



DOPO LA DECISIONE DI MILANO

# Pro e contro dei 30 km all'ora Quanto corrono le auto in città?

Secondo gli esperti nelle città le macchine si muovono molto più lentamente di quanto pensiamo. In Inghilterra si stima che la velocità media nelle strade urbane sia di 29 chilometri all'ora, 12 a Londra

DAVIDE MARIA DE LUCA  
ROMA

Questa settimana ha causato un certo dibattito la decisione del consiglio comunale di Milano di approvare un ordine

del giorno in cui si chiede alla giunta di introdurre un limite di velocità di 30 chilometri all'ora su gran parte della città. È una strategia che decine di città in Europa e in Italia hanno seguito o stanno seguendo, da Londra a Parigi, passando per Torino e Bologna, ma che ha i suoi numerosi avversari. «Ricordo al sindaco e al Pd che la gente vorrebbe andare a lavorare», ha scritto su Twitter il ministro dei Trasporti e leader della Lega Matteo Salvini. Il leghista si è fatto portavoce di un timore espresso da migliaia di persone in questi giorni: abbassare il limite di velocità renderà ancora più lento percorrere le nostre già intasate città.

La risposta, apparentemente sorprendente, è che no: il limite a 30 all'ora non allunga davvero i tempi di percorrenza in città.

## Velocità massima e media

Partiamo da una premessa: anche se su molte strade urbane è possibile raggiungere e superare i 50 chilometri orari, questa velocità massima non è praticamente mai la velocità media che è possibile raggiungere nel corso di un viaggio in città. Oltre ai rallentamenti dovuti al traffico ci sono i tempi di attesa ai semafori e agli stop, le curve strette che costringono a rallentare. E infine, il singolo elemento che allunga di più i viaggi in automobile nei centri urbani: il tempo dedicato alla ricerca del parcheggio.

Qual è quindi la velocità media che si può raggiungere in città? È un dato che può variare moltissimo all'interno della stessa area urbana e in momento differenti del

giorno. Diciamo però che una buona regola generale è che quasi mai la velocità supera i 30 chilometri all'ora. Ad esempio, secondo i dati raccolti dalla società britannica Keepmoving alla fine degli anni Dieci sui venti principali centri urbani europei, a Londra la velocità media era di 19 chilometri all'ora, così come Berlino, mentre Varsavia riesce ad arrivare a 26 chilometri all'ora.

Ci sono molti modi diversi di misurare la velocità media in città e non deve stupire che ricerche differenti mostrino risultati diversi tra di loro. Ad esempio, il dipartimento dei Trasporti dell'Inghilterra stima una velocità media sul complesso delle strade urbane di tutto il paese pari a 29 chilometri all'ora, che scende fino a 12 nella città di Londra.

In India, paese noto per il suo traffico insostenibile, recenti studi hanno mostrato una velocità media di 26 chilometri all'ora lungo le principali arterie della città di Delhi, disegnate originariamente per consentire una velocità media di 70 chilometri all'ora.

Non si trovano moltissimi dati aggiornati sul nostro paese, ma ricerche più o meno recenti mostrano che le nostre città non sono un'eccezione alla regola generale. Lo studio che si trova più citato è stato realizzato da Legambiente nel 2002 e mostrava risultati degni di Cina o India: Milano 9,1 chilometri di media, Roma 8,5, Napoli 7,3. Media di tutte le città esaminate: 8,3.

A quanto si può ricostruire oggi, lo studio è stato realizzato con metodi piuttosto spartani, semplicemente misurando il tempo di percorrenza su un determinato tragitto nelle varie città. Questo studio è stato ampiamente ripreso negli anni successivi e viene citato nel Libro bianco sui trasporti realizzato da Confindustria nel 2012. Anche se questi dati vanno trattati con cautela, altre misurazioni ci dicono che la velocità media nelle nostre città non è probabilmente molto più alta. Secondo una ricerca realizzata dalla società Go-mobility nel 2019-20 utiliz-

zando i dati delle scatole nere delle automobili, nelle città di Milano, Torino, Bologna e Genova, solo l'1 per cento dei viaggi che si svolgono in area urbana supera una velocità media di 30 chilometri orari. Un altro dato interessante è quello raccolto dalla società assicurativa UnipolSai, sempre tramite scatole nere. La ricerca non era focalizzata sugli spostamenti urbani, ma mostra che la velocità media complessiva delle automobili nel nostro paese è pari a 29 chilometri all'ora.

Quanto tempo si perde?

Se la velocità media in città è già inferiore ai 30 chilometri all'ora si potrebbe pensare che introdurre il limite non serva poi a molto o che sia addirittura in utile. In realtà, anche dove il traffico rende lenti gli spostamenti, ci sono spesso tratti di strada in cui le automobili raggiungono o addirittura superano i 50 chilometri all'ora.

Una caratteristica tipica del traffico urbano, infatti, sono i cosiddetti "stop and go": improvvise accelerate seguite da altrettanto bruschi rallentamenti. Una modalità di spostamento che aumenta le emissioni, l'inquinamento acustico e accelera l'usura dei veicoli.

Gli studi effettuati nelle città che hanno adottato la politica del limite a 30 hanno tutti dimostrato un calo delle velocità media. A Bruxelles, ad esempio, è stata riscontrata una diminuzione complessiva del 9 per cento della velocità media dopo l'introduzione del nuovo limite. Nello specifico, percorrere 4,5 chilometri all'orario di punta con un limite a 30 fa perdere 8 secondi rispetto al tempo di percorrenza quando il limite era fissato a 50. In un orario senza traffico il tempo di percorrenza si allunga di circa 2 minuti. Risultati comparabili si trovano in quasi tutte le ricerche che hanno provato a misurare gli effetti del nuovo limite.

In altre parole, eliminando i picchi di velocità si ottiene effettivamente una riduzione della velocità media, anche se in genere non pronunciata. Questo anche perché gli studi sul traffico ci dicono

che con un limite più basso, il traffico diventa spesso più fluido e meno a singhiozzo, permettendo il passaggio dello stesso numero di automobili, o persino un aumento, nello stesso spazio di tempo. I guidatori, infatti, spesso sopravvalutano quanto una maggiore velocità possa farli arrivare prima, invece le continue accelerazioni possono avere addirittura l'effetto controintuitivo di allungare la durata del viaggio.

Per tutte queste ragioni, il limite di 30 all'ora è ormai considerato dagli urbanisti una sorta di "numero ideale" che nell'attuale situazione consente di ottenere il massimo dei vantaggi da tutti i punti di vista. Porta a una modesta riduzione media delle velocità e a una significativa riduzione dei picchi, un risultato desiderabile soprattutto perché abbassa il numero di incidenti e la loro gravità. Allo stesso tempo si riduce la quantità di viaggi in automobile: fino al 10 per cento sul lungo periodo per ogni 10 per cento di riduzione del limite, secondo alcuni studi. E meno auto in circolazione significano meno code e più parcheggi liberi.

Per raggiungere questi obiettivi non è sufficiente piantare cartelli con il nuovo limite. Da Amsterdam a Parigi, le città che hanno adottato o stanno iniziando a seguire questa strada hanno affiancato i nuovi limiti a nuove infrastrutture per rendere più intuitivo rispettare il nuovo limite. Allargare i marciapiedi, restringere le carreggiate, rendere più strette le curve sono tutti elementi fondamentali di una città a 30, insieme a un potenziamento del trasporto pubblico e della mobilità dolce. Se vent'anni fa queste idee potevano ancora essere controverse e oggetto di dibattito, oggi centinaia di studi e la pratica sperimentata da decine di città ci dicono che queste non sono più teorie, ma buone pratiche assodate.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Milano**  
**introdurrà un**  
**limite di**  
*velocità di 30*  
*chilometri*  
*all'ora su gran*  
*parte della città*  
*e la decisione ha*  
*provocato*  
*dibattito e*  
*polemica.*  
**FOTO LAPRESSE**

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



185509