



30 ALL'ORA. NON INQUINANO E SALVANO VITE.

La FIAB, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Coordinamento delle Associazioni del Veneto, sulle dichiarazioni dell'assessore regionale Bottacin

In merito all'articolo comparso su "Il Gazzettino", che riprende alcune dichiarazioni dell'assessore regionale Bottacin, prese peraltro dai suoi profili social, ci sentiamo in dovere di fare alcune precisazioni basate su fatti e fonti attendibili e verificate, perchè la questione richiede di essere analizzata in modo scientifico.

"Il limite dei 30 chilometri orari peggiora la qualità dell'aria"

"Esistono ormai parecchie ricerche pubblicate sulle più importanti riviste scientifiche che evidenziano come per la stragrande maggioranza dei veicoli con motore a combustione interna, ridurre la velocità da 50 a 30 chilometri all'ora aumenti le emissioni di inquinanti."

"...le ricerche evidenziano che per la stragrande maggioranza di tali veicoli i consumi aumentano.... in quanto il motore, dovendo compiere più giri per percorrere lo stesso spazio, deve utilizzare più carburante."

Citiamo dall'ottimo [sito del Comune di Bologna](#), fatto per rispondere ai dubbi della cittadinanza sulla misura:

Andando "più piano" (con una velocità di punta inferiore) si inquina di più? Non in città. La guida nelle strade urbane è fatta di **accelerate e decelerate** continue. (...)

È proprio questo stile di guida, detto "stop and go", a essere **dannoso e pericoloso**: comporta **più consumi di carburante, produce più emissioni inquinanti e climalteranti**, non ti fa arrivare prima e aumenta il rischio di incidente.

Le **polveri sottili** tra l'altro vengono prodotte anche dall'**usura degli pneumatici e dei freni**, soprattutto in fase di frenata.

Viceversa, andando a 30 all'ora in città, grazie a una velocità più costante al posto di accelerate e frenate continue, **si consuma e inquina di meno**.

Inoltre, aumentando gli spostamenti a piedi, in bici e coi mezzi pubblici grazie alla **maggior sicurezza** sulle strade cittadine, **lo smog diminuisce** anche per effetto della riduzione dell'uso dei mezzi privati.

Secondo uno studio empirico (...) **andando a 30 chilometri orari in città le emissioni di CO2 risultano sensibilmente ridotte**: nelle zone con il limite a 50 chilometri orari, il picco di emissione dell'automobile utilizzata per i test è stato di 2,2 grammi al secondo. La stessa automobile, in una zona dove il limite era di 30 chilometri orari, ha registrato un picco di emissione inferiore a un grammo di CO2 al secondo.

Diversi studi accettati in letteratura affermano che guidare a velocità più elevate è più efficiente dal punto di vista delle emissioni e dei consumi di carburante. I risultati, tuttavia, si basano sulla simulazione di viaggi a **velocità costanti**, caratteristici di **autostrade o strade extraurbane**, non certo di quelle **urbane**. In questi studi (...) non è valutato il significativo impatto ambientale delle continue accelerazioni e decelerazioni.

(...). Il centro di ricerca Future Transport Research ha analizzato l'impatto dei limiti di velocità e dello stile di guida in condizioni di traffico urbano sulle emissioni di **CO2** (anidride carbonica, con impatto negativo sul riscaldamento globale) e **NOx** (ossidi di azoto, dannosi per le vie respiratorie), calcolando come la riduzione del limite di velocità da 30 mph (l'equivalente dei nostri 50 km/h) a 20 mph (30 km/h) porti a una notevole diminuzione delle emissioni: fino al 37,8% per la CO2 e fino al 78,8% per gli ossidi di azoto (NOx). Lo studio inoltre dimostra come **uno stile di guida "aggressivo" aumenti il consumo di carburante** dell'8,5%.

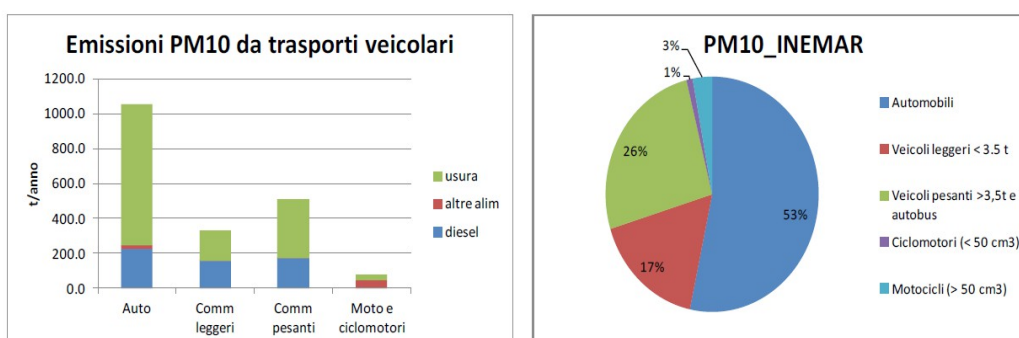
Anche i dati reali di test su strada confermano che a 30 km/h **aumenta la sicurezza stradale** e in più si **riducono anche i consumi**, facendo bene sia all'ambiente che al nostro portafoglio quando ci muoviamo in macchina. Secondo una **prova pratica** condotta dai collaudatori della **rivista automobilistica "alVolante"**, infatti:

- **I consumi di carburante nel ciclo reale del traffico urbano non solo non aumentano, ma anzi a 30 km/h sono inferiori tra il 3% e l'8% rispetto alla guida stop-and-go a 50 km/h, contribuendo anche a ridurre le emissioni inquinanti;**
- **Lo spazio effettivo di frenata a 30 km/h è inferiore di ben due terzi a quello necessario per fermarsi quando si viaggia invece a 50 km/h (aggiungendo anche il tempo di reazione, si arriva a un po' meno della metà).**

Fonti: Jesùs Casanova, [Environmental assessment of low speed policies for motor vehicle mobility in city centres](#), Global Nest Journal, 2012; rivista alVolante, ["Zone a 30 km/h: è davvero utile andare più piano?"](#), Future Trasport Research, [Urban transport modelling – An investigation into the effects of urban traffic, speed limits and driving style on travel times, fuel efficiency and CO2 and NOx emissions](#), 2023

A questo proposito riportiamo il grafico fornito dall'ARPAV in occasione del convegno "Verso la Città 30" organizzato a marzo 2023 da FIAB Treviso, e patrocinato e ospitato dal Comune di Treviso:

EMISSIONI



Come si evince dal grafico (scaricabile [qui](#)), la maggior parte del particolato primario è effettivamente prodotta dall'usura.

Tra i vari miti che sfata anche l'Organizzazione Mondiale della Sanità, nel documento ["Streets for Life"](#), c'è appunto quello per cui i limiti a 30 km/h aumentano le emissioni: "Pur riconoscendo che la relazione è complessa, **gli impatti sull'inquinamento sono**

comunque bassi (...), mentre gli impatti sulla sicurezza sono significativi.”

Nelle strade a basse velocità, continua il documento, i veicoli tendono a spostarsi in modo più regolare, con conseguente minore usura e produzione di particolato. Come ribadito anche dal Comune di Bologna, peraltro, se le strade sono più sicure, si incoraggiano gli spostamenti a piedi e in bici, contribuendo al **circolo virtuoso** della riduzione dell'inquinamento.

Quindi, secondo anche gli esperti di FIAB Italia, il maggiore consumo di carburante citato dall'Assessore Bottacin deriva in realtà da accelerazioni e frenate continue.

Chi ha misurato i consumi a 30 km/h di velocità massima e costante ha verificato che sono un 10-20% inferiori rispetto alla velocità massima di 50km/h. Pur non essendo l'effetto secondario più eclatante, è comunque in saldo positivo.

Ma veniamo al **vero nodo della questione**. Che è davvero eclatante e dovrebbe farci fermare tutti a riflettere.

A **Londra**, il monitoraggio del limite di 30km/h introdotto a marzo 2020 mostra che il **numero di collisioni si è ridotto del 25%** (da 406 a 304), e le collisioni che hanno provocato morte o lesioni gravi si sono ridotte del 25% (da 94 a 71) ([qui la fonte](#)).

Da quando sono stati introdotti i limiti 30km/h, le collisioni che coinvolgono gli utenti della strada vulnerabili sono diminuite del 36% (da 453 a 290), mentre le collisioni che coinvolgono persone a piedi sono diminuite del 63% (da 124 a 46).

I dati mostrano che **nessuna delle città europee** in cui è stato introdotto il limite (**Graz, Helsinki, Bruxelles ecc.**) desidera tornare sui propri passi, a fronte dei **miglioramenti significativi** in termini non solo di incidentalità e conseguenze degli impatti, ma anche proprio di **inquinamento**.

Ma veniamo a noi. In linea con i dati raccolti in tutta Europa, nelle **prime due settimane** dall'entrata in vigore della misura nel Comune di Bologna, le [fonti stesse del Comune](#) riportano che **gli incidenti sono diminuiti del 21%**.

Non solo è calato il numero degli incidenti, ma gli incidenti sono meno gravi. E **il numero dei pedoni coinvolti in incidenti è calato del 27.3%**.

Basterebbero questi dati nostrani, anche senza confrontarsi con la mole di dati già disponibili a livello europeo nelle numerose città dove la misura è la norma, a farci capire che è ora di smetterla di arrampicarsi sugli specchi e negare l'evidenza.

La Città 30 salva vite umane, produce risparmi per la collettività tagliando i costi sociali degli incidenti, riduce l'inquinamento acustico e atmosferico, e migliora in ultima analisi la vivibilità delle nostre città.

*Fondata nel 1988, **FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta** è oggi la più forte realtà associativa di **ciclisti italiani non sportivi**. Con quasi ventimila soci suddivisi in circa 160 associazioni e sedi in tutto il territorio italiano, FIAB è, prima di tutto, un'organizzazione ambientalista che, come riporta il suo Statuto, promuove la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico in un quadro di riqualificazione dell'ambiente, urbano ed extraurbano. Forte della presenza, tra i suoi soci, di numerosi esperti in campo sanitario, giuridico, urbanistico, ingegneristico e paesaggistico, FIAB è diventata, negli anni, il principale interlocutore di enti e amministrazioni locali sull'importante tema della mobilità sostenibile. FIAB è stata riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente quale associazione di protezione ambientale (Art. 13 Legge n. 349/86) e inserita dal Ministero dei Lavori Pubblici tra gli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale. Tra le numerose iniziative, **Bimbibici, Bicistaffetta**, per promuovere il cicloturismo quale volano economico del nostro Paese e sostenere lo sviluppo della rete ciclabile nazionale **Bicitalia**. FIAB è punto di riferimento per il cicloturismo con servizi e strumenti sia per esperienze accompagnate (**Biciviaggi**) sia per chi viaggia in autonomia (**Albergabici**). Con il progetto **ComuniCiclabili** inoltre FIAB misura e attesta il grado di ciclabilità dei comuni italiani: oltre 150 amministrazioni hanno già ricevuto il riconoscimento con un punteggio (da 1 a 5 bike-smile) apposto sulla bandiera gialla, tra cui circa 30 comuni in tutto il **Veneto**. FIAB aderisce a ECF-European Cyclists' Federation, la Federazione Europea dei Ciclisti. Presidente di FIAB è Alessandro Tursi. Per info: www.fiabitalia.it*