

Lo studio

In città a 30 all'ora? S'inquina di più

ATTUALITÀ

12_07_2024



**Ruben
Razzante**



Da gennaio, a Bologna, in molte strade della città è stato introdotto il limite dei 30 chilometri orari. Molte associazioni cittadine non l'hanno presa bene e neppure i partiti del centrodestra, che nel capoluogo dell'Emilia Romagna sono all'opposizione e che hanno promosso un referendum, giudicato ammissibile dal Comitato dei garanti. Nell'attesa che i cittadini bolognesi si pronuncino e che l'amministrazione municipale

fornisca i dati relativi a questa innovazione del piano del traffico, in altre città d'Italia si discute della possibilità di adottare misure simili.

Ma ora c'è una novità destinata a far discutere e a portare acqua al mulino di quanti ritengono inutile e, anzi, dannosa una misura del genere, che è stata adottata a Bologna e studiata in altre città d'Italia per diminuire lo smog e migliorare la qualità dell'aria.

Secondo lo studio del Mit Senseable City Lab focalizzato sulla città di Milano e presentato in occasione del terzo forum di The Urban Mobility Council (il think tank della mobilità promosso dal gruppo Unipol), i motori termici sono progettati per avere la migliore efficienza di consumo intorno ai 70-80 km/h. In caso di applicazione del limite dei 30 km/h nell'intero territorio del Comune di Milano, le emissioni di anidride carbonica aumenterebbero dell'1,5%, mentre quelle di particolato, assai nocive per la salute umana, del 2,7%. La conclusione è di una ricerca del Politecnico di Milano, elaborata sui dati anonimi dei dispositivi telematici UnipolTech, le "scatole nere" installate dagli assicurati di Unipol.

In altre parole, la riduzione del limite di velocità a 30 chilometri orari provoca non solo un lieve aumento dei tempi di percorrenza ma anche una crescita delle emissioni inquinanti, in particolare di monossido di carbonio (CO), anidride carbonica (CO₂), ossidi di azoto (NO_x) e particolato (PM), soprattutto nelle ore più trafficate del giorno. Dunque la gente impiega più tempo per spostarsi, trascorrendo più tempo inutilmente per strada e sottraendolo al lavoro e alle altre occupazioni quotidiane, e contribuisce in maniera ancora maggiore all'inquinamento dell'aria che i limiti di velocità intenderebbero combattere.

L'aumento del tempo medio di percorrenza va da 2 secondi in uno scenario di riduzione dei limiti in tutte le strade della zona più centrale di Milano al massimo di 89 secondi nello scenario di riduzione dei limiti a tutte le strade non primarie sull'intero territorio cittadino.

È evidente che si tratta di discorsi generali che andrebbero poi calati nelle singole strade milanesi e nelle diverse fasce orarie. Un conto è il traffico alle 10 del mattino, quando i lavoratori sono in gran parte in ufficio e gli studenti a scuola, altra cosa è il traffico alle 13 o alle 19. Inoltre vanno considerati lo stile di guida e le differenti tipologie di veicoli utilizzati. Da questo punto di vista, le campagne di sensibilizzazione per una guida più responsabile e gli incentivi per cambiare le auto dismettendo quelle più inquinanti possono essere comunque dei rimedi efficaci, anche per scongiurare il rischio di introdurre misure come quelle dei 30 chilometri orari, che molti automobilisti vivono

come una vera e propria punizione, disincentivante rispetto alla mobilità professionale e familiare.

In altre parole, la cosiddetta mobilità sostenibile si costruisce con equilibrio e ragionevolezza, contemperando le ragioni della crescita economica e quelle del rispetto dell'ambiente e della qualità dell'aria, senza ideologismi e senza deliri green. «Ridurre la velocità in zone limitate e pericolose delle città serve, estendere il limite massimo a 30 all'ora ovunque produce solo più code e inquinamento, e i dati scientifici esterni pubblicati oggi ci danno finalmente ragione», ha dichiarato il vicepremier e ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, Matteo Salvini, commentando lo studio del Mit Senseable City Lab.

Si spera che anche la nuova Commissione europea che inizierà a lavorare nelle prossime settimane possa fare sua questa visione più equilibrata della mobilità, del traffico e della tutela ambientale, visto e considerato che molte amministrazioni comunali sono quasi costrette ad adottare provvedimenti restrittivi pur di allinearsi ai diktat di Bruxelles, dei quali fanno fatica a comprendere le ragioni.