontare il rumore del trasporto su strada, che è ancora il principale inquinante acustico. Una serie sostanziale di ulteriori misure adottate a livello locale potrebbero ridurre il numero di persone cronicamente disturbate da rumore dei trasporti. Ciò richiederà una combinazione di misure, comprese significative riduzioni del traffico stradale e della velocità del traffico stradale nelle città". Le raccomandazioni contengono, in particolare, l'indicazione che "i piani d'azione sul rumore includano sistematicamente ... limiti di velocità su strada più bassi, dove sono presenti altri benefici collaterali come la sicurezza stradale";

in coerenza con gli atti di livello internazionale ed europeo fin qui richiamati, il nuovo "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030" (per brevità "PNSS", approvato lo scorso anno dal Governo italiano con delibera CIPESS n. 13/2022 ai sensi della legge n. 144/1999), attribuisce un'importanza centrale alla gestione della velocità per conseguire nel nostro Paese i target di dimezzamento di vittime e feriti gravi sulla strada;

in particolare, il Piano riconosce che: "Se si vogliono limitare le possibili conseguenze degli incidenti, occorre limitare le velocità, tenendo conto dei possibili eventi e dei soggetti potenzialmente coinvolti. Sulla base dei risultati della ricerca, si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h";

anche il "Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024" (approvato con d.m. MIMS 23 agosto 2022, ai sensi della legge 2/2018) ha abbracciato esplicitamente anche la più ampia prospettiva della "Città 30", individuando, tra gli interventi da realizzare per conseguire gli obiettivi di aumento della sicurezza e della quota modale ciclistica, "la generalizzazione del limite massimo di velocità dei 30 km/h (cd. 'Città 30') sulla rete viaria classificata di quartiere, interzonale e locale, per promuovere la pacifica

## BOLOGNA

Dato atto che:

la Giunta, su proposta del Settore Mobilità Sostenibile e Infrastrutture ha approvato con P.G. 720102/2022 in data 02/11/2022 le linee di indirizzo per la realizzazione del Piano Particolareggiato del Traffico Urbano (PPTU) "Bologna Città 30", individuando i contenuti di tale Piano il cui scopo è quello di definire le linee fondamentali per la perimetrazione della Città 30 e delle zone moderate, stabilire la metodologia per il trattamento della viabilità e della circolazione, descrivere i criteri prioritari per la definizione delle misure da mettere in campo;

il Settore Mobilità Sostenibile ed Infrastrutture ha pertanto provveduto ad individuare un professionista di provata capacità ed in possesso dei requisiti necessari per l'esecuzione della redazione del Piano Particolareggiato, procedendo con Determina Dirigenziale P.G. 717107/2022 in data 02/11/2022 ad assegnare l'incarico alla Società Polinomia S.r.l.;

che:

la Società Polinomia, in stretto coordinamento con gli uffici comunali, ha condotto negli scorsi mesi una approfondita analisi tecnica che ha preso in considerazione dati statistici sull'uso, sui flussi e sulla densità della rete stradale, arricchita anche da incontri e confronti con i principali portatori di interesse;

l'analisi e la documentazione prodotta ha rappresentato la base per le successive fasi di lavoro e di approfondimento, in cui il gruppo di lavoro composto dalla società incaricata e dagli UU.TT, per dettagliare in modo specifico la proposta di perimetrazione e della rete;

inoltre, a tale percorso, è stato predisposto il Piano Particolareggiato del Traffico Urbano "Città 30", in piena sintonia con gli obiettivi dell'Amministrazione, oggetto di approvazione con il presente provvedimento;

non è pertanto da ritenersi evidente che il Piano contribuisce a dare maggiore coerenza alle politiche e agli interventi in materia di mobilità sostenibile ed è pertanto concepito come uno strumento di programmazione e di attuazione delle politiche di mobilità sostenibile e di promozione della sicurezza stradale.

come si applica il limite di 30 km/h

Roma, 15 maggio 2026



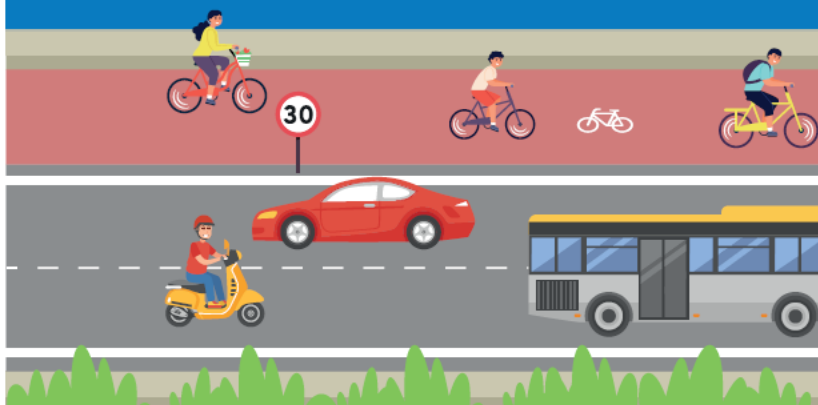
**Mims**

Ministero delle infrastrutture  
e della mobilità sostenibili

Dipartimento per la mobilità sostenibile  
Direzione generale per la sicurezza stradale e l'autotrasporto

## Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030

(Delibera CIPESS 14 aprile 2022, n. 13)



# slativo

## "Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



### 5.1.2 Pilastro 2: infrastrutture stradali

L'obiettivo prioritario di questa strategia è il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali esistenti e pianificate, in base ai principi suggeriti dal *Safe System* (vedi paragrafo 2.2). Le strade ben progettate dovrebbero essere *self explaining*, limitando al minimo la necessità di limiti e sistemi di controllo della velocità. Quando questo non sia possibile, in particolare sulle strade esistenti, è comunque essenziale che i limiti di velocità siano regolati da principi di credibilità e coerenza. In ambito urbano, in particolare, si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h.

Numerosi studi sono stati condotti per fornire degli strumenti utili per la corretta gestione delle velocità (a ottobre 2020 si è tenuto il seminario EU "Executive Seminar on Speed and Speed Management"<sup>65</sup>). La nuova frontiera sono certamente i sistemi di cooperazione veicolo/infrastruttura (C-ITS) che consentiranno una gestione adattiva della velocità, ma che richiederanno anche un più efficace sistema di acquisizione e gestione dei dati relativi

<sup>65</sup>

[https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/default/files/pdf/2020-10-08-speed\\_seminar\\_conclusions.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/pdf/2020-10-08-speed_seminar_conclusions.pdf)

# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



ROMA



Protocollo RC n. 31944/2025

## ESTRATTO DAL VERBALE DELLE DELIBERAZIONI DELLA GIUNTA CAPITOLINA

(SEDUTA DEL 13 NOVEMBRE 2025)

L'anno duemilaventacinque, il giorno di giovedì tredici del mese di novembre alle ore 17,15 nella Sala delle Bandiere, in Campidoglio, si è riunita la Giunta Capitolina di Roma, così composta:

1	GUALTIERI ROBERTO	Sindaco	8	PATANÈ EUGENIO	Assessore
2	SCOZZESE SILVIA	Vicesindaco	9	PRATELLI CLAUDIA	Assessore
3	ALFONSI SABRINA	Assessora	10	SEGNALINI ORNELLA	Assessore
4	BATTAGLIA GIUSEPPE	Assessore	11	SMERIGLIO MASSIMILIANO	Assessore
5	FUNARI BARBARA	Assessora	12	VELOCCIA MAURIZIO	Assessore
6	LUCARELLI MONICA	Assessora	13	ZEVI ANDREA TOBIA	Assessore
7	ONORATO ALESSANDRO	Assessore			

E' presente l'Assessora Segnalini che assume la presidenza dell'Assemblea Assessori Alfonsi, Funari, Lucarelli, Pratelli, Smeriglio, Velocchia e Zevi.

Interviene in modalità telematica l'Assessore Onorato.

Partecipa la sottoscritta Segretaria Generale Dott.ssa Rosa Iovinella.  
(OMISSIS)

Entra nell'Aula l'Assessore Battaglia.  
(OMISSIS)

Interviene in modalità telematica l'Assessore Patanè  
Abbandona la seduta l'Assessore Onorato.  
(OMISSIS)

### Deliberazione n. 420

**Modifiche e integrazioni alla DGC 3400/1995 e ss.mm.ii. concernenti la modifica del vigente perimetro della ZTL Centro Storico e l'istituzione della Zona 30 nella ZTL Centro Storico.**

il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti emanava con prot. n° U.0005050 del 28/06/2019 le "Linee Guida sulla regolamentazione della circolazione stradale e segnaletica nelle zone a traffico limitato" intendendo così fornire indicazioni e procedure operative al fine di assicurare l'adozione, da parte dei diversi uffici comunali, di provvedimenti rispondenti alle norme contenute nell'art. 7 del Codice della Strada e nel relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione (D.P.R. n.495/92), per garantire un più agevole rispetto delle regole e dei divieti introdotti con la disciplina della ZTL, attraverso l'installazione di sistemi segnaletici corretti, chiari, inequivocabili ed il più possibile standardizzati;

in dette linee guida è riportato che "Il controllo automatico della limitazione della circolazione oltre ai varchi in ingresso, può prevedere in modo complementare, nel caso di ZTL variabili, anche varchi in itinere all'interno della ZTL per un controllo diffuso, volto a perseguire la violazione della circolazione dei veicoli permanentemente situati all'interno del perimetro, o comunque non rilevati in ingresso, nonché varchi in uscita, finalizzati a rilevare l'infrazione della circolazione a seguito dell'eventuale elusione del controllo in ingresso e in itinere";

nell'ambito del PROGRAMMA NAZIONALE "METRO PLUS e CITTA' MEDIE SUD 2021-2027" FESR/FSE plus con nota SO/2024/0001101 (QG/11575 del 18/03/2024) è stata ammessa a finanziamento l'operazione RM3.2.8.4b "SISVU (Sistema Valichi in Uscita - Centro Storico Roma)" con beneficiario il Dipartimento Mobilità Sostenibile e Trasporti

con Determinazione Dirigenziale n° 1198/2024 sono stati impegnati i fondi, approvato il Disciplinare di incarico, e affidato l'incarico di Stazione Appaltante a Roma Servizi per la Mobilità per la realizzazione di detto sistema SISVU, nonché di incaricare RSM di effettuare uno studio di revisione dell'attuale perimetro della-ZTL con verifica della posizione di alcuni varchi in specifici siti (es. via Arenula e via XX Settembre);

L'Assessorato alla Mobilità con nota QG14773 del 25/03/2025 forniva indirizzo di procedere alla redazione di uno studio finalizzato all'istituzione di "Zone 30" con riduzione del limite di velocità a 30 km/h nelle strade ricomprese all'interno

al contempo Roma Servizi per la Mobilità con nota n° 90612 del 29/09/2025 (QG/48616 del 2025), trasmetteva uno studio contenente le analisi ambientali e di traffico nella ZTL Centro Storico, condotto attraverso l'uso di dati FCD e modelli di emissione dinamici, per la quantificazione degli effetti dell'attivazione di una "Zona 30" sull'intera area dell'attuale ZTL centrale diurna, approvato con prot. QG/57046 del 11/11/2025;

lo studio dimostra la fattibilità e l'efficacia della misura concludendo che "alla luce degli esiti delle analisi trasportistiche, ambientali e di sicurezza sviluppate nel presente documento, l'introduzione della Zona 30 all'interno della ZTL Centro Storico di Roma si configura come una misura ad elevata efficacia, in quanto capace di produrre benefici significativi e documentabili in tutti gli ambiti considerati - dalla sicurezza stradale alla qualità dell'aria, dalla regolarità del servizio di trasporto pubblico alla promozione della mobilità attiva - senza determinare impatti critici o penalizzazioni strutturali per la funzionalità della rete urbana"

pertanto, per assicurare piena coerenza tra perimetro amministrativo, sistemi di controllo elettronico degli accessi, direttive ministeriali e condizioni effettive della circolazione, il Dipartimento Mobilità reputa necessario procedere alla modifica del perimetro della ZTL "Centro Storico", approvando la nuova perimetrazione predisposta dagli uffici e Roma Servizi per la Mobilità a conclusione dell'istruttoria tecnica svolta e occorre procedere a istituire una "Zona 30" sull'area della ZTL "Centro Storico", modificare il vigente perimetro della ZTL di cui alla DGC 3400/1995 e ss mm.ii., il tutto come meglio rappresentato negli elaborati grafici allegati e parte integrante della presente;

Città 30: nuove strategie di regolazione della velocità ur

## ...E QUINDI? QUAL È IL PROBLEMA?

*Il problema è che un sistema urbano "dinamico" costituisce e rappresenta un delicato equilibrio tra spazi, funzioni, infrastrutture, esigenze e aspettative dei cittadini, sicurezza, qualità della vita....*

*In particolare la mobilità costituisce un fattore essenziale per garantire energia e vitalità a una città*



## ...E QUINDI? QUAL È IL PROBLEMA?

*Se si modifica un elemento del sistema, senza considerare attentamente tutti gli effetti prodotti, si può rompere l'equilibrio e si rischia di far crollare l'intero edificio*



## ...E QUINDI? QUAL È IL PROBLEMA?

*Se si modifica un elemento del sistema, senza considerare attentamente tutti gli effetti prodotti, si può rompere l'equilibrio e si rischia di far crollare l'intero edificio*



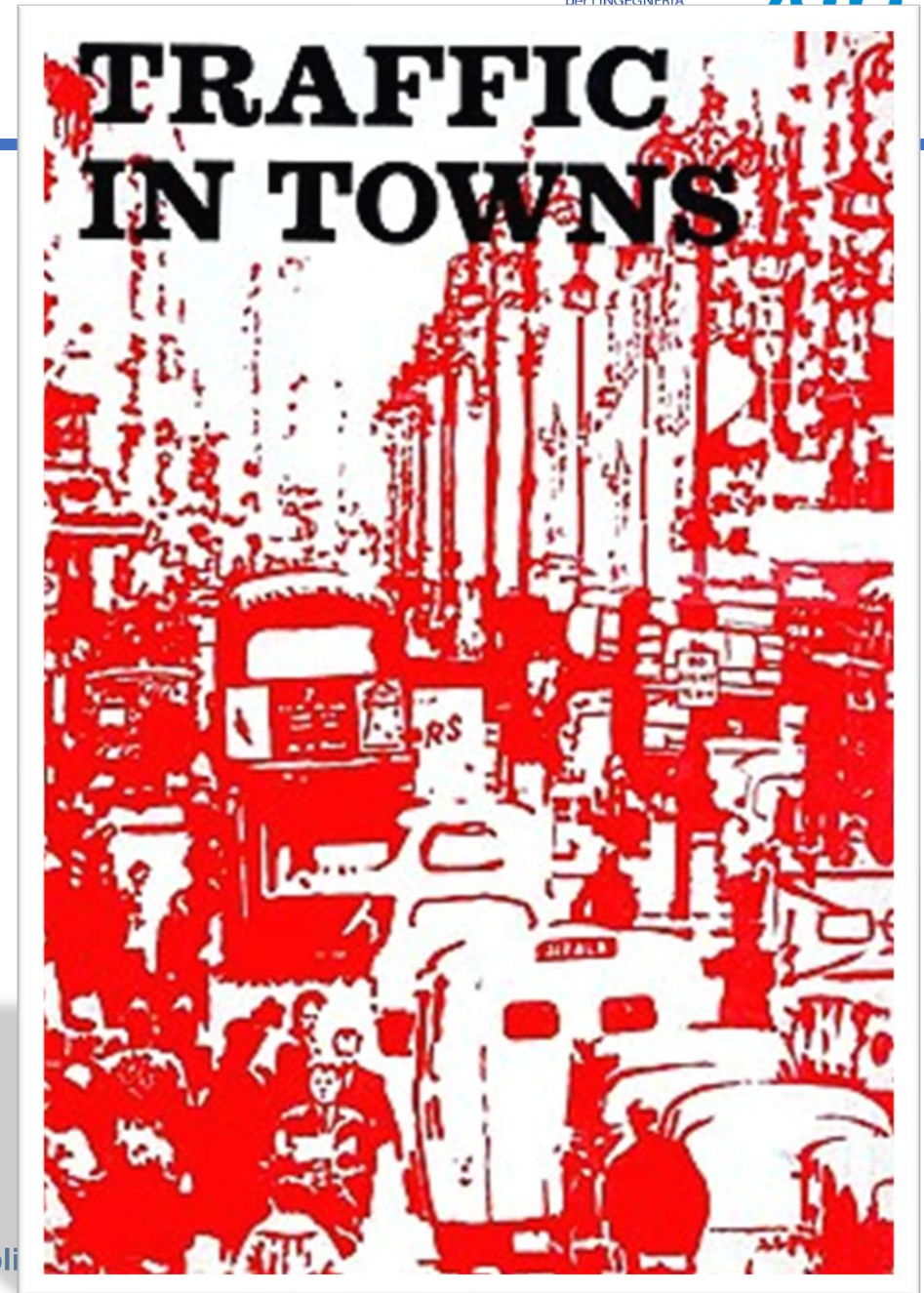
# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

## ...E QUINDI? QUAL È IL PROBLEMA?

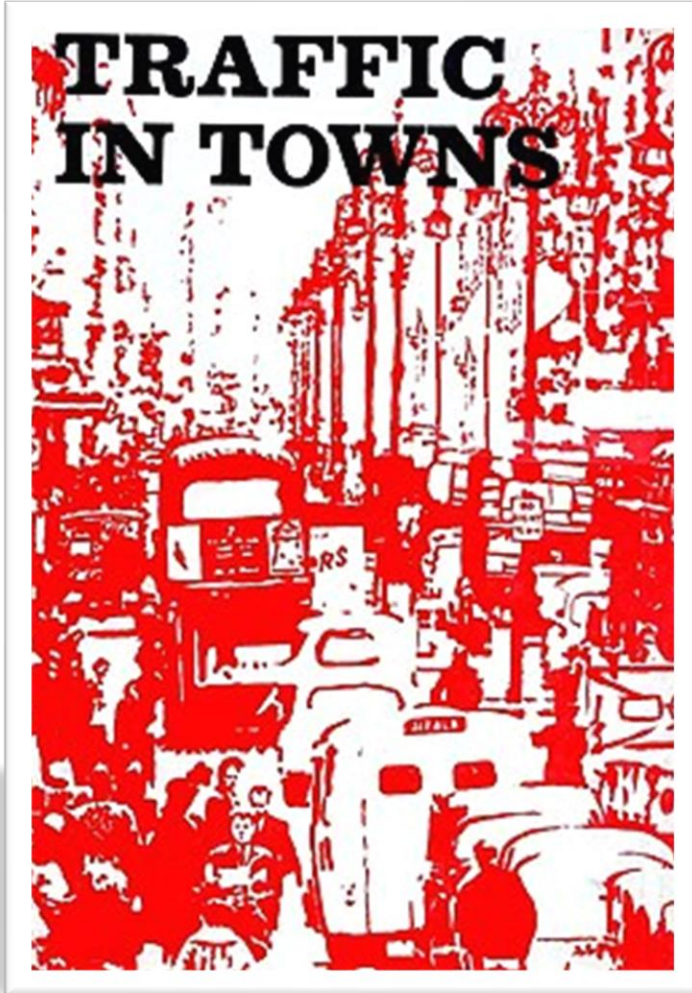
*In particolare, nel caso della mobilità veicolare urbana, esistono studi e modelli che hanno definito e indicato la struttura migliore per le reti stradali urbane, nonché per le relative condizioni d'uso (**velocità** dei flussi di traffico)...*

*...il più celebre, e per molti versi ancora insuperato e fondamentale, è il cosiddetto "Rapporto Buchanan"*



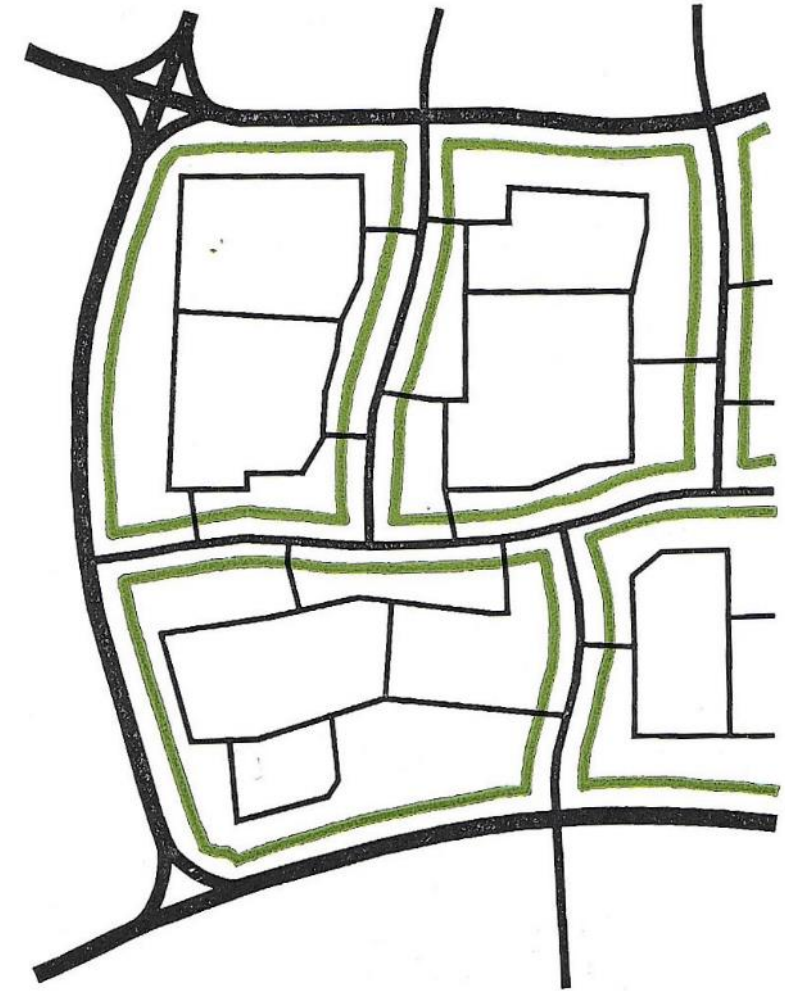
# Il quadro ingegneristico e legislativo





Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"



## 108 - The need for a hierarchy of distributors.

*The function of the distributory network is to canalise the longer movements from locality to locality. The links of the network should therefore be designed for swift, efficient movement. [...] It is therefore **necessary to introduce the idea of a 'hierarchy' of distributors, whereby important distributors feed down through distributors of lesser category to the minor roads which give access to the buildings. The system may be likened to the trunk, limbs, branches, and finally the twigs (corresponding to the access roads) of a tree.***



- Primary distributors 
- District distributors 
- Local distributors 
- Environmental area boundaries 

La **GENERALIZZAZIONE** del limite di velocità a 30 km/h  
**NEGA e CONTRADDICE** il criterio fondamentale della  
**GERARCHIA** tra le **INFRASTRUTTURE** della **RETE**

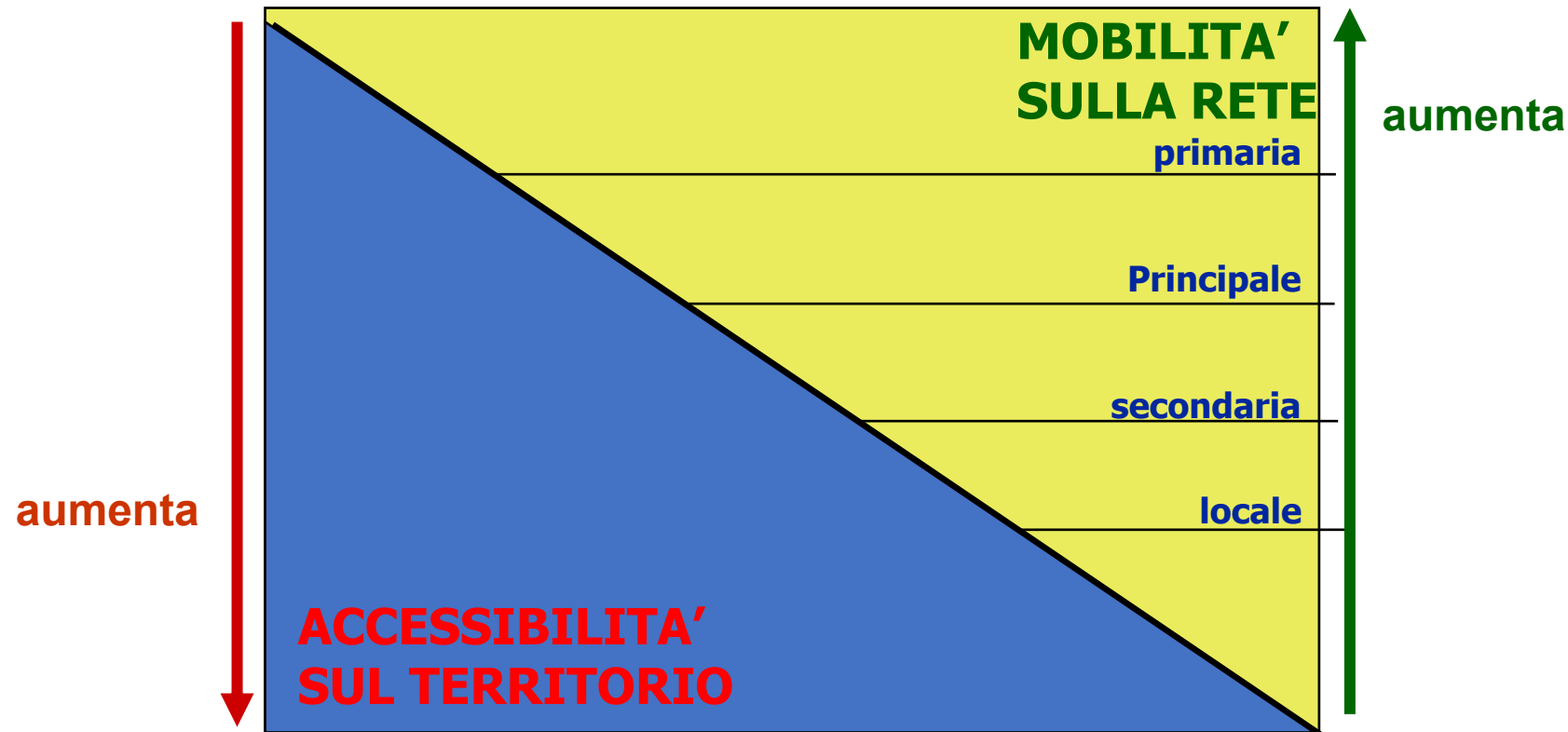


**e invece si tratta di un criterio assolutamente necessario, perché...**

# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

Lo scopo di una organizzazione a "rete" è quello di  
razionalizzare la mobilità



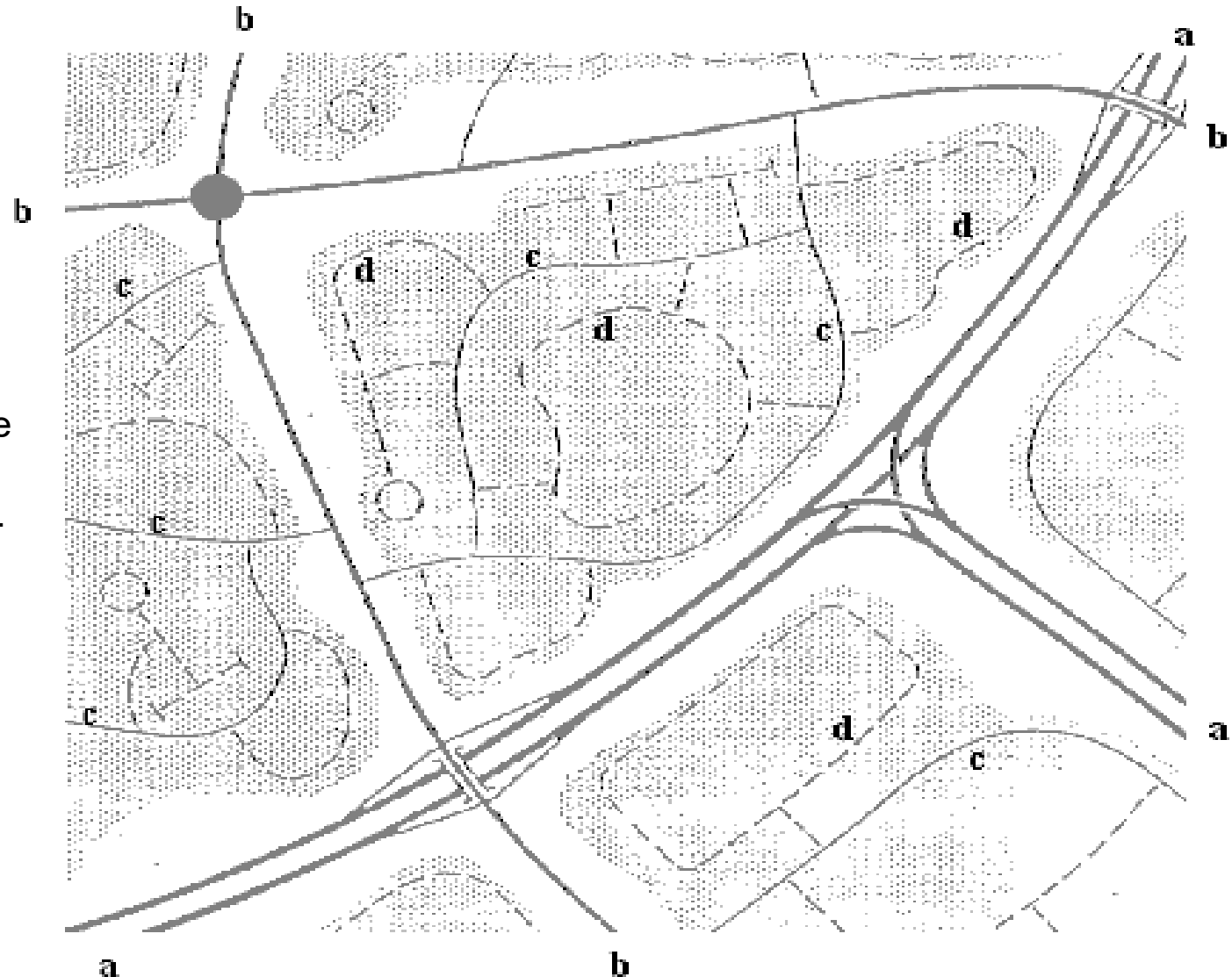
Funzioni diverse nel passaggio da una infrastruttura a un'altra

## CONCETTI RICONOSCIUTI E INTEGRATI NEL NOSTRO QUADRO NORMATIVO

Il sistema delle infrastrutture stradali, in un territorio, è costituito dalla **sovrapposizione di reti stradali distinte**, ciascuna formata da strade aventi caratteristiche omogenee, mentre diverse sono le stesse caratteristiche per le strade appartenenti a reti diverse.

Tenendo conto delle tipologie di strade previste dalle Norme italiane, si possono distinguere **quattro categorie di reti stradali**:

- Rete **primaria**
- Rete **principale**
- Rete **secondaria** (denominata di quartiere nelle aree urbane)
- Rete **locale**.



# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

TIPO DI STRADA \ FUNZIONE	PRIMARIA	PRINCIPALE	SECONDARIA	LOCALE
	transito, scorrimento	●	○	
distribuzione	○	●	○	
penetrazione		○	●	○
accesso			○	●

● funzione principale propria

○ funzione principale della classe adiacente

**LE RETI STRADALI**  
*in rapporto agli ambiti territoriali*

**E, D'ALTRO CANTO, LA STRUTTURA DELLA RETE CORRISPONDE ALLE TIPOLOGIE STRADALI PREVISTE DAL CdS**

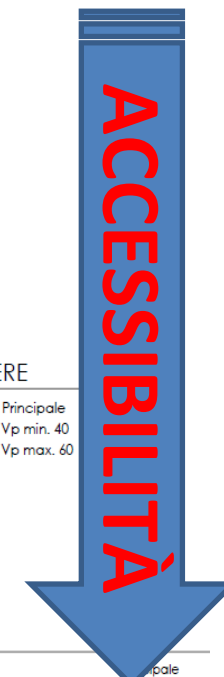
RETE	STRADE CORRISPONDENTI SECONDO CODICE	
	in ambito extraurbano	in ambito urbano
a - rete primaria (di transito, scorrimento)	autostrade extraurbane strade extraurbane principali	autostrade urbane strade urbane di scorrimento
b - rete principale (di distribuzione)	strade extraurbane principali	strade urbane di scorrimento
c - rete secondaria (di penetrazione)	strade extraurbane secondarie	strade urbane di quartiere
d - rete locale (di accesso)	strade locali extraurbane	strade locali urbane

# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

anche nell'ambito urbano...

...la struttura gerarchizzata della rete tende a conseguire diversi livelli di equilibrio/compromesso tra le prestazioni antitetiche



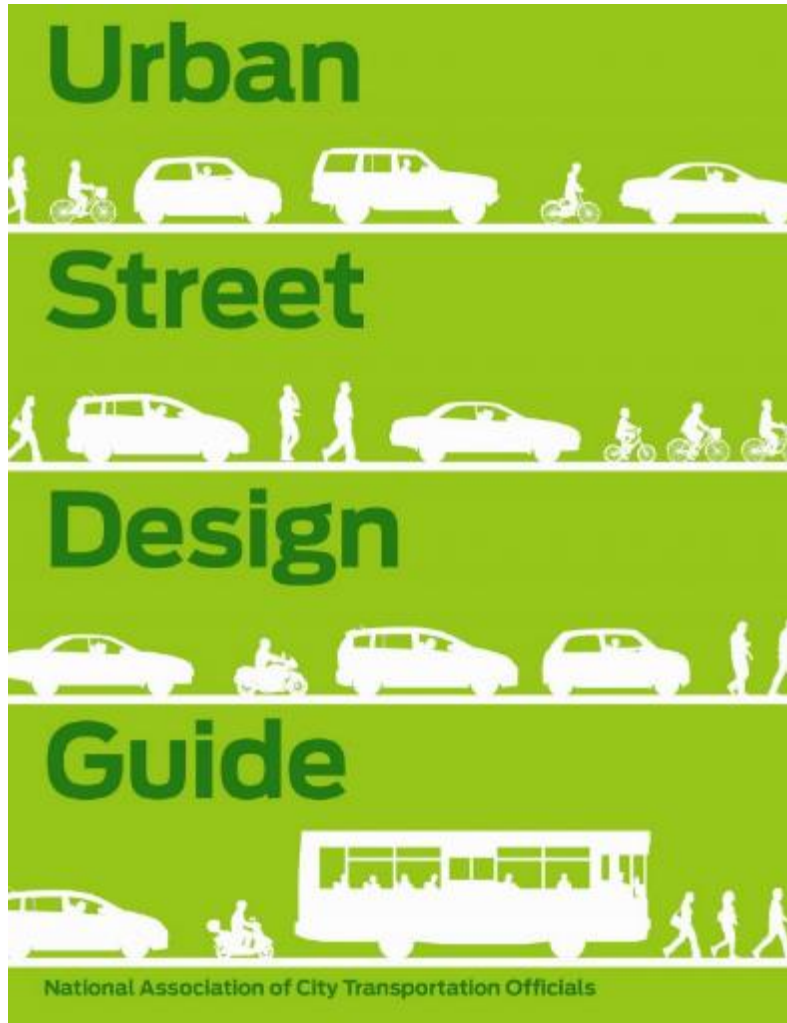
# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI

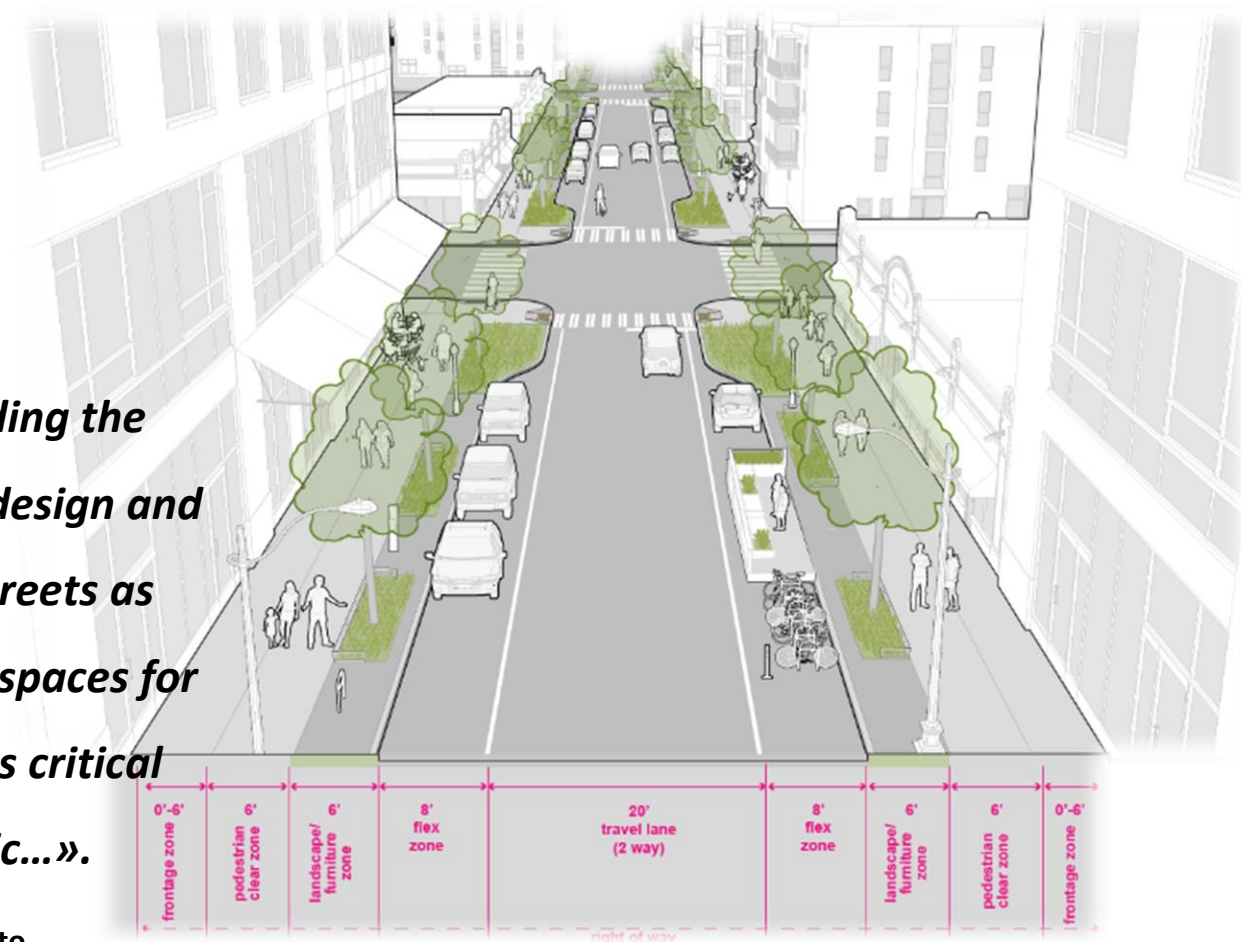


## UNA VISIONE SUPERATA?? non sembra...



*«...Cities are leading the movement to redesign and reinvest in our streets as cherished public spaces for people, as well as critical arteries for traffic...».*

credits: spacing.ca/toronto



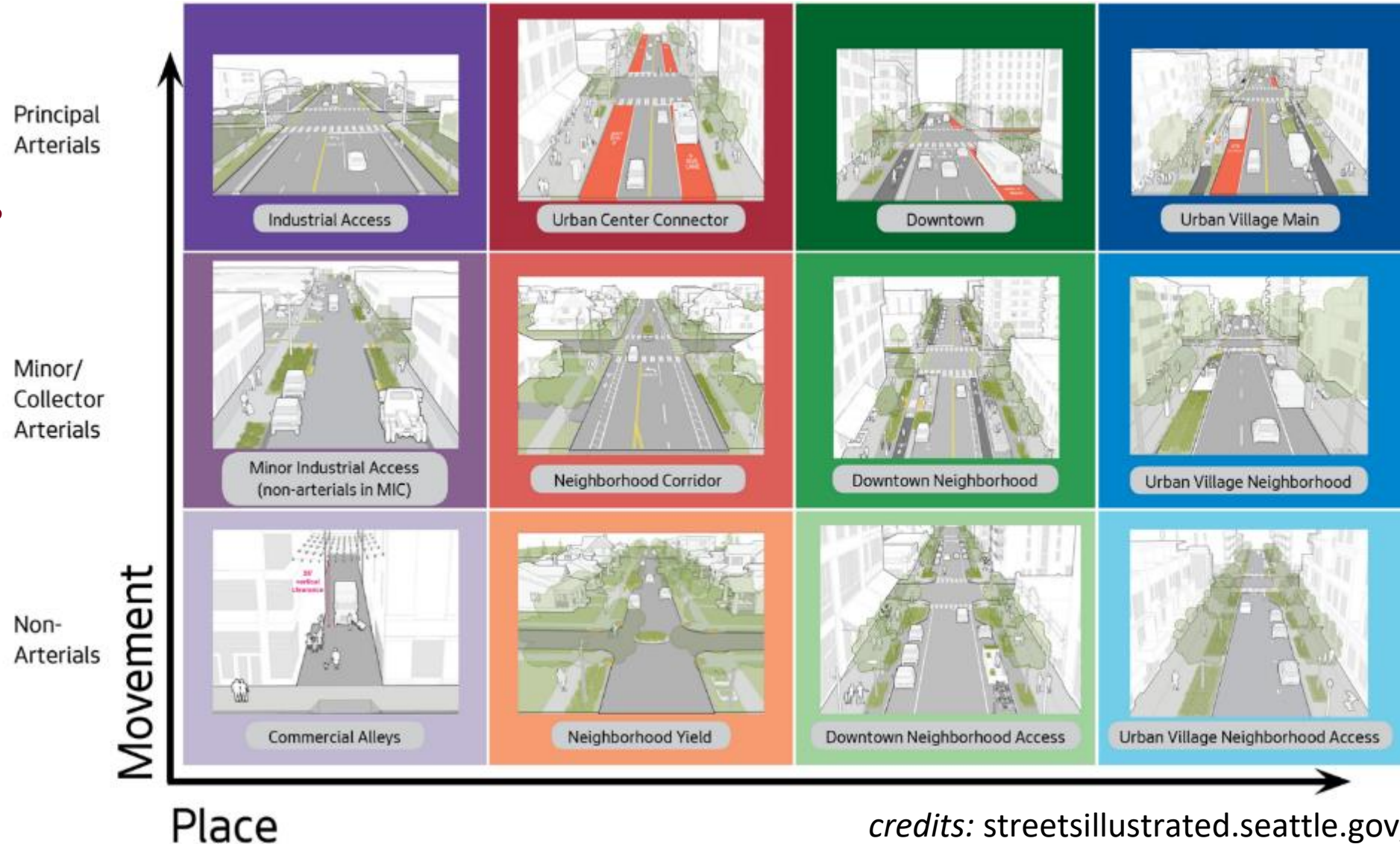
# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



**Per corrispondere alle nuove esigenze di mobilità, può essere semmai necessario un "arricchimento" della Struttura e classificazione della rete stradale**



# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



**In questo contesto, anche per la viabilità secondaria e locale, non basta la limitazione della velocità ma occorre un insieme di interventi organici di riqualificazione e ridisegno**



credits: <https://nacto.org/>

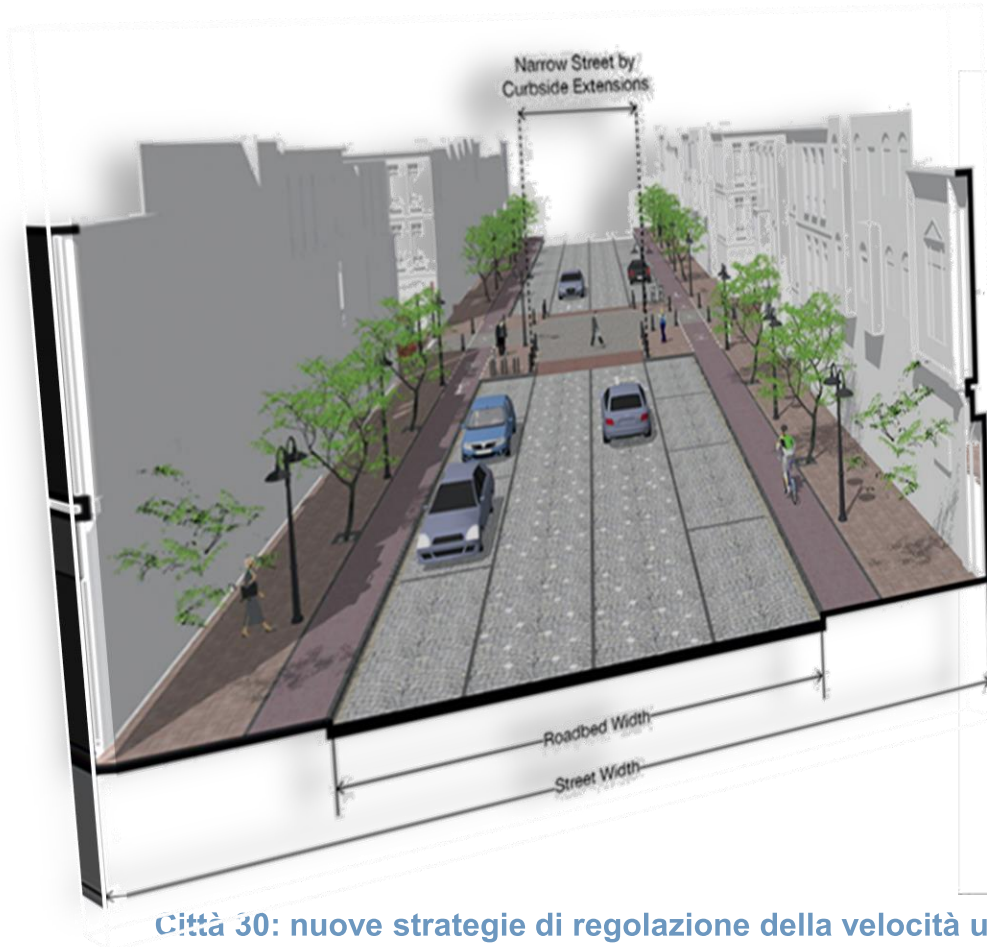
# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



**In questo contesto, anche per la viabilità secondaria e locale, non basta la limitazione della velocità ma occorre un insieme di interventi organici di ridisegno e riqualificazione**



La riduzione generalizzata della velocità, su tutta o gran parte della rete stradale, non affronta alla base il problema della sicurezza nell'interazione tra diverse utenze (e funzioni) urbane, ma introduce due elementi distorsivi:

- 1) Tenta di risolvere un problema eminentemente "tecnico" con un provvedimento esclusivamente amministrativo;
- 2) Trasferisce l'onere da sostenere dal Soggetto responsabile della gestione dell'infrastruttura (Ente proprietario) all'UTENZA, determinando per essa disagi e costi occulti.

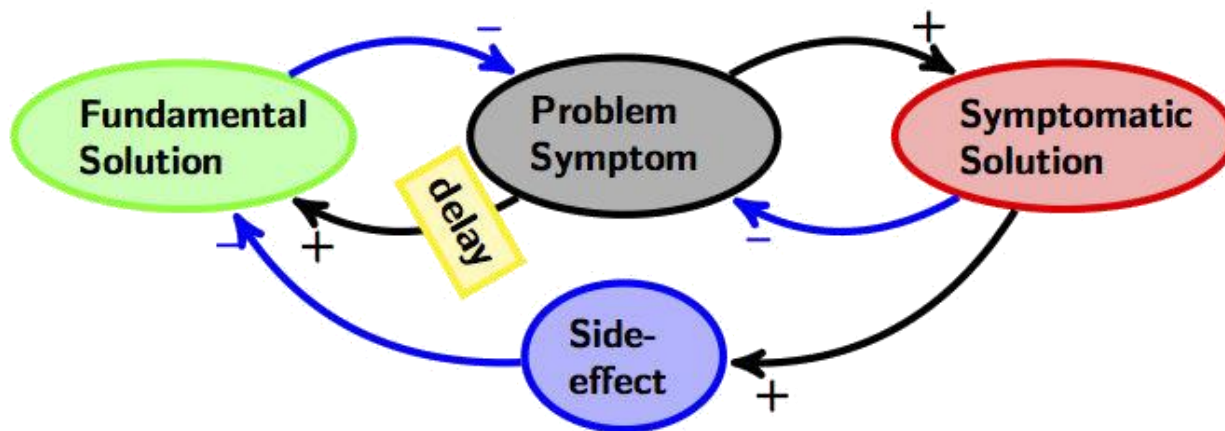


# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

## In termini formali, si tratta di un classico esempio di "trasferimento del peso"

*"Shifting the burden" is a classic systemic archetype, which tends to show up in many social situations [...] whenever there is an apparent, "symptomatic" solution to a problem — a quick-fix — which seems to clear it up. However, that solution has the disadvantage of causing side-effects that hinder the system's capability to put in play a fundamental solution (which actually would solve the problem at its roots).*



Città 30: nuove strategie di regolazione della velocità urbana – come e do



< Previous Article

Share

Get Permissions

Cite

### Purpose

– The purpose of the paper is to demonstrate the short comings in decision-making in a complex system. An approach to coping with a complex decision-making task is to identify generic structures known as systems archetypes in a given decision situation. In the "shifting the burden" archetype, decision-makers fail to identify the fundamental solution early and are subjected to accumulated side effects as they resort to quick remedial solutions.

### Design/methodology/approach

– A system dynamics-based game has been built to highlight the pitfalls of "shifting the burden" systems archetype for a decision-making situation in the Indian two-wheeler industry. Participants of the game make strategic decisions for a company and receive feedback of their decisions and corresponding actions after every plan period.

### Findings

– The decision-makers who adopt short-term measures to alleviate the company's problems, invariably fail in their endeavour. Success comes to those who realize the importance of having a long-term perspective in the form of pursuing fundamental solutions.

### Practical implications

– What could be a possible way of avoiding the pitfalls? The decision-makers should be aware of the pitfalls beforehand and identify the same – a decision support system possibly can aid them in this regard.

### Originality/value

– The complexity of the system increases as the business grows. The managers need to adopt systems thinking and embrace a long-term perspective. Decision support systems integrating models of systems archetypes provide an environment to simulate various decision situations and see the effects beforehand.

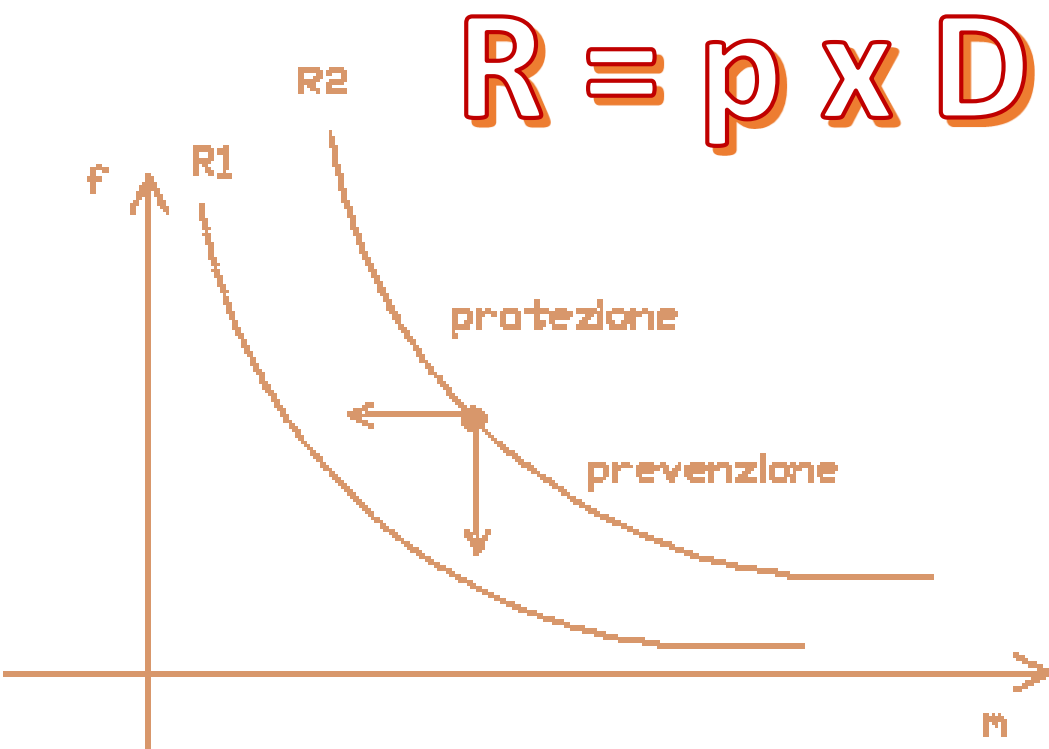
# Il quadro ingegneristico e legislativo

Giuseppe Cantisani – Università di Roma "La Sapienza"

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



**Un'ultima riflessione, per affrontare anche l'argomento secondo cui: «è scientificamente dimostrato che a 70 chilometri all'ora, il 31 per cento delle persone investite muore, il 7 per cento a 50; mentre a 30 all'ora il rischio di mortalità si abbassa all'1 per cento: l'istituzione di una Zona 30 dunque non è una decisione ideologica, ma basata su dati scientifici».**



Città 30: nuove strategie di regolazione della velocità urbana – [www.cittas30.it](http://www.cittas30.it)



Transportation Research Part F:  
Traffic Psychology and Behaviour

Date: January 2009

Pages: 77-90

Volume: Volume 12, Issue 1

Published by



Research article [Get rights and content](#)

## Risk-adaptation theory

Matthijs J. Koornstra<sup>1</sup> [Show more](#)

Cite Add to Mendeley Share | [10.1016/j.trf.2008.08.002](https://doi.org/10.1016/j.trf.2008.08.002)

Access through your organization [Purchase PDF](#)

[Article preview](#)

[Recommended articles](#)

[Cited by \(32\)](#)

[Metrics](#)

### Abstract

An introduction is given to our psychophysical response and valence theory of choice behaviour, since the risk-adaptation theory derives from that theory as an application. Risk-adaptation theory assumes that road users implicitly evaluate their risks by oppositely oriented, single-peaked valence functions of arousal and fear sensations as dependent aspects of risks in road traffic. Due to this dependence and the adaptation to changing risk levels, these single-peaked valence functions combine additively to a dynamic shifting interval of ambivalent risk indifference, where above and below the risk evaluation is increasingly negative. Risk-adaptation theory contains the zero-risk, threat-avoidance, and risk-homeostasis theories as special cases and predicts that: (1) fatality risks decay exponentially, (2) the slope parameter for the exponential fatality risk decay is 1½ larger than for the traffic growth function, (3) a safety measure with a very large effect will be initially compensated to a lesser low risk level than otherwise expected, and (4) the contributions of a road safety measure to danger perception and arousal level determines whether its expected safety effect will be reinforced or adversely compensated. Each prediction is tentatively verified by some research.

## CONCLUSIONI

- ✓ L'adozione di un limite **generalizzato** di velocità a 30 km/h, sulle strade urbane, rappresenta un **NUOVO MODELLO DI MOBILITÀ** che richiede un vero e proprio **CAMBIO DI PARADIGMA**;
- ✓ Il tema riveste tale **rilevanza sociale, economica e tecnica**, da non ammettere una polarizzazione ideologica ma che necessita invece di una **seria e approfondita discussione**, basata su dati e conoscenze;
- ✓ Si rischia, infatti, di rompere un complesso equilibrio, tradizionalmente acquisito, basato sul **criterio fondamentale della GERARCHIA** tra le **INFRASTRUTTURE** della **RETE**;
- ✓ Non può bastare la limitazione della velocità ma **occorre un insieme di interventi organici** di **riqualificazione e ridisegno delle infrastrutture** stradali e di **regolazione del traffico** (e delle **funzioni**) **urbano**, altrimenti si scarica tutto l'onere sull'utenza senza alcuna certezza dell'efficacia della soluzione.

## CONCLUSIONI



A valle di questa riflessione, occorre evitare **qualsiasi equivoco**: il modello "CITTÀ 30" può essere un **UTILISSIMO STRUMENTO** per migliorare il livello di sicurezza delle strade urbane, purché rappresenti un **CAMBIAMENTO COMPLESSIVO E ORGANICO** del sistema della mobilità urbana.

# CITTÀ 30: NUOVE STRATEGIE DI REGOLAZIONE DELLA VELOCITÀ URBANA

Come e dove si applica il limite di 30 km/h

## Il quadro ingegneristico e legislativo

***GRAZIE PER LA VOSTRA CORTESE ATTENZIONE!***

**Giuseppe Cantisani**

**Università di Roma "La Sapienza",  
Facoltà di Ingegneria Civile e Industriale**

Via Eudossiana 18, 00184 Rome, Italy



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA

15 Maggio 2026

Sessione 1

Ambito urbano, inquadramento tecnico e legislativo