

La statistica contro l'informazione tossica Il Comitato di liberazione statistica è la rubrica di rivolta dei numeri contro le polemiche da bar istituzionalizzate. Gli argomenti del giorno sono: l'Italia che lavora e va veloce contro gli oziosi ambientalisti anti-auto, i limiti di velocità utili solo per sentire gli uccellini, il proclama di modifica del Codice della Strada per fermare l'autonomia dei Sindaci, i controlli di velocità che vengono trattati come le tasse definite pizzo. Si tratta dell'ennesimo impazzimento comunicativo senza sapere di cosa si stia parlando e conoscere il dettaglio dei relativi pro e contro.

Cos'è la città 30? Repetita iuvant

Lo abbiamo spiegato molte volte ma evidentemente – ahinoi! – non abbastanza. Partiamo allora dalla definizione: una Città 30 non è una città con limite di velocità generalizzato a 30 km/h, ma è, esattamente come oggi, un insieme di strade con limiti diversificati a 30 e a 50. L'unica differenza è l'inversione tra la regola e l'eccezione; la norma diventano i 30 km/h, fatti salvi gli assi di scorrimento veicolare che restano a 50. Ne consegue che si tratta solo di una definizione, che in quanto tale non può essere vietata per legge.

Per come è definita, la Città 30 è prevista dall'art. 1 del Codice che richiede letteralmente che “le norme si ispirino ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, riducendo i costi economici, sociali ed ambientali del traffico veicolare; migliorando il livello di qualità della vita dei cittadini, la fluidità della circolazione e promuovere l'uso delle biciclette”. È inoltre auspicata dal PNSS (Piano Nazionale della Sicurezza stradale) Orizzonte 2030 di recente emanazione da parte del MIT.

e Città 30 esistono...e funzionano!

Le Città 30 sono diffuse da cinquant'anni in Europa, da Graz a Bruxelles passando per Olbia. Una volta superate le naturali perplessità iniziali, sono sempre state così apprezzate che non si è mai tornati indietro.

Nelle città si concentrano il 73% degli incidenti e il 44% delle vittime (contro il 32% in Europa). Chi dice che c'è poca differenza tra un impatto a 50 o 30 all'ora non sa (o non vuol sapere) che la mortalità in caso di incidente passa da oltre il 50% nel primo caso a meno del 10% nel secondo. L'introduzione delle Città 30 dimezza il numero dei morti stradali (da uno studio condotto a Londra 1986-2006). In Italia ciò equivale a risparmiare 5 miliardi di euro annui di danno sociale.

Anche l'inquinamento da traffico veicolare, quantizzato in €1.500/anno pro-capite (da rumore, emissioni atmosferiche, polveri) si riduce perché chi dice il contrario dimentica quanto incida lo stop&go causato dei semafori.

Città 30...e andiamo più veloci!

Il dato più clamoroso è quello dei presunti e millantati svantaggi. Si parla di traffico in tilt e di perdita di svariate ore di lavoro senza citare alcun dato. Invece la velocità media in città misurata nel 2022 è quella che si legge in figura: nel migliore dei casi in città raggiunge i 20 km/h. Vari studi condotti in città come Bologna danno, su un tragitto di 5 km, risultati variabili di incremento di tempo di percorrenza tra i 10 secondi e i 2 minuti (differenza tra orario di punta e situazione di traffico scorrevole). Secondo il Ministro Salvini occorre “trovare un ragionevole equilibrio tra l'esigenza di garantire la sicurezza e il rallentamento”: tradotto con i numeri significa che la perdita di 30 secondi giornalieri non merita avere un morto in meno. È come dire che la sicurezza sul lavoro è importante, ma vengono prima i profitti.

Purtroppo, questa “filosofia” sta guidando anche la cosiddetta “riforma del Codice della Strada” per la quale sono in corso di votazione gli emendamenti in Parlamento.

Il vademecum Città 30

Questo articolo fa parte della personale campagna “Pubblicità Progresso: la statistica contro l'informazione tossica” redatta da Edoardo Galatola di Fiab Italia che ringraziamo per il contributo. Per approfondire il tema ricordiamo il Vademecum Città 30 che Galatola ha scritto insieme ad Andrea Colombo (ex assessore di Bologna con Lepore e artefice della Città 30 a Bologna) per conto del coordinamento delle associazioni per la mobilità sostenibile. Uno strumento prezioso per combattere la cattiva informazione, utile per favorire una discussione pubblica virtuosa ed a aprire tavoli di progettazione sulla sicurezza stradale, sulla qualità della mobilità urbana e dello spazio pubblico nelle città italiane.