

ANDREA COLOMBO

CITTÀ 30, L'ALTRA VELOCITÀ

Perché e come trasformare in tutt'Europa
le strade urbane in spazi umani

Prefazione di ANNALISA CORRADO – Eurodeputata S&D



S & D

Gruppo dell'Alleanza Progressista dei
Socialisti & Democratici
al Parlamento europeo

intor
mezzi
editore

Andrea Colombo

Città 30, l'altra velocità

Perché e come trasformare in tutt'Europa
le strade urbane in spazi umani

Prefazione di Annalisa Corrado



Gruppo dell'Alleanza Progressista dei
Socialisti & Democratici
al Parlamento europeo

int^er
mezzi
editore

Illustrazione in copertina: InFedeForest

•
Facciamo ECO

Direttore Editoriale: Manuele Vannucci

Direttrici di Collana: Annalisa Corrado e Rossella Muroni

Videocomposizione e redazione: Raffaele Marciano

Infografiche e illustrazioni: InFedeForest

Consulenza redazionale: Sara Di Stefano

Prefazione, di Annalisa Corrado

7

1. Cos'è e perché scegliere il modello Città 30	11
1. Cosa significa Città 30?	11
2. Perché realizzare una Città 30?	15
3. Città <i>cars</i> o <i>people oriented</i> ? La minaccia dell'autobesità	40
2. Come fare bene una Città 30	43
1. Due necessarie premesse	43
2. Gli ingredienti per una buona Città 30	45
3. Volontà politica, consenso e accettazione sociale	57
4. Ma si può fare oggi una Città 30 in Italia?	61
3. Città 30 negli atti europei e internazionali	65
1. Uno sguardo globale alla sicurezza stradale e ai 30 km/h	65
2. L'Unione europea per i 30 km/h, tra avanzamenti e timidezze da superare	71
4. Città 30 nelle città europee	79
1. Il mito della diversità: perché non è vero che gli altri sono migliori di noi	79
2. Le regole del gioco: chi decide, Stato o autonomie locali?	80
3. Casi di successo di Città 30 in Europa	83
5. Città 30 fra scienza, politica e società	105
1. La scienza: le evidenze della necessità e dei benefici dei 30 km/h	105
2. La politica: i 30 km/h come nuova faglia fra progressisti e conservatori?	114
3. La società: le tante alleanze trasversali possibili	119

Copyright © 2025 by Andrea Colombo

Per questa edizione: copyright © 2025 by Intermezzi Editore

Questa edizione di *Città 30, l'altra velocità* è stata pubblicata con il contributo di S&D – Gruppo dell'Alleanza Progressista dei Socialisti e dei Democratici al Parlamento europeo ed è fuori commercio

Intermezzi Editore è un marchio editoriale di Trentuno Marketing & Comunicazione di Vannucci, Kokareva e Frezza Snc

Questo volume è stato stampato su carta Symbol Freelite Satin delle Cartiere Fedrigoni (170 e 350 g/m²). Le carte e i cartoncini della linea Symbol Freelite, tutti certificati FSC®, sono costituiti da pura cellulosa ECF e da un elevato contenuto di fibre di riciclo (almeno il 40%).

Prefazione

Ha scritto Alexander Langer – indimenticato ambientalista, pacifista e politico italiano, di cui quest’anno ricorre il trentennale dalla scomparsa – in uno dei testi raccolti ne *Il viaggiatore leggero*: «Bisogna dunque riscoprire e praticare dei limiti: rallentare (i ritmi di crescita e di sfruttamento), abbassare (i tassi di inquinamento, di produzione, di consumo), attenuare (la nostra pressione verso la biosfera, ogni forma di violenza). Più lento, più profondo, più dolce. Un vero ‘regresso’ rispetto al più veloce, più alto, più forte. Difficile da accettare, difficile da fare, difficile persino a dirsi. (...) Ma potrà causare una correzione di rotta solo una decisa rifondazione sociale e culturale di ciò che in una società o in una comunità si consideri desiderabile».

La Città 30, nella visione che il libro di Andrea Colombo esplora e sviluppa nelle sue diverse direzioni, può rappresentare quel cambiamento socialmente desiderabile che costituisce uno degli insegnamenti più significativi che Langer ha consegnato a tutte le generazioni di ecologisti/e. Oggi le città sono l’epicentro delle contraddizioni e dei problemi sociali, economici e climatici e al tempo stesso rappresentano i laboratori più avanzati delle loro possibili soluzioni. Un cambiamento come quello della Città 30, che è basato sulla scienza e sulle evidenze, ha come principale obiettivo assicurare a tutti gli abitanti delle città di vivere, muoversi e respirare meglio proprio rallentando (la velocità dei veicoli a motore), abbassando (il rumore e lo smog) e attenuando (il traffico automobilistico e la violenza stradale, in particolare verso le persone più vulnerabili sulla strada, cioè pedoni e ciclisti, e nella società, ossia bambini/e, persone anziane o con disabilità).

Andare più piano è un atto politico. I 30 all’ora sono sì un limite, alla forza e alla velocità dei veicoli a motore, ma che libera opportunità, di vita più lenta e più dolce per tutte le persone nelle aree

urbane. Sono un limite allo sviluppo di un modello di città che, dal boom economico e della motorizzazione privata di massa in avanti, ha sottratto sempre più libertà di movimento, aria e spazio fisico alle persone. E rappresentano l'opportunità di rimettere al centro delle scelte politiche e dei comportamenti collettivi i valori della dignità, della vita e della persona umana nelle città, ma anche una vera efficienza del sistema sociale ed economico della mobilità e nell'uso di una risorsa così limitata e preziosa come lo spazio pubblico.

Non è un caso che la prima capitale europea a diventare Città 30 è stata Parigi, dove la Sindaca socialista Anne Hidalgo ha avviato la rivoluzione della “città dei 15 minuti”, trasformando radicalmente mobilità e spazio urbano: «Pensiamo a una città dove tutto ciò che serve ogni giorno – scuole, negozi, parchi, servizi – è accessibile a piedi o in bicicletta. La nostra ambizione è trasformare Parigi in una città più verde, sana, solidale. Per farlo, riduciamo lo spazio per le auto per restituirlo ai pedoni, alle biciclette, ai bambini, alla vita di quartiere. Vogliamo quartieri vivibili, con più natura, meno inquinamento e più legami sociali. È una rivoluzione urbana che mette al centro il tempo e la qualità della vita quotidiana di tutti i parigini».

La Città 30 è una città femminista: a misura di bambina in bicicletta, invece che di uomo col SUV. È una città policentrica che si riorganizza in un mix urbanistico e sociale in ogni quartiere, uscendo dal vecchio modello del “centro pulsante” e dei “quartieri dormitorio” (che poi tali erano solo per i maschi in età da lavoro, perché donne dedite al lavoro domestico, bambine e persone anziane ci vivevano tutto il giorno). È la città della civiltà e della convivenza sulla strada al posto dell'aggressività e della segregazione dei diversi (utenti).

Ciò che la Città 30 propone non è solo una modifica di regole amministrative della circolazione dei veicoli o una trasformazione fisica delle strade. È un profondo cambiamento – culturale, tecnico, sociale, politico – di paradigma: dalla novecentesca “città delle auto” alla “città delle persone” del nuovo millennio. Per restituire umanità e qualità alle strade e alle piazze che sono il principale spazio pubblico in cui si realizza in forma di dialettica sociale la convivenza della comunità in una città: un vero e proprio *social network* fisico.

In un tempo in cui vacillano le strategie di decarbonizzazione, vitali invece per dare un futuro all'umanità, non appaia allora eretico affermare che c'è bisogno non solo di più auto elettriche ma di meno

auto in quanto tali. E di più infrastrutture verdi e blu, marciapiedi, isole pedonali, piazze e strade scolastiche, percorsi ciclabili, linee di tram, metropolitane e ferrovie urbane, per rendere desiderabile liberarsi dall'attuale dipendenza dal mezzo privato e spostarsi a piedi, in bici e coi mezzi pubblici, contrastando anche la povertà dei trasporti.

Il processo storico di diffusione recente delle Città 30 in Europa ci parla anche dell'autonomia di amministrazioni e comunità locali nel determinare il proprio futuro, come ha fatto Bologna diventando la prima grande Città 30 in Italia, secondo il principio di sussidiarietà che caratterizza da sempre l'ordinamento comunitario. L'UE, nello stesso tempo, è un riferimento fondamentale per le città europee che vogliono innovare le politiche. Non a caso, gli aspetti principali del modello Città 30 incrociano atti europei che “spingono” più in là l'orizzonte verso la transizione ecologica giusta, la mobilità urbana sostenibile, la sicurezza stradale, il miglioramento della qualità dell'aria, la riduzione del rumore ambientale, la salvaguardia del suolo, la mitigazione e l'adattamento alla crisi climatica.

Una volta Ivan Illich – scrittore, pedagogista e filosofo austriaco – parlando dell'industria dei trasporti per riflettere più in generale sul sistema capitalistico, ha scritto, nel suo *Elogio della bicicletta*: «La liberazione dal monopolio radicale è possibile solo istituendo un processo politico che demistifichi e detronizzi la velocità e che limiti la spesa pubblica di denaro, tempo e spazio per il traffico automobilistico al solo perseguimento di un uguale accesso reciproco». Affrontare i miti dell'automobile e della velocità è difficile ma necessario per costruire le condizioni di egualanza sostanziale, nella vita urbana, che la nostra Costituzione chiede alla politica e a tutti/e noi di perseguire proattivamente, anche rimuovendone gli ostacoli.

La Città 30 è tutto questo: una misura – politica, civile, tecnica – di egualanza nell'accesso a tutte le forme di mobilità, di democrazia dello spazio pubblico, di tutela della salute e della vita umana, di protezione dell'ambiente e del clima, di umanizzazione delle nostre città.

Buona lettura!

Annalisa Corrado

Direttrice della collana *Facciamo ECO*, Europarlamentare S&D,
Responsabile per la conversione ecologica in Segreteria nazionale PD,
Coordinatrice del progetto #GreenHeroes, ingegnera energetica



1.

Cos'è e perché scegliere il modello Città 30

1. Cosa significa Città 30?

Una Città 30 – ovvero, in partenza, una città con una velocità della circolazione stradale ridotta a 30 km/h rispetto al tradizionale limite dei 50 km/h – significa molto di più di un limite massimo di velocità inferiore a quello a cui siamo stati abituati in ambito urbano dai tempi della motorizzazione di massa. Benché a prima vista possa apparire una misura negativa, che riduce – limita, appunto – la libertà, in realtà calmare la velocità dei veicoli a motore che percorrono le strade urbane può essere, all'opposto, un'azione positiva che abbatta barriere e restituisce libertà in favore delle persone che abitano le città.

Per risolvere questo apparente paradosso di un limite che libera, pensiamo anzitutto alle persone che chiamiamo “vulnerabili”, “fragili”, “deboli”. Non lo sono per loro condizioni oggettive: sono rese tali dall'attuale sistema con cui sono organizzate la mobilità e le strade, incentrato sul primato dell'automobile e della velocità, anziché sui bisogni e l'incolomità delle persone, di tutte le persone. «Un ambiente poco ospitale è un ambiente che disabilita le persone, che leva un pezzo di umanità a una minoranza, per favorire una presunta condizione di normalità. Vale per la lingua così come per la progettazione delle strade», ha scritto Andrea M. Alesci in una puntata della sua newsletter *Linguetta*.

Per esempio, nelle città italiane di oggi, le bambine e i bambini sono davvero liberi di muoversi, di andare e tornare a scuola da soli? O le persone anziane di scendere a fare la spesa al mercato di

quartiere senza rischiare la vita attraversando le strisce pedonali sotto casa? Sono libere le persone con disabilità, motoria o sensoriale, di spostarsi in autonomia nella città, senza dover dipendere da familiari e amici o comunque dai mezzi privati? Per arrivare a ciascuno e ciascuna di noi, quando cammina. Spesso non ci pensiamo, ma i piedi sono il nostro primo mezzo di trasporto e, in ogni caso, una volta scesi da qualsiasi veicolo, c'è pur sempre un tratto che percorriamo a piedi: siamo tutti pedoni. Siamo davvero liberi di camminare, tra marciapiedi mancanti o stretti e precedenze non rispettate agli attraversamenti pedonali? Siamo liberi di scegliere di muoverci in bici, quando tante persone vorrebbero farlo se solo fosse più sicuro pedalare sulle strade della città? Siamo liberi di scegliere di muoverci in autobus, che spesso vengono rallentati dalla congestione di veicoli privati? E anche quando usiamo l'automobile: siamo veramente liberi, tutte le volte che ci troviamo bloccati in coda nel traffico urbano, di cui noi stessi siamo parte?

Possiamo, dunque, realmente sostenere che il sistema attuale è quello che ci dà libertà, in città dove la congestione, la velocità di auto, moto e camion, l'aria irrespirabile, l'ambiente stradale ostile rappresentano un pericolo e un disagio, tanto reali quanto percepiti? E, simmetricamente, possiamo davvero dire che, invece, la Città 30, intesa come sistema più equilibrato, efficiente e giusto di organizzazione della mobilità e delle strade cittadine a partire da una velocità più sicura, è una limitazione alla nostra libertà?

Prendendo le mosse da questi interrogativi e dalla nuova consapevolezza di fondo che ne può scaturire, la Città 30 persegue una molteplicità di obiettivi che possiamo schematizzare così: aumentare la sicurezza stradale, promuovere la mobilità sostenibile, tutelare l'ambiente e il clima, democratizzare lo spazio pubblico urbano. Con il fine ultimo di migliorare globalmente la qualità della vita non di alcune categorie, ma di tutti i cittadini e le cittadine: la Città 30 infatti non è un progetto «ideologico, per i pedoni e i ciclisti, contro gli automobilisti e i motociclisti», come talvolta viene additato. Strade meno caotiche, più sicure e vive, con un'aria più respirabile e meno rumore, anche meno congestionate dal traffico grazie al fatto che più persone sentendosi sicure scelgono di spostarsi a piedi, in bici e coi mezzi



pubblici, sono un vantaggio per tutti. Anche per chi usa il mezzo privato o, meglio, per ognuno e ognuna di noi quando ne ha bisogno, ad esempio per trasportare persone o cose pesanti, o per raggiungere destinazioni non coperte dai trasporti pubblici. Ogni auto in meno in circolazione, per effetto di un maggiore ricorso alle forme di mobilità sostenibile, significa infatti strade più libere (alcuni studiosi parlano di *traffic evaporation*), a beneficio proprio di chi in quel momento ha necessità di usare la macchina per ragioni personali, professionali

o familiari, o anche di chi guida quotidianamente veicoli per lavoro: pensiamo a tassisti, autisti dei bus, corrieri, manutentori, etc.

Dunque, Città 30 come misura che non limita la libertà, ma anzi toglie una serie di limiti esistenti a una piena libertà, per tutti, di vivere, respirare e spostarsi in modo efficiente nelle città. Non ci sfugge che questa lettura positiva possa risultare controiduitiva, sul piano concettuale o almeno comunicativo, rispetto al nome ormai consolidato di *Città 30*, in cui invece è insita la dimensione del limite, col quale si è diffuso e affermato questo modello nel corso degli anni, principalmente in Europa. Ma, come vedremo meglio nel prosieguo, la Città 30 è veramente una visione molto più ampia e complessiva di città: è la “città delle persone”, fatta di strade a dimensione umana, più sicure, accessibili, verdi, respirabili, eque, solidali, condivise, democratiche, che prende piede al posto della “città delle macchine”. Tanto che il *claim* della campagna comunicativa di Bologna Città 30, la prima grande città a intraprendere questo cambiamento in Italia, è proprio: “più spazio alle persone”.

A patto, però, che venga interpretata, progettata e realizzata effettivamente nel suo significato più profondo e vero: potremmo dire, “non limitandosi a un limite”. D’altra parte, la Città 30 è molto di più di un mero provvedimento di natura tecnico-ingegneristica. Essa rappresenta, piuttosto, una vera e propria policy, con cui le amministrazioni e comunità locali – o gli Stati stessi a livello nazionale, nelle esperienze più avanzate – scelgono consapevolmente di cambiare il punto di vista, di mettere al centro le persone nelle città. Ma per tutto questo, evidentemente, un limite di velocità in sé non basta. Per fare una Città 30 nel senso proprio del termine e che sia in grado di sprigionare tutte le opportunità che contiene, stabilire una regola diversa di velocità è una condizione necessaria ma non sufficiente. A parte controllare che la regola sia rispettata, è indispensabile anche ridisegnare materialmente le strade, per rendere naturale andare un po’ più piano e per dare più spazio fisico alle persone e alla mobilità pedonale, ciclabile e pubblica; e accompagnare la collettività verso questo cambiamento, con un’azione costante di ascolto, coinvolgimento, ingaggio, informazione e comunicazione, formazione e educazione, monitoraggio. Ma di questo parleremo meglio nel secondo capitolo.

2. Perché realizzare una Città 30?

Abbiamo accennato che la Città 30 si pone quattro obiettivi principali: aumentare la sicurezza stradale, promuovere la mobilità sostenibile, tutelare l’ambiente e il clima, democratizzare lo spazio pubblico urbano. Li esponiamo non a caso in quest’ordine, da quello più a quello meno intuitivamente collegato a un mero limite di velocità: ma, approfondendo meglio, vedremo che tutti hanno una relazione importante con i 30 km/h.

Guardando la questione “in controcampo” e su un piano più tecnico, potremmo dire che la finalità della Città 30 è in buona sostanza ribaltare le esternalità negative dell’attuale sistema di mobilità che affliggono le città: incidentalità stradale (o, come viene opportunamente chiamata in altri Paesi europei, “violenza stradale”), congestione del traffico e uso eccessivo dell’auto privata, inquinamento atmosferico e acustico, occupazione invasiva dello spazio pubblico da parte dei veicoli in movimento e in sosta, etc.

Mettendosi da un altro punto di vista ancora, quello diretto di cittadine e cittadini, ci piace riportare il concetto di Città 30, in quanto città delle persone, all’idea di restituire qualcosa alle persone, nella loro vita quotidiana in città: restituire sicurezza, libertà, aria e spazio. Restituire *sicurezza*, di spostarsi senza il pericolo o comunque la paura di essere uccise o ferite gravemente sulle strade urbane. Restituire *libertà*, di poter scegliere di muoversi anche a piedi e in bicicletta in modo sicuro e confortevole; o di poter girare in autonomia, nel caso dei bambini, delle persone anziane e di quelle con disabilità; com’è pure maggiore libertà quella che deriva dal trovare strade meno trafficate quando si ha bisogno di usare la macchina o ci si muove sui mezzi pubblici. E ancora restituire *aria*, più pulita e respirabile, secondo gli standard della normativa europea, che prevede nuovi limiti più stringenti al 2030, ma magari anche perseguiendo le più rigorose soglie di tutela della salute umana fissate dall’Organizzazione mondiale della sanità. Infine, restituire *spazio*: in senso valoriale, cioè tutelare prioritariamente la vita umana sulla strada, rimettere le persone al centro della città e delle politiche urbanistiche e di mobilità; e in senso fisico, aumentando la quota di spazio pubblico destinata alle persone, anziché ai veicoli a motore, sulle strade. Raccontata e

CITTÀ 30: OBIETTIVI, DIRITTI, BENI COMUNI



realizzata così, la Città 30 può essere davvero quel «cambiamento socialmente desiderabile» che già trent'anni fa Alexander Langer ci invitava a ricercare.

Avanziamo infine un'innovativa lettura degli obiettivi principali della Città 30 in ottica costituzionale. Innanzitutto, la salvaguardia della vita umana – cioè il bene in assoluto più protetto dall'ordina-

1. Cos'è e perché scegliere il modello Città 30

mento giuridico in generale e il contenuto massimo del principio di sicurezza stradale nella materia specifica della circolazione – è l'espressione più piena del diritto alla salute. L'articolo 32 della Costituzione italiana lo definisce allo stesso tempo come fondamentale diritto individuale e interesse della collettività. Tant'è vero che, nel campo della sicurezza stradale, gli incidenti, i morti e i feriti generano enormi costi umani e sociali, calcolati ogni anno sulla base di parametri predefiniti (oltre 18 miliardi di euro nel 2024, secondo ISTAT: quasi l'1% del PIL nazionale). L'articolo 16, poi, afferma la libertà di circolazione: che non è il diritto a usare sempre, in ogni modo e ovunque l'automobile di proprietà, tanto che la norma costituzionale stessa prevede la possibilità di limitazioni per motivi di sanità o di sicurezza, tra i quali la protezione della vita è senza dubbio il più forte. La circolazione stradale è una delle tipiche attività intrinsecamente pericolose che tuttavia vengono tollerate dall'ordinamento giuridico poiché socialmente utili: le limitazioni servono a salvaguardare il più possibile gli altri beni meritevoli di tutela, a partire da quello della vita stessa. Tra l'altro, è diritto alla mobilità – e allo spazio pubblico – anche essere liberi di spostarsi con mezzi di trasporto diversi da quello a motore individuale: poter usare la strada, in quanto spazio pubblico, e disporre di infrastrutture idonee anche per muoversi a piedi e in bicicletta; o poter accedere a servizi e sistemi di trasporto pubblico adeguati, che garantiscano in forma universale la possibilità effettiva di esercitare il diritto alla mobilità. Infine, la tutela dell'ambiente, che include la qualità dell'aria e il clima, è oggi prevista tra i principi fondamentali della nostra Carta, all'articolo 9, a seguito della riforma costituzionale che nel 2022 ha inserito un riferimento esplicito, mancante nel testo originario.

Il complesso bilanciamento tra questi differenti diritti e valori costituzionali trova una sintesi proprio nel codice della strada (il d.lgs. 285/1992), che di fatto è la legge generale che disciplina l'esercizio del diritto di tutte e tutti a muoversi nello spazio pubblico della strada rispettando la salute, la sicurezza e l'ambiente. Non a caso, l'articolo 1, comma 1, del codice si apre con le parole: «La sicurezza e la tutela della salute delle persone, nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale rientrano tra le finalità primarie

di ordine sociale ed economico perseguitate dallo Stato». E l'articolo 2, comma 1, definisce la strada «l'area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali».

2.1. Migliorare la sicurezza stradale

La prima buona, anzi ottima, ragione per fare una Città 30 è migliorare la sicurezza stradale e diminuire la violenza stradale, riducendo la probabilità – il numero – e la gravità – gli effetti dannosi – degli scontri in strada. In estrema sintesi, la Città 30 punta a ottenere “meno incidenti e meno gravi” (cioè meno persone morte e meno persone ferite, in particolare gravemente).

Non a caso, le “velocità sicure” – declinate come limite massimo di 30 km/h nelle aree urbane – sono uno dei quattro pilastri del *Safe System*, l'approccio scientifico e di policy più avanzato sulla sicurezza stradale a livello mondiale, recepito anche dall'UE nel quadro strategico per la sicurezza stradale 2021-2030 approvato dal Parlamento europeo. Esso, come approfondiremo nel quinto capitolo, mira a raggiungere il dimezzamento di morti e feriti gravi nel 2030 e il traguardo di nessuna persona uccisa sulla strada entro il 2050, in linea con la cosiddetta *Vision Zero*, l'altro caposaldo globale in questa materia, adottata per la prima volta dal Parlamento svedese nel 1997.

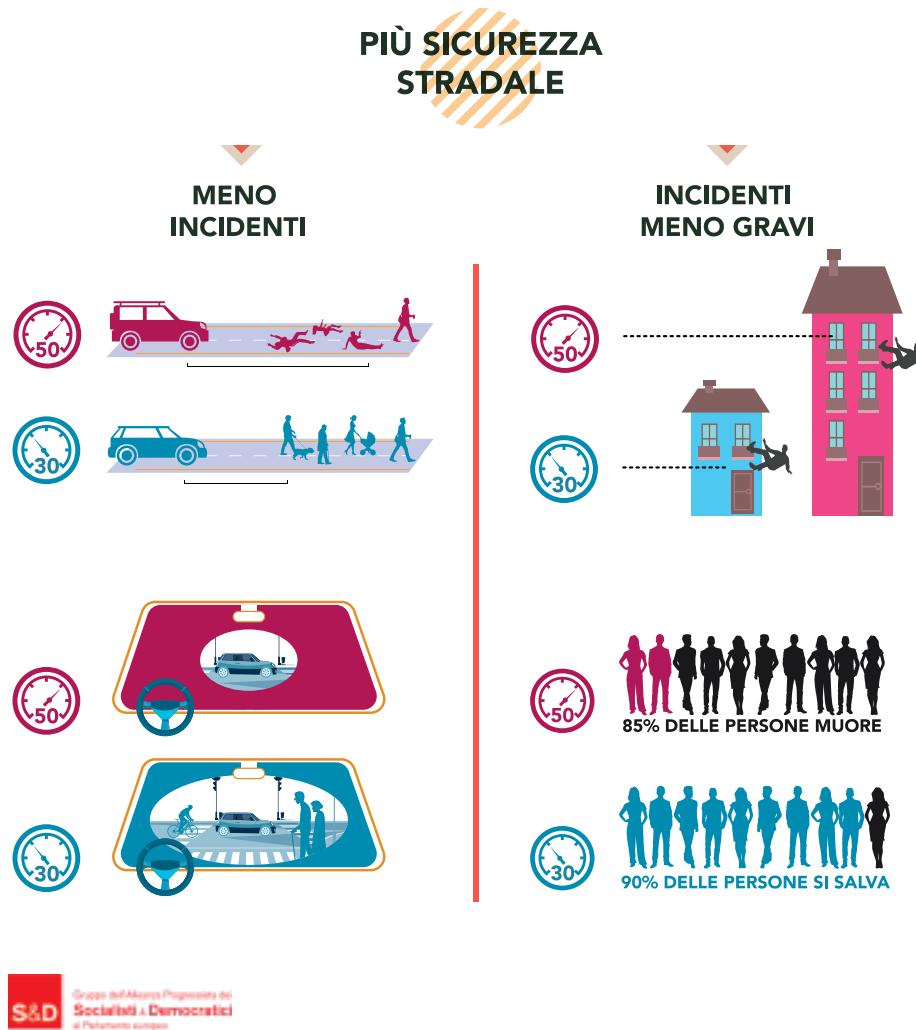
Zero persone morte sulla strada è infatti l'unico numero socialmente accettabile in un Paese civile: esattamente come zero è l'unico numero accettabile di persone morte sul lavoro o di donne uccise da uomini nel caso dei femminicidi. Non è solo una – comune – questione di civiltà: ci sono alcune correlazioni significative fra questi tre fenomeni. È poco noto, ad esempio, che più della metà degli infortuni mortali sul lavoro accertati ogni anno dall'INAIL sono in realtà scontri stradali, *in itinere* nel tragitto casa-lavoro o alla guida di un veicolo su strada per ragioni lavorative. Come vedremo, poi, violenza di genere e violenza stradale hanno in comune alcuni schemi tipici, di strisciante colpevolizzazione delle vittime; e l'incidentalità stradale, spesso frutto di comportamenti aggressivi alla guida, è imputabile soprattutto alla parte maschile della popolazione.

I dati di contesto indicano che ogni anno in Italia in media ancora più di 3000 persone vengono uccise e più di 230.000 ferite (di

cui quasi 17.000, numero peraltro in crescita, gravemente) in oltre 170.000 incidenti stradali. Ci troviamo al 19º posto, dopo tutti gli Stati più avanzati, nella classifica europea del tasso di mortalità stradale: 51 morti per milione di abitanti, rispetto ai 44 di media del continente e ai 36 della Spagna, per citare un altro Paese mediterraneo. Per di più, siamo sostanzialmente fermi nel trend di riduzione del numero di vittime: un misero -4,5% nel 2024 rispetto al 2019, arrivati già a metà del decennio per la sicurezza stradale proclamato dall'ONU, a fronte del target del -50% da conseguire entro il 2030.

Eppure, i 30 km/h ancora oggi vengono spesso additati come una misura “ideologica”. In realtà è vero proprio il contrario, perché si fondano in modo solido sulla fisica e la statistica. La Città 30 è infatti una policy guidata dai dati (*data driven*) e basata sulle evidenze scientifiche (*evidence based*), che corroborano sia la sua necessità per salvare vite umane sia la sua efficacia nel conseguire concretamente questo risultato. La relazione tra velocità e sicurezza stradale può essere spiegata nei termini delle leggi elementari della fisica che determinano la distanza di arresto di un veicolo, il campo visivo alla guida e la quantità di energia rilasciata quando si verifica un impatto (tanto più rilevante se coinvolge persone che si trovano al di fuori di veicoli). La velocità è il fattore più importante nella probabilità e nella gravità di una collisione, con i dati che mostrano che più veloce è un veicolo, maggiore è la probabilità che si verifichi una collisione e più gravi sono le lesioni che ne derivano.

In Italia, secondo i rapporti annuali ISTAT, oltre il 70% degli scontri avviene in ambito urbano e qui la maggior parte delle vittime sono pedoni, ciclisti e motociclisti: ecco perché abbiamo bisogno di intervenire prioritariamente sulle città, dove si concentrano gli utenti attivi e vulnerabili. E la velocità eccessiva è la prima causa degli scontri mortali e con feriti gravi sulle strade urbane: ecco perché dobbiamo ridurla. Inoltre, il 94% degli scontri è imputabile a conducenti di veicoli a motore: ecco perché dobbiamo intervenire sulle regole di guida di auto, moto e mezzi pesanti. Alcune analisi della Polizia stradale, infine, hanno quantificato in oltre il 93% gli scontri dovuti al fattore umano, e solo il 7% a problematiche di manutenzione stradale o dei veicoli: ecco perché dobbiamo agire con priorità sui comportamenti e sull'assetto delle strade che li influenzano.



Andare più piano serve prima di tutto a ridurre la probabilità stessa che gli incidenti accadano e quindi la loro quantità, per due ragioni: riusciamo a vedere meglio e a fermarci in tempo. A 30 km/h, infatti, lo spazio necessario per frenare e arrestare un veicolo è meno della metà rispetto a 50 km/h: un “vantaggio competitivo” fondamentale quando

ci troviamo nella necessità di reagire tempestivamente a un ostacolo sulla strada. Inoltre, il campo visuale è molto più largo, favorendo la vista laterale, quella che quando siamo alla guida consente di accorgerci di pedoni e ciclisti, che tipicamente si trovano ai lati della strada: quante volte, dopo che sono stati investiti, leggiamo sui giornali o sentiamo dire alla TV dall’automobilista o dal motociclista: “non l’ho visto” o “è sbucato all’improvviso”? In realtà, sarebbe bastato andare più piano per riuscire a vederli e a frenare in tempo.

In secondo luogo, tenere un’andatura moderata permette, in caso di scontro, di ridurne comunque la gravità. Da questo punto di vista, la velocità conta sempre: oltre a poter essere proprio la causa diretta, è nella stragrande parte dei casi il fattore che determina quanto saranno gravi o meno le conseguenze su cose e persone. Ormai da diversi decenni è provato che un limite massimo di velocità più basso consente di diminuire in modo significativo gli effetti lesivi degli scontri, in stretta relazione ai limiti fisici di tolleranza del corpo umano che ci indica la scienza: una persona investita a 30 km/h ha l’80-90% di probabilità di salvarsi, contro solo il 10-20% di *chances* di sopravvivenza nel caso dei 50 km/h. Tra il nuovo limite di velocità, a misura di persona, e il limite tradizionale, pensato per le auto, può passare – letteralmente – la differenza tra la vita e la morte: per descriverla con un’immagine efficace, è la differenza tra cadere dal primo piano oppure precipitare dal terzo piano di un edificio.

Tutto ciò non è solo teoria, ma anche l’esito verificato in concreto della Città 30, la cui efficacia nel ridurre scontri, persone morte e ferite (in particolare in modo grave) è comprovata dai dati statistici di decine di esperienze reali di applicazione di questo modello in Europa e nel mondo, nonché di innumerevoli studi scientifici, che approfondiremo rispettivamente nel quarto e nel quinto capitolo.

Sul piano dei valori, procedere a una velocità più sicura per tutte le persone, quando siamo alla guida di un mezzo a motore, risponde anche a un’idea – invero un “dovere inderogabile” secondo la nostra Costituzione – di solidarietà sociale, applicata alla circolazione sulla strada: il soggetto più forte si prenda cura di quello più fragile. È un principio fondamentale, sancito dall’articolo 2 della nostra Carta, che siamo abituati a considerare in una dimensione sociale generale,

ma che può e deve valere, materializzarsi, anche nei comportamenti sulla strada, che è lo spazio pubblico per eccellenza, il luogo fisico delle relazioni sociali di una comunità.

Questa riflessione coinvolge anche il valore dell'egualianza, consacrato nell'articolo 3 della Costituzione. Ricordiamo che la vera egualianza non è trattare tutti indifferentemente allo stesso modo, ma trattare in egual modo situazioni analoghe e in modo diverso situazioni diverse. E allora affermiamolo con chiarezza: sulla strada tutti dobbiamo rispettare le regole, ma non è vero che siamo tutti uguali, perché la capacità offensiva, cioè di fare male alle altre persone, cambia radicalmente a seconda del mezzo di trasporto che usiamo. Quando siamo alla guida di un mezzo a motore in pratica abbiamo in mano un'arma che può uccidere, a differenza di quando siamo a piedi o, quasi sempre, in bici o in monopattino. Non è una questione ideologica, ma banalmente fisica: la combinazione di massa e velocità determina la gravità degli effetti. E infatti, la cosiddetta "matrice di collisione" mostra che, sia in Italia sia nella UE, la stragrande parte delle vittime sulla strada si riscontra in incidenti tra o con veicoli a motore. Per questo, quando siamo automobilisti o motociclisti dobbiamo usare la massima attenzione e cautela verso gli utenti attivi e vulnerabili. Insomma: *da grandi poteri derivano grandi responsabilità!* In Inghilterra questo approccio è formalizzato da alcuni anni nella regola H1 del codice della strada, denominata "gerarchia (delle responsabilità) degli utenti della strada": i guidatori di mezzi pesanti, auto e moto hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per le persone a piedi e in bici, poiché sono quelli che in caso di collisione possono provocare i maggiori danni. Questa gerarchia, tra l'altro, è simmetrica alla "piramide della mobilità urbana" che vedremo nel prossimo paragrafo.

Secondo le analisi del rischio applicate alla sicurezza stradale, una concezione di quest'ultima che valorizza e responsabilizza prima di tutto i comportamenti attivi di chi può fare più danno è quella in grado di ottenere i migliori risultati, rispetto a una basata sulla mera difesa passiva (richiami al rendersi ben visibili, obbligo di indossare dispositivi di protezione individuale, etc.). Spesso, peraltro, una visione incentrata, all'opposto, sulla dimensione di autodifesa dell'utente

vulnerabile da quello forte scivola nel *victim blaming*, la colpevolizzazione della vittima: il pedone o il ciclista investiti che se la sarebbero "andata a cercare" e non si sarebbero protetti a sufficienza. Un atteggiamento nel campo della violenza stradale che a ben guardare si basa sugli stessi schemi tipici della violenza di genere. D'altra parte, come detto, l'incidentalità stradale e la mobilità in-sostenibile sono un fenomeno soprattutto maschile. Secondo diversi studi, infatti, le donne tendono a muoversi più a piedi o a usare di più i mezzi pubblici e comunque a adottare stili meno aggressivi quando sono alla guida, oltre a considerare più pericolosi la velocità e il traffico motorizzato, mentre gli uomini statisticamente si muovono di più in auto, provocano più scontri e costituiscono la maggior parte delle vittime sulla strada. Sotto questo profilo e in una prospettiva intersezionale, possiamo considerare la Città 30 anche come una politica femminista.

2.2. Incoraggiare la mobilità sostenibile

La seconda buona ragione per fare una Città 30 è incoraggiare la mobilità sostenibile, cioè ridurre la dipendenza dall'auto e moto privata e incrementare la percentuale di spostamenti urbani, rispetto al totale, fatti a piedi, in bicicletta e con i trasporti pubblici. Un obiettivo fortemente coerente con la legge europea sul clima (nota anche come *Green Deal*) e con il nuovo quadro dell'UE per la mobilità urbana, approvati dal Parlamento europeo rispettivamente nel 2021 e nel 2023. Favorire, in particolare, la mobilità attiva (cioè camminare e pedalare) è anche una misura di salute pubblica, perché promuove il movimento a propulsione umana e contrasta la sedentarietà, e una misura di inclusione sociale, perché restituisce indipendenza e autonomia a bambini/e, persone anziane e con disabilità.

È legittimo chiedersi, tuttavia, come un limite più basso di velocità possa influire sulle scelte di mobilità delle persone, che di norma vengono ricondotte principalmente al livello di disponibilità di infrastrutture e servizi di trasporto, all'accessibilità economica, alla comodità e rapidità, alle condizioni personali, familiari e lavorative, e così via. È vero, ma non è solo questo che conta. La percezione di insicurezza e di discomfort sulla strada è infatti uno dei più potenti

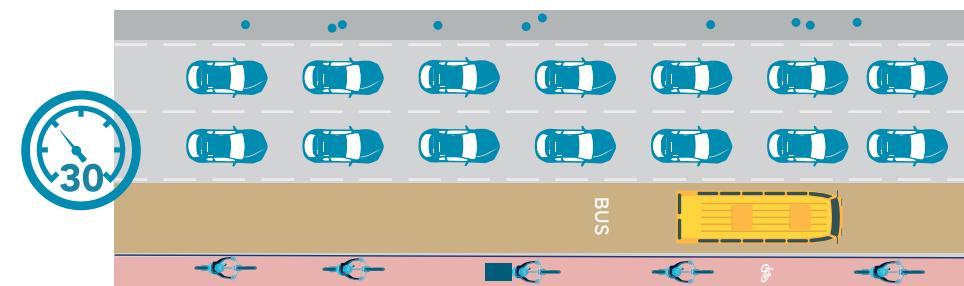
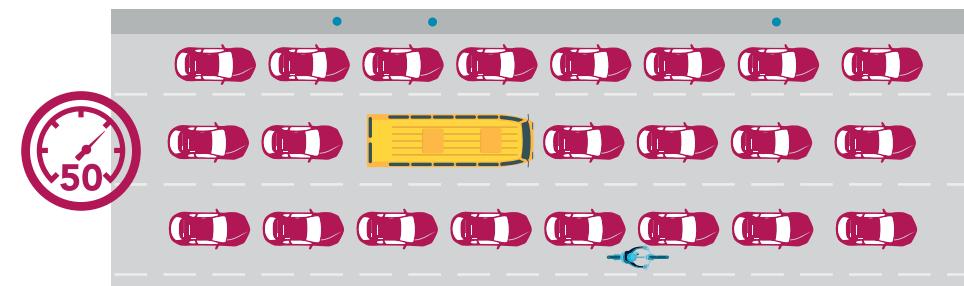
deterrenti all'incremento della mobilità pedonale e ciclistica: una recente indagine dell'UNICEF in Italia, ad esempio, ha rilevato che il primo motivo per cui i genitori intervistati non accompagnano (tantomeno lasciano andare da soli) i figli a scuola in bici è la pericolosità del traffico. Questa paura è dunque una delle barriere più critiche per le persone che già vorrebbero o che comunque potrebbero convertire una parte dei propri movimenti dal mezzo privato ai piedi e alla bicicletta. Questo vale soprattutto per le distanze urbane fino a 5 chilometri (ormai anche di più, grazie alle e-bike, le bici a pedalata assistita), che rappresentano in media addirittura la metà degli itinerari in molte città e si prestano a essere percorse senz'auto.

In questo senso, una città che (non) funziona a 50 km/h tende a riprodurre un circolo vizioso: scarsa sicurezza, pochi spostamenti attivi e mobilità incentrata sull'auto, più incidentalità, più insicurezza reale e percepita. La Città 30 permette di spezzarlo e di innescare all'opposto un circolo virtuoso: strade più sicure, calme e ordinate, meno caotiche e rumorose (è infatti una questione non solo di sicurezza in senso stretto, ma anche di comfort) grazie a una velocità ridotta, più spostamenti a piedi e in bici e un sistema di mobilità più equilibrato, meno incidenti, più sicurezza reale e percepita. È il principio anglosassone del *Safety in numbers*: più sicurezza, più persone a piedi e in bici; più persone a piedi e in bici, più sicurezza. In questo modo la Città 30 migliora la sicurezza stradale non solo in forma diretta, riducendo probabilità e gravità degli scontri come visto nel paragrafo precedente, ma anche in forma indiretta, promuovendo la mobilità sostenibile: più utenti attivi e meno veicoli a motore ci sono, più la circolazione stradale è sicura.

Il principio del *Safety in numbers*, purtroppo, funziona anche al contrario: non è un caso che, secondo il recente studio internazionale PATH, l'Italia è il Paese in Europa, tra tutti quelli esaminati, con il più basso tasso di chilometri percorsi in bicicletta per persona all'anno e, nel contempo, con il più alto tasso di mortalità in bicicletta, sempre per chilometri percorsi.

Come abbiamo già chiarito in precedenza, la Città 30 non è contro "gli automobilisti", né per eliminare l'auto e costringere tutti ad andare a piedi e in bici. Anzitutto perché non impedisce di continuare

PIÙ MOBILITÀ SOSTENIBILE, MENO TRAFFICO



S&D Gruppo dell'Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici
al Parlamento europeo

a muoversi in macchina ma chiede solo, in quel caso, di guidare a una velocità un po' più bassa. Da questo punto di vista, i 30 km/h rappresentano una misura più "morbida" rispetto a provvedimenti più classici di gestione della mobilità, come ad esempio le zone a traffico limitato (ZTL) o quelle a basse o zero emissioni (LEZ), che invece vietano l'accesso o l'uso dell'auto. Inoltre, la Città 30 si pone l'obiet-

tivo di promuovere l'intermodalità (combinare modi di trasporto diversi per un tragitto complessivo, ad esempio casa-lavoro) e la multimodalità (scegliere forme di mobilità differenti a seconda del percorso da compiere, evitando di concepire l'automobile come unico mezzo “pensabile” e di usarla anche quando vi sono alternative praticabili). Fino al punto che la Città 30 può favorire la circolazione automobilistica, riducendo la congestione del traffico: ogni spostamento in più a piedi, in bici e coi mezzi pubblici è un'auto in meno in strada e quindi meno traffico. Una mobilità più sostenibile e un sistema più equilibrato sono un vantaggio per tutti. La Città 30 è quindi una politica tipicamente *win-win*, non una guerra all'auto.

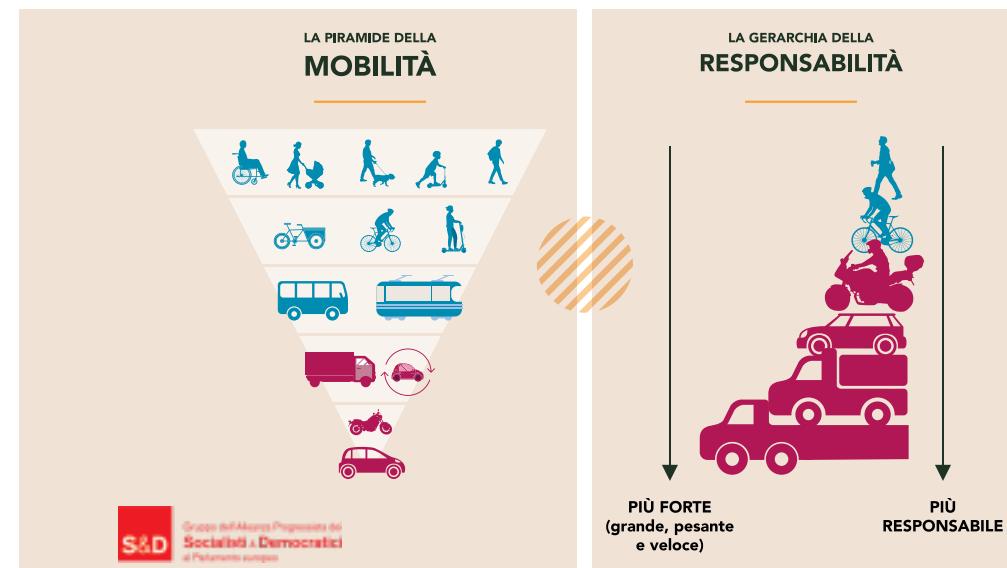
Ciò non toglie che la Città 30 contribuisca sul piano culturale a decostruire lo stereotipo motonormativo, promuovendo una mobilità e un'allocazione dello spazio pubblico più plurali rispetto al modello tradizionale incentrato solo sull'auto. Per “motonormatività” si intende il bias cognitivo per cui la società presuppone che il possesso e uso dell'automobile sia lo standard sociale (o norma implicita) per muoversi, relegando a opzioni secondarie – a livello culturale e di conseguenza politico, infrastrutturale, finanziario, etc. – tutte le altre forme di mobilità, come il camminare, la bicicletta, la micromobilità, il trasporto pubblico. Come ha detto Gustavo Petro, attivista ambientalista ed ex Sindaco di Bogotà, ora Presidente della Colombia: «Un Paese è sviluppato non quando anche i poveri posseggono automobili, ma quando anche i ricchi usano mezzi pubblici e biciclette».

La Città 30, inoltre, rientra in senso lato – essendo comunque una delle modalità più leggere – nella strategia *push and pull*, letteralmente spingere e tirare, applicata nel campo della mobilità. Con questa espressione intendiamo che per trasformare la mobilità non è sufficiente offrire semplicemente sempre più alternative all'auto privata: occorre anche renderne meno appetibile o conveniente l'uso eccessivo. In altre parole, è più facile che le persone cambino abitudini e stili di mobilità con l'effetto combinato di una doppia leva: la disponibilità di nuovi servizi o infrastrutture (ad esempio più ciclabili, nuove linee o corse dei servizi di trasporto pubblico, nuovi servizi di sharing, sconti tariffari, incentivi economici, politiche di *mobility management*, etc.), e l'applicazione di misure di regolazione e

1. Cos'è e perché scegliere il modello Città 30

tariffazione del traffico motorizzato (come ZTL, zone a basse o zero emissioni, schemi circolatori e filtri modali per impedire o moderare il traffico di attraversamento nei centri storici e nei quartieri residenziali, strade e corsie riservate solo ai mezzi pubblici, riduzione della larghezza delle carreggiate e dei parcheggi su strada, pagamento della sosta, limiti di velocità, etc.).

Ancora, la Città 30 è coerente con il capovolgimento della “piramide (o gerarchia) della mobilità urbana” che, rispetto al paradigma autocentrico novecentesco, oggi mette al primo posto i pedoni, poi i ciclisti e gli utenti della micromobilità, quindi i mezzi pubblici, a seguire i veicoli di servizio (ad esempio per la consegna delle merci) e in sharing, e solo alla fine il trasporto privato motorizzato. Questa piramide, tra l'altro, è simmetrica alla “gerarchia della responsabilità degli utenti della strada” che abbiamo visto nel paragrafo precedente.



Un aumento di persone che percorrono le strade a piedi e in bici, per di più, è un fattore di miglioramento della coesione e del presidio sociale del territorio in ottica di sicurezza urbana integrata, come

pure un elemento di competitività per l'economia locale: la Città 30 favorisce il tessuto dei negozi di vicinato perché, rendendo le strade più vivibili, incoraggia prima di tutto gli abitanti a frequentare maggiormente le attività del proprio quartiere, sostenendo una maggiore vitalità economica diffusa in tutta la città e non solo in centro.

Analogamente, la visione della Città 30 si inquadra anche nel moderno approccio *A-S-I* alla mobilità. La strategia di fondo non è solo avere auto non inquinanti, ma avere proprio meno auto: le auto a zero emissioni sono indubbiamente positive per l'ambiente e il clima, ma non risolvono tutte le altre esternalità negative – ambientali in senso più ampio, urbanistiche, economiche, sociali e sanitarie – generate da un sistema di mobilità basato sull'automobile: la congestione, l'incidentalità, l'occupazione dello spazio pubblico, la sedentarietà come problema di salute pubblica, la povertà dei trasporti, etc.

Per questi motivi l'approccio in esame raccomanda prima di tutto *avoid*: evitare gli spostamenti non necessari, riducendo la domanda di mobilità motorizzata, ad esempio con lo smart working e con la pianificazione di tutti i servizi di base (quelli necessari alle persone per fare la spesa, andare a scuola, curare la propria salute, fare attività motoria o sportiva, fruire della cultura, incontrarsi in un parco o giardino, etc.) nel raggio di pochi minuti a piedi, in bici o coi mezzi pubblici. È il modello della “città a 15 minuti” o “città della prossimità”, che ben si sposa con quello della Città 30. Poi *shift*, la cosiddetta “diversione modale”: trasferire più spostamenti possibili dalla mobilità individuale a motore alla mobilità pubblica, condivisa, ciclistica e pedonale, per ridurre sia il traffico (l'obiettivo in ambito urbano, guardando alle migliori esperienze europee, è un terzo di viaggi in auto e moto e due terzi con trasporti sostenibili), sia strutturalmente il parco veicolare (l'Italia dal 2023 ha ottenuto il triste primato del Paese europeo col più alto tasso di motorizzazione privata, 69 auto ogni 100 abitanti, compresi neonati e centenari, contro le 57 della media UE e le 25 delle città europee più avanzate). Come ha efficacemente sostenuto Carlo Ratti, professore al MIT di Boston: «Lo strumento migliore per rendere accessibile, efficiente e verde la mobilità urbana non sono le nuove tecnologie – che si tratti di auto a guida autonoma o elettriche – ma quelle vecchie. Autobus, tram, metropo-

litane, biciclette e i nostri piedi sono più puliti, più convenienti e più efficienti di qualunque cosa la Silicon Valley si sia finora inventata». Solo da ultimo, dunque, *improve*: migliorare le caratteristiche tecnologiche dei veicoli a motore nella prospettiva della decarbonizzazione dei trasporti, cioè elettrificare quella quota di auto e moto private che effettivamente resta necessaria per rispondere alle esigenze delle persone in un sistema di mobilità equilibrato tra i diversi modi.

La Città 30, mentre è idonea di per sé a migliorare la sicurezza stradale, da sola non appare invece sufficiente per realizzare un compiuto cambio o *shift* modale della mobilità. Per arrivare a un terzo degli spostamenti fatti con mezzi privati a motore e due terzi a piedi, in bici e coi trasporti pubblici, occorre che la Città 30 sia accompagnata da maggiori e migliori infrastrutture e servizi per la mobilità pubblica (ferrovie urbane, metropolitane, tram e bus) e per la mobilità ciclabile (piste e corsie ciclabili, attraversamenti sicuri) e pedonale (percorsi ampi, accessibili, confortevoli, strisce pedonali sicure), e una loro integrazione funzionale e tariffaria. Ma molte esperienze mostrano, comunque, che una semplice riduzione della velocità, intervento quasi a costo zero se confrontato con gli altri possibili, è in grado di favorire un incremento anche significativo degli spostamenti sostenibili grazie all'immediato miglioramento delle condizioni di sicurezza delle strade. Una semplice regola può innescare un cambiamento in tempi ben più rapidi e con costi ben inferiori rispetto alle modalità più classiche di azione pubblica nel campo della mobilità e dei trasporti, cioè investimenti e servizi.

2.3. Tutelare l'ambiente e il clima

La terza buona ragione per fare una Città 30 è tutelare l'ambiente urbano e contrastare la crisi climatica, nella duplice dimensione della mitigazione e dell'adattamento.

Mettere in campo ogni azione possibile per ridurre l'inquinamento atmosferico è vitale per l'Italia, che è sottoposta da anni a diverse procedure di infrazione per violazione delle direttive europee sulla qualità dell'aria. Tra l'altro, di recente la nuova direttiva UE in materia ha stabilito valori più restrittivi da rispettare entro

il 2030, mentre nel 2021 l'Organizzazione mondiale della sanità ha raccomandato soglie per la tutela della salute umana ancora più impegnative da raggiungere. Così come è essenziale abbassare l'inquinamento acustico: il traffico stradale, nelle città, è la fonte principale del rumore, che tuttavia è molto sottovalutato negli effetti negativi sulla salute umana.

Analogamente, il nostro Paese è chiamato a moltiplicare gli sforzi per ridurre le emissioni climalteranti provenienti dal settore dei trasporti. Quest'ultimo, infatti, rappresenta la fetta maggiore del bilancio emissivo, sia europeo sia nazionale: i trasporti sono la fonte di ben il 28% delle emissioni italiane, più dell'energia (21%), degli edifici (18%) e dell'industria (13%). Al suo interno, il trasporto su strada incide per il 90% in Italia e per il 73% in UE e, a loro volta, le auto rappresentano la quota maggioritaria. Per di più, quello dei trasporti è il principale settore a livello nazionale che registra un sostanziale trend in crescita (+7% nel 2023 rispetto al 1990), anziché in calo – come ovviamente dovrebbe essere secondo il *Green Deal* europeo (tanto più in vista del nuovo target del -90% entro il 2040) e secondo l'Accordo di Parigi del 2015 a livello internazionale.

In questo senso, pur non costituendo l'obiettivo prioritario della Città 30, la riduzione della velocità massima in area urbana può generare anche dei co-benefici ambientali, a vantaggio della salute del pianeta e delle persone. Vediamo come.

Un primo effetto positivo è di tipo sistematico e di medio periodo: se, grazie a una maggiore sicurezza delle strade, crescono gli spostamenti fatti con le varie forme di mobilità sostenibile e diminuisce la quantità di veicoli a motore in circolazione, ovviamente calano i consumi energetici e le emissioni di rumore da traffico, di sostanze inquinanti e di gas climalteranti come la CO₂. Questo contribuisce al più generale processo di decarbonizzazione nel settore dei trasporti che, prima ancora della leva tecnologica, cioè l'elettrificazione dei mezzi di trasporto, passa, a monte, da un diverso modello di consumo della mobilità, cioè dalla riduzione del numero di auto (tasso di motorizzazione privata) e del numero di spostamenti in auto (*modal share*), secondo l'approccio A-S-I che abbiamo già descritto.

Il secondo effetto potenzialmente positivo della Città 30 sull'ambiente è invece legato, più specificamente, allo stile di guida, che cambia a seconda dei limiti massimi di velocità. Essendo impossibile mantenere a lungo una velocità elevata in ambiente stradale urbano (poiché pieno di ostacoli naturali del traffico: code, incroci, semafori, strisce pedonali, svolte, etc.), la marcia alla velocità di 50 km/h – teorica massima – è di norma caratterizzata da *stop and go*, cioè un continuo alternarsi di forti accelerazioni e brusche frenate. Ebbene, proprio in corrispondenza di queste si verificano i picchi emissivi, di rumore e di smog, al tubo di scappamento quando si accelera e per l'attrito di freni e pneumatici quando si frena. Inoltre, la guida a velocità elevate richiede più spazio, per la necessità di mantenere le opportune distanze di sicurezza, e i frequenti cambi di velocità favoriscono il formarsi di code e rallentamenti del traffico, a causa della velocità variabile e disomogenea tra i veicoli che impegnano la strada.

Guidare nel rispetto del limite dei 30 km/h, invece, nella reale dinamica della circolazione in città significa procedere a velocità più bassa ma soprattutto più costante, eliminando i picchi di velocità e mantenendo un'andatura più uniforme: tutte circostanze che rientrano nel concetto di *eco-driving* e che possono far calare le emissioni, atmosferiche e acustiche, riducendo frenate, accelerazioni, attrito di freni e pneumatici, energia utilizzata per far muovere l'auto. Questo stile di guida, meno aggressivo, meno pericoloso e meno inquinante, presenta tra l'altro dei vantaggi non solo collettivi ma anche individuali per i guidatori stessi: è meno stressante, consente di risparmiare sui consumi e dunque sulla spesa di carburante e favorisce la fluidificazione del traffico.

Quest'ultima affermazione si spiega con una doppia considerazione. Da un lato, a velocità più omogenea fra tutti i veicoli e senza grosse variazioni, il flusso scorre meglio: la cosiddetta "omotachia" è infatti la condizione migliore per la fluidità del traffico (che resta in ogni caso un concetto dell'ingegneria automobilistica e oggi va sostituito dall'obiettivo dell'efficienza del sistema della mobilità). Dall'altro lato, a velocità massima inferiore, la distanza di sicurezza tra le auto in movimento può essere ridotta e quindi, a parità di spazio disponibile, la capacità della strada aumenta.

MENO SMOG E RUMORE, STESSI TEMPI DI VIAGGIO



Per ragioni analoghe, i tempi di percorrenza non cambiano in modo significativo con il limite massimo fissato a 30 anziché a 50 km/h: sulle strade urbane, andare forte per un breve tratto, infatti, nella stragrande parte dei casi serve solo... ad arrivare prima al successivo semaforo rosso. Senza far guadagnare realmente tempo, ma provocando più pericolo per la sicurezza stradale e più danno per l'ambiente e la salute delle persone. In città, sui tempi di percorrenza incidono molto più i rallentamenti naturali del traffico urbano che la velocità di picco: e questo vale anche e a maggior ragione per i trasporti pubblici, il cui tempo di viaggio è condizionato, oltre che dalla congestione e dai semafori, dalle frequenti fermate per far salire e scendere i passeggeri. Nelle esperienze applicative della Città 30, le variazioni reali dei tempi di spostamento in macchina sono nulle o minimali, nell'ordine di qualche decina di secondi al massimo per un percorso medio in città.

Velocità più basse (che riducono l'attrito del veicolo con l'aria e delle ruote sull'asfalto) e più costanti (che diminuiscono accelerazioni e frenate) abbassano in modo rilevante anche l'inquinamento acustico, producendo un ulteriore co-beneficio ambientale. Strade meno rumorose possono fare la differenza nel riuscire a parlare tranquillamente con altre persone all'aperto, a dormire la notte, a sentire i suoni della natura in città. Diverse amministrazioni, soprattutto in Germania, stanno estendendo il limite di velocità di 30 km/h, tutto il giorno o almeno negli orari notturni, all'intera rete stradale urbana o comunque anche alle strade principali (a quattro o più corsie totali e spesso dotate di spartitraffico), se densamente abitate (cioè con edifici su entrambi i lati) proprio come misura di protezione dei residenti dal rumore del traffico.

Gli effetti del rumore sono spesso sottovalutati: non è semplicemente fastidioso, è proprio dannoso per la salute delle persone. L'esposizione prolungata a elevati livelli di rumore ambientale è associata a un aumento dei casi di malattie cardiovascolari, deterioramento cognitivo, disturbi del sonno, oltre a problemi di salute mentale. Studi e misurazioni reali dimostrano che, dove il limite è di 30 km/h anziché 50 km/h, i livelli medi di rumore calano di 2-3 dB(A) e il livello massimo di rumore di un veicolo in transito si riduce di circa 6 dB(A). Effetti simili possono essere ottenuti, in alternativa, solo riducendo i volumi di traffico di circa il 40-50%. Abbassare la velocità è una misura assai più fattibile ed equilibrata nel rapporto costi-benefici, rispetto a dover dimezzare la quantità di veicoli in transito su una strada.

La Città 30 contiene in sé, ancora, un ultimo potenziale co-beneficio ambientale e climatico. Se aumenta la mobilità sostenibile e calano le auto in circolazione, è più semplice riconvertire ad altri usi una parte dello spazio stradale. Possiamo progressivamente sostituire corsie veicolari e parcheggi con aiuole e alberi: rimuovere l'asfalto per far respirare la città e i suoi abitanti. È un tipico esempio di de-sigillazione del suolo, che aiuta a gestire meglio gli eventi estremi nella logica dell'adattamento alla crisi climatica, da un lato riducendo l'effetto isola di calore in città e dall'altro aumentando la permeabilità e il drenaggio in caso di piogge violente o prolungate.

2.4. Democratizzare e condividere la strada

La quarta e ultima buona ragione per fare una Città 30 è rendere più bello, vivibile, giusto, equo, condiviso, democratico lo spazio pubblico.

Ma partendo proprio dall'ultimo aggettivo, cosa c'entra un valore fondamentale come la democrazia con le strade? Partiamo dalla definizione che di strada dà appunto il codice della strada italiano, all'articolo 2, comma 1: «l'area ad uso pubblico, destinata alla circolazione di pedoni, veicoli e animali». Questa è o, meglio, dovrebbe essere, la strada secondo la legge. Uno spazio letteralmente “pubblico”, di tutte e tutti. La strada è delle persone che si muovono a piedi, che siamo poi tutti noi esseri umani quando non siamo a bordo di un mezzo di trasporto. È delle persone che si spostano con un veicolo, a motore o meno che sia: può essere un furgone, un'auto o una moto, certo, ma pure una carrozzina, un passeggino, un monopattino, una bicicletta, un mezzo di trasporto pubblico. La strada è per legge anche degli animali: pensiamo all'uso della strada per trasferire greggi o all'attraversamento della strada da parte della fauna selvatica il cui habitat naturale è stato interrotto da infrastrutture antropiche.

La norma del codice della strada è tanto chiara quanto inapplicata nei fatti: la realtà è ben diversa, a livello culturale prima ancora che materiale. La maggior parte delle persone ancora oggi concepisce nel proprio immaginario la strada unicamente come spazio dove transitano e parcheggiano le macchine. D'altra parte – nonostante il '900 sia finito da tempo – effettivamente le strade sono ancora organizzate per lo più in questo modo: parlano il linguaggio dell'automobile.

Si stima che l'80-90% dello spazio stradale nelle città sia destinato alla circolazione e sosta delle macchine e solo la quota restante a tutta la mobilità pubblica, ciclistica e pedonale. È difficile avere una visione diversa dopo oltre sessant'anni di motorizzazione di massa, che ha modificato radicalmente l'idea stessa e l'assetto delle strade nelle nostre città, in un processo circolare che si auto-alimenta. Storicamente, nelle città la strada era delle persone, era il luogo per eccellenza di incontro, socialità, gioco, commercio, cultura, etc. di una comunità. Fino a quando, già nei primi decenni del secolo scorso e

sempre più a partire dagli anni '50, con il boom economico, la strada è diventata di proprietà delle auto e le persone si sono ritrovate in breve a essere ospiti indesiderati. È cambiato il linguaggio della comunicazione: le auto sono diventate simbolo di libertà, per cui non devono incontrare ostacoli sulla strada; sono i pedoni e i ciclisti a doversi fare da parte e a prestare attenzione al traffico, non il contrario. È cambiato parallelamente il linguaggio della progettazione stradale: i marciapiedi sono stati ristretti, le carreggiate allargate, i parcheggi ricavati dal suolo pubblico.

Perciò è comprensibile che oggi facciamo fatica a immaginare la strada diversamente da come ce l'hanno raccontata e disegnata per molti decenni. A tal punto che quando un'amministrazione locale prova a cambiare la concezione e la forma fisica di una strada, allargando un marciapiede, costruendo una tramvia in sede protetta, introducendo una corsia riservata ai bus o una pista ciclabile o installando una rastrelliera per la sosta delle bici, le critiche più ricorrenti sono: “avete tolto i parcheggi!” o “avete ristretto la strada!”, sottintendendo – in modo di solito inconscio – dal punto di vista delle macchine. In realtà, la strada è rimasta ovviamente della stessa larghezza ma, in quanto spazio pubblico, è stata ripartita in modo differente, rispetto alla situazione consolidata, tra le diverse esigenze e forme di mobilità.

C'è bisogno di un grande cambiamento culturale prima ancora che infrastrutturale. Sul piano del linguaggio, in Francia è stato proposto ad esempio di rinominare il codice stradale in codice della strada *pubblica*, per riconoscere il diritto di tutti, anche delle persone a piedi e in bici e non solo delle automobili, a usare la strada in quanto bene pubblico e perciò ad averne destinata una parte. Se a volte può essere sufficiente specificare un aggettivo per cambiare l'immaginario culturale della strada, più spesso dobbiamo invece rovesciare la comunicazione, uscendo da quello che abbiamo definito “bias motonormativo”: se le strade sono di tutti, allora pedonalizzarne alcune non è (solo) *chiudere*, al traffico, ma è (anche e soprattutto) *aprire*, alle persone.

Dal punto di vista concettuale, poi, quando progettiamo una strada e la sua suddivisione dovremmo smetterla di chiederci “come faccio a far passare più auto possibile?” e domandarci, piuttosto, “come faccio a far muovere più persone possibile?": non perdiamo di vista



che i mezzi di trasporto sono solo strumenti, mentre il fine è consentire alle persone di spostarsi. La risposta è – in modo apparentemente paradossale – con meno corsie veicolari e più spazi per la mobilità pubblica, ciclabile e pedonale. L'auto è infatti il mezzo più inefficiente nell'uso dello spazio pubblico perché, per spostare in media poco più di una persona, occupa enormemente più metri quadri di strada di quelli necessari per far muovere una persona a piedi, in bici o che è a bordo di un mezzo pubblico; per non parlare del fatto che un'auto sta ferma, parcheggiata, in media per oltre il 90% del tempo, sfruttando

a fini privati, peraltro spesso gratis, prezioso spazio pubblico. Cambia di conseguenza la capacità stradale: è stato stimato che in un'ora, in una corsia, passano un migliaio di auto, 7000 bici, 9000 pedoni, tra i 10.000 e i 25.000 passeggeri a seconda della tipologia di sistema di trasporto pubblico. Ecco perché, nonostante sia controintuitivo, ridurre lo spazio per le auto e aumentare quello per la mobilità sostenibile è la strada giusta per una mobilità nel complesso più efficiente e anche rapida.

Lo spazio pubblico, soprattutto nelle città urbanisticamente compatte, è una risorsa scarsa: come nel caso dei soldi pubblici, è dunque intrinsecamente politica la scelta di come ripartirla, a chi destinarla, ovvero, nel nostro caso, di quanto spazio dare nella strada, rispettivamente, a chi si muove a piedi, in bici, coi mezzi pubblici, coi veicoli privati, ma anche alle diverse funzioni: transitare, sostare, incontrarsi, giocare, fare attività motoria o sportiva, commerciare, etc. E se è una risorsa limitata, invero finita, l'unico modo, profondamente politico, per cambiare l'attuale assetto dei rapporti di forza in strada, è redistribuire lo spazio pubblico: togliere un po' di spazio a chi ne ha di più, a chi se n'è preso troppo nel corso dei decenni, le auto, per liberarlo e restituirlo a chi ne ha di meno, a chi nel tempo è rimasto con troppo poco spazio vitale in città, le persone. Riallocare e suddividere in modo più equo lo spazio disponibile sulla strada, in modo che tutti i cittadini – in qualsiasi modo si muovano – possano effettivamente esercitare il loro diritto a fruirne in tutte le possibili funzioni socio-economiche, è ciò che chiamiamo “democrazia dello spazio pubblico”.

Come ha scritto Mikael Colville-Andersen, designer urbano e fondatore di *Copenhagenize*: «Per 7000 anni le strade delle città hanno rappresentato gli spazi più democratici nella storia dell'*Homo Sapiens*. È bastato meno di un secolo per dare vita a una nuova dittatura dei trasporti in ogni angolo del globo, con l'avvento dell'automobile».

In questo inizio di nuovo millennio, abbiamo urgente bisogno di invertire la rotta, di riconquistare e riappropriarci della strada come spazio pubblico. In quest'ottica, la Città 30 è una politica redistributiva di spazio pubblico che da un lato implica e dall'altro consente questo cambiamento fisico. Prima di tutto lo richiede, perché senza modificare materialmente le strade è difficile conseguire un reale

rispetto del limite di 30 km/h e, ancor più, sprigionare le opportunità positive che questo progetto offre per vivere e muoversi meglio in città.

Non dobbiamo sottovalutare il fatto che l'offerta di spazio influenza e genera la domanda: più spazio c'è per le auto, più verrà naturale e comodo muoversi in macchina; più spazio c'è per camminare, pedalare e spostarsi coi trasporti pubblici, più sarà incentivata invece la mobilità sostenibile. Ogni investimento in strade nuove o più larghe, parcheggi, rotonde e svincoli provoca nuovo traffico indotto e rafforza il circolo vizioso dell'"auto-dipendenza"; al contrario, ogni metro in più di pista o corsia ciclabile, ogni marciapiede più largo, ogni corsia preferenziale per i bus o tramvia veloce in sede riservata in più, ogni filtro modale, ogni corsia veicolare o stallone di sosta convertiti in altro rompe quel circolo e apre possibilità nuove d'uso della strada. D'altro canto, la Città 30 non solo presuppone, ma permette anche la trasformazione delle strade in spazi di nuovo a misura di persona: rende possibile ridurre la quantità e la larghezza delle corsie veicolari e il numero dei parcheggi, fin da subito grazie a una velocità più bassa (che richiede minore distanza di sicurezza frontale e laterale), e progressivamente grazie alla riduzione del numero di auto in circolazione e in sosta.

La Città 30 esprime anche un'idea di giustizia spaziale. Non solo la strada dev'essere davvero di tutti, ma deve anche essere allocata pensando in primo luogo al riequilibrio in favore degli utenti più poveri di spazio e – di solito le due cose coincidono – alla tutela della vita delle persone più esposte al pericolo, più vulnerabili – non in quanto tali ma per come sono trattate dal sistema attuale. Per dirla con il motto della Fondazione Michele Scarponi, il grande campione di ciclismo ucciso nel 2017 da un autista che non ha rispettato la precedenza a un incrocio: "La strada è di tutti, a partire dal più fragile", cioè persone a piedi, in bici, in carrozzina e così via.

Ancora, la Città 30 promuove anche un'idea di condivisione della strada tra i diversi utenti, al posto del modello tradizionale di segregazione e separazione. Abbassare la velocità e ridurre il differenziale di velocità tra le diverse forme di mobilità (ad esempio tra auto e bici) rende infatti più facile coesistere e convivere pacificamente

e in sicurezza sulla strada in città. Se andiamo un po' più piano, a 30 km/h, non vi è stretta necessità di separare rigidamente le diverse componenti, cosa che peraltro spesso è materialmente impossibile nel tessuto urbano e che, comunque, disabituva pericolosamente alla convivenza e alla responsabilità verso gli altri. La separazione dà la falsa illusione che ognuno abbia il proprio "tunnel" riservato dove poter correre in libertà, salvo poi scontrarsi agli incroci, che in città sono frequenti e inevitabili punti di conflitto.

Da ultimo, la Città 30 mira anche a rendere lo spazio pubblico semplicemente più bello e vivibile per le persone. L'avvento dell'automobile come fenomeno sociale di massa ha deturpato il paesaggio urbano: ce ne rendiamo conto guardando le foto in bianco e nero delle piazze dei centri storici italiani negli anni '50, quando erano ancora ridotte a grandi garage a cielo aperto e svincoli para-autostradali. Oggi ci sembra assurdo fosse così, come un giorno – più o meno lontano dipende da noi: non è questione di *se*, ma di *quando* – ci appariranno inconcepibili le immagini attuali delle strade delle città italiane stracolme di auto in fila o in sosta ai lati. D'altra parte, già adesso quando vediamo i fotoconfronti prima/dopo o andiamo nelle città europee come Parigi e Barcellona, apprezziamo le strade trasformate in spazi pubblici e riconosciamo che sono molto più belle senza o con meno macchine. Restituire bellezza alle strade e alle piazze, liberandole dalla presenza eccessiva e oppressiva delle auto, significa creare luoghi più a misura di persona, dove stare con piacere: in fondo l'umanità si è inventata le città per questo motivo!

In sintesi, la Città 30 è una politica democratica perché, sostanziando l'aggettivo "pubblico", rende lo spazio stradale veramente di tutte (le persone) e di tutti (i mezzi di trasporto); è una politica di giustizia spaziale ed egualanza sostanziale, perché modifica i rapporti di potere sulla strada, rendendola accessibile in favore dei soggetti meno forti, più attivi e più vulnerabili (quelli non motorizzati); è una politica redistributiva, perché sottrae spazio, risorsa scarsa in città, a chi ne ha di più (le auto), per ri-darla a chi ne ha di meno (le persone, e in particolare tutte quelle che si spostano ricorrendo alla mobilità sostenibile); è una politica di condivisione, perché favorisce la convivenza tra diversi sulla strada in condizioni di sicurezza, il contrario del modello della segregazione; è, infine, una politica estetica e di



S&D Gruppo dell'Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici
al Parlamento europeo

vivibilità, perché restituisce bellezza e dimensione umana alle strade e alle piazze delle nostre città.

3. Città cars o people oriented? La minaccia dell'autobesità

La Città 30, come abbiamo detto, è la città delle persone, in contrapposizione con la città delle auto. Questa prospettiva oggi è minacciata materialmente da un fenomeno emergente chiamato *car-spreading* o *autobesità*, cioè la preoccupante tendenza all'aumento di dimensioni, peso e potenza delle auto, che determina conseguenze

negative proprio sui principali obiettivi della Città 30: la sicurezza stradale, la mobilità sostenibile, l'ambiente, lo spazio pubblico. In due diversi studi recenti, *Transport & Environment* e la campagna *Clean Cities* hanno calcolato che in Europa le auto stanno diventando sempre più larghe, in media un centimetro in più ogni due anni (da circa 170 cm a circa 180 cm tra il 2001 e il 2020), e col cofano sempre più alto, mezzo centimetro in più all'anno in media (da 76,9 a 83,8 cm in meno di 15 anni). È l'effetto anche del parallelo aumento dei SUV, che tra il 2010 e il 2024 sono passati dal 12% al 56% delle vendite nel mercato europeo.

A mano a mano che le auto diventano più grandi e alte, ma anche più pesanti e potenti, aumentano prima di tutto i rischi di violenza stradale. Le persone investite da queste "auto XL" mentre camminano, vanno in bicicletta o in motorino hanno molte meno probabilità di sopravvivere, e anche gli occupanti di auto standard sono meno protetti e rischiano più facilmente lesioni gravi o mortali in caso di scontro. Inoltre, aumentando l'altezza dei cofani, cresce il pericolo di travolgere bambini senza riuscire a vederli e di colpire i pedoni proprio all'altezza degli organi vitali anziché delle gambe, nonché la probabilità di arrotolare le persone invece che spingerle verso i lati della carreggiata. In secondo luogo, si riduce lo spazio e diminuisce anche la libertà di spostamento con altre forme di mobilità: è come se le nostre città si stessero rimpicciolendo, visto che le auto si ingrandiscono ma le strade tra gli edifici restano per forza le stesse, con l'effetto di aggravare la congestione e le difficoltà di parcheggio per gli automobilisti e di restringere ulteriormente gli spazi urbani per la mobilità autonoma e sicura di pedoni, ciclisti, bambini, persone anziane o con disabilità.

Cresce anche l'impatto del trasporto stradale sull'ambiente urbano e sul clima: è stato calcolato che i SUV a benzina e diesel bruciano circa il 20% in più di carburante fossile, mentre quelli elettrici richiedono comunque più risorse e minerali essenziali per costruire batterie più potenti. Da ultimo, aumentano anche le diseguaglianze sociali ed economiche: invece di dare priorità alle dimensioni e al prestigio di auto grandi, che per spostarsi in città sono un lusso e non una necessità, i produttori dovrebbero concentrarsi sulla produzione di veicoli accessibili a tutte le famiglie e adatti alla vita urbana.

2.

Come fare bene una Città 30

1. Due necessarie premesse

Una Città 30, per potersi definire tale e soprattutto per funzionare, non può ridursi a una delibera o un'ordinanza che stabilisce una nuova velocità massima e dei cartelli stradali che la segnalano. Se oltre ad abbassare il limite a 30 km/h non lo facciamo rispettare, se non modifichiamo le strade, se non promuoviamo un cambiamento di mentalità, allora non è una vera Città 30, o comunque difficilmente otterrà gli obiettivi complessi che questo modello si propone. Da questo punto di vista, una buona Città 30 richiede un mix di almeno quattro ingredienti: regole, controlli, infrastruttura e cultura. In altre parole, ciascun progetto concreto di Città 30 andrebbe disegnato e attuato in modo da integrare azioni diverse e sinergiche tra loro: regolare la velocità, controllarne il rispetto, ridisegnare le strade, accompagnare il cambiamento.

Lo schema concettuale della Città 30 che proponiamo in questo capitolo riprende la strategia delle tre “E” per la sicurezza stradale adottata in molti Paesi, applicando quest’approccio di origine anglosassone allo specifico fattore di rischio della velocità. La prima “E” sta per *Enforcement*, cioè l’applicazione della regola da parte delle forze dell’ordine mediante controlli anche tecnologici e sanzioni per chi non la rispetta. La seconda “E” sta per *Engineering*, ingegneria nel senso di modifica dell’assetto fisico dell’infrastruttura stradale. L’ultima “E” sta per *Education*, che include tutte le azioni di coinvolgimento, sensibilizzazione e educazione delle persone e delle parti interessate.

Per fare tutto questo servono una grande capacità di *project management* e un team fortemente multidisciplinare, fatto di compe-



tenze – dentro e fuori la P.A. – non solo amministrative e tecniche, in ogni caso ben orientate all'innovazione, ma anche di comunicazione, di ricerca sociale, di *stakeholders and community engagement*.

Il secondo aspetto essenziale che dobbiamo tenere presente in premessa è che la Città 30 è nello stesso tempo una policy, un provvedimento e un processo.

È una policy che si compone degli ingredienti progettuali appena visti, come fossero tasselli di un puzzle: il disegno si vede e realizza compiutamente solo una volta messi tutti.

È un provvedimento che ha una sua istantaneità: in effetti, una caratteristica peculiare della Città 30 in senso stretto, rispetto alle singole zone 30 che si aggiungono in modo molto progressivo, è l'entrata in vigore in forma complessiva e coordinata a una determinata data nell'intera città, coinvolgendo in pratica tutti i cittadini e l'intera opinione pubblica. Un cambiamento che è senz'altro più dirompente ma, proprio grazie a questo e alla sua organicità, è anche più efficace nell'indurre più consapevolezza e un cambio di comportamenti e nell'ottenere il miglioramento desiderato più rapidamente rispetto a misure frammentate nel tempo o nello spazio. Pensiamo al dimezzamento del numero di morti (e del tasso di mortalità stradale) ottenuto dalla città di Bologna da un anno all'altro, caso unico nei grandi Comuni italiani secondo i dati ACI-ISTAT del 2024: è l'obiettivo da raggiungere in 10 anni, secondo i piani globali ed europei sulla sicurezza stradale, e l'Italia è ferma al -4,5% dopo cinque anni.

La Città 30, da ultimo, è un processo. Spesso comincia anni prima del giorno di avvio della misura. Dal punto di vista istituzionale, per arrivare alla decisione politica e per prepararne poi il concreto contenuto amministrativo e tecnico. E dal punto di vista sociale, visto che la Città 30 nasce di solito anche grazie a spinte dal basso della comunità. Ma soprattutto, una volta partita la misura, il percorso deve essere pianificato in modo da svilupparsi con continuità nell'orizzonte di alcuni anni, per quanto riguarda in particolare la promozione del cambiamento culturale e la progressiva trasformazione fisica degli spazi stradali. La Città 30, come ogni "opera pubblica", ha bisogno insomma di un'adeguata manutenzione. Dalle esperienze concrete delle città, notiamo tra l'altro che spesso la ten-

denza naturale nel tempo, alla luce dei benefici conseguiti, non è certo quella di tornare indietro o di ridurre l'ambito di applicazione ma, al contrario, di estendere il limite di 30 km/h: in senso spaziale a ulteriori strade urbane, di norma primarie e a due o più corsie per senso di marcia, che in una prima fase erano rimaste a 50 km/h, o in senso temporale, se in origine era stato applicato solo in determinate fasce orarie.

2. Gli ingredienti per una buona Città 30

2.1. Regolare la velocità

La Città 30 non può essere un mero limite di velocità, ma nello stesso tempo non può naturalmente prescindere da questo elemento. Abbassare la velocità massima in area urbana da 50 km/h a 30 km/h è il punto di partenza dell'intero processo di cambiamento:



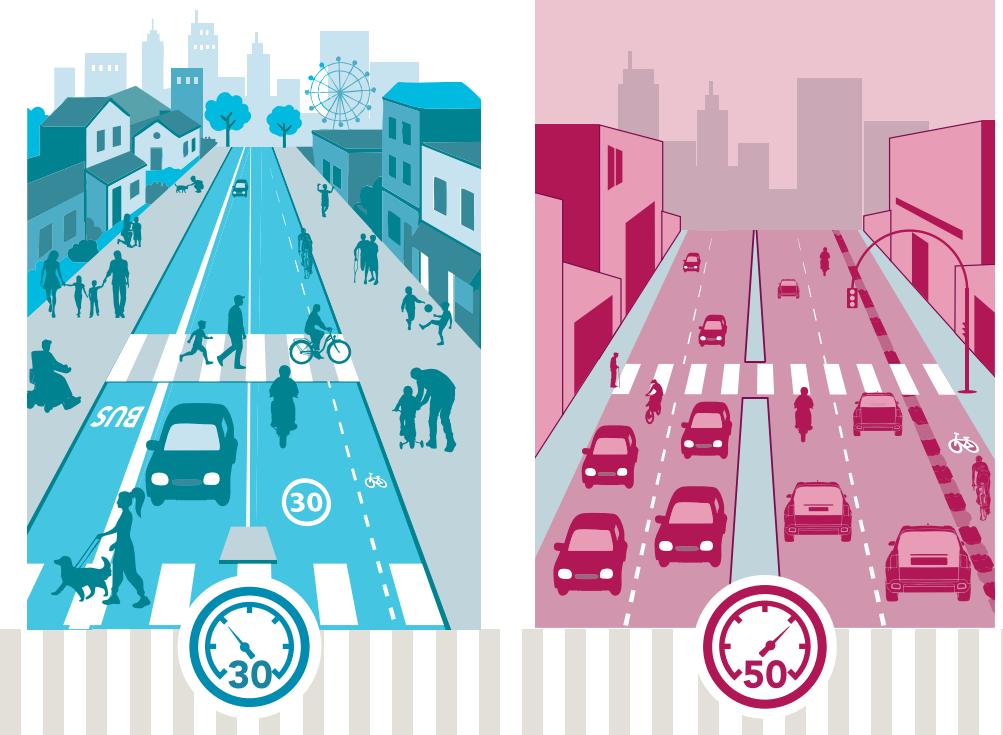
non è sufficiente da solo, ma è indispensabile per tutto il resto. È importante chiarire che quando parliamo di Città 30, intendiamo che i 30 km/h si applicano non alla totalità delle strade urbane, ma in ogni caso alla gran parte di esse, escludendo tangenziali e altre arterie primarie di scorrimento veicolare. Non esiste una regola quantitativa “in natura”, tuttavia sulla base dell’esperienza concreta a livello europeo possiamo sostenere che, per parlare di Città 30 a ragion veduta, almeno il 70% dell’estensione chilometrica della rete stradale all’interno del centro abitato dovrebbe avere questa velocità massima consentita.

Riteniamo che a livello globale sia stato l’ONU nel 2021, riprendendo in realtà la *Dichiarazione de La Valletta* adottata già nel 2017 dai Ministri dei trasporti dell’UE, a fornire la definizione più bella ed efficace del criterio qualitativo di fondo, che dovrebbe orientare i decisori e i funzionari pubblici nella scelta delle strade da impostare a 30 km/h – al di fuori di ogni tecnicità e in una visione al contempo profondamente politica, scientifica e umana. Lanciando la campagna *Streets for Life – Love30* in occasione della VI Settimana globale della sicurezza stradale, le Nazioni Unite hanno voluto concentrarsi «su un obiettivo politico specifico: promuovere e sostenere strade a 30 km/h dove le persone vivono, camminano, pedalano e giocano». Ecco che torna nuovamente l’idea della Città 30 come città delle persone, fatta di strade più umane e democratiche.

In termini pianificatori, i 30 km/h andrebbero applicati in tutte le strade cittadine in cui «utenti attivi e vulnerabili e veicoli a motore si mescolano in modo frequente e pianificato», come afferma la *Dichiarazione di Stoccolma* approvata nel 2020, che vedremo nel terzo capitolo. A questo scopo, vanno verificate tutte le caratteristiche della strada:

- *fisiche*: presenza o, all’opposto, mancanza di infrastrutture materialmente separate e protette per gli utenti attivi e vulnerabili, ad esempio attraversamenti pedonali e percorsi ciclabili sulla carreggiata, promiscuità della circolazione automobilistica con quella ciclistica secondo il modello della condivisione;
- *urbanistiche*: scarsa o, viceversa, elevata densità di abitazioni, luoghi di lavoro, negozi e mercati di quartiere, scuole, ospedali

IL GIUSTO LIMITE DI VELOCITÀ SECONDO L’ASSETTO E USO DELLA STRADA



S&D
Gruppo dell’Alleanza Progressista dei Socialisti e Democratici
di Parlamento europeo

- altri servizi sociali e sanitari, impianti sportivi, spazi culturali, edifici di culto, parchi e giardini, etc.;
- *funzionali d’uso*: destinazione esclusiva allo scorrimento veicolare o, al contrario, significativa presenza – attuale o potenziale – di persone a piedi e in bicicletta e di utenti del trasporto pubblico per la presenza di fermate o stazioni, oltre al traffico motorizzato, nonché di bambini/e, persone anziane o con disabilità.

Per stabilire il limite massimo di velocità appropriato fra 50 e 30 km/h, dunque, non dobbiamo considerare solo *com'è fatta geometricamente* la strada, ma anche cosa c'è ai lati, cioè in quale contesto urbano si colloca, e *da chi è usata* o vogliamo che lo sia, cioè a quale funzione assolve: trasportistica (in senso ovviamente non motonormativo!), come pure socio-economica (in una visione di strada come spazio pubblico destinato alla vita della comunità locale, oltre che alla circolazione veicolare). E dobbiamo valutare tutti questi elementi non solo staticamente guardando a *ciò che è*, ma anche prospetticamente a *ciò che potrebbe essere*, se la strada fosse più sicura e vivibile: non dimentichiamo infatti che la Città 30 è una politica trasformativa, che vuole cambiare lo *status quo* dell'assetto fisico e degli usi della strada e dei rapporti di potere fra i diversi utenti.

La Città 30 può essere attuata con un'inversione formale o sostanziale tra regola ed eccezione, cioè trasformando i 30 km/h nella velocità di default e i 50 km/h in quella derogatoria per determinate strade, se la normativa nazionale lo prevede. È così, per esempio, in Spagna dal 2021, in Galles dal 2023 e in Grecia dal 2025. In alternativa, la Città 30 può essere realizzata istituendo una grande zona 30 unica, che interessa la maggior parte del territorio urbano o, ancora, tramite un disegno sistematico di strade e zone a 30 km/h, che riguarda la maggior parte della rete stradale cittadina e che viene attuato di norma con un'implementazione contemporanea in una determinata data nell'intera città, o comunque in fasi già pianificate e ravvicinate nel tempo. La Città 30 in senso proprio non è, in effetti, una semplice sommatoria di zone 30 che si aggiungono lentamente in un orizzonte temporale di lungo periodo. D'altra parte, non è consigliabile nemmeno partire da zero: la nascita ideale di una Città 30 è infatti quella che avviene in una situazione dove sono già stati ampiamente sperimentati limiti di velocità ridotti in alcune aree e si compie un salto di scala e di *ratio*, passando dalla perimetrazione per singole zone o strade a un'individuazione organica e per criteri funzionali.

2.2. Controllare il rispetto delle regole

Una volta innovata la disciplina della velocità in città, è essenziale controllare che venga rispettata. La presenza delle forze dell'ordine sulle strade, l'uso di dispositivi tecnologici come pannelli segnalatori della velocità in tempo reale e autovelox fissi, mobili e telelaser, l'applicazione di sanzioni in caso di violazione dei limiti massimi (sia 50 km/h sia 30 km/h, a seconda delle strade) sono tutti aspetti importanti per la riuscita della Città 30.

Idealmente, i cittadini dovrebbero rispettare le regole per cultura della legalità e tutte le strade dovrebbero essere progettate in modo tale da indurre fisicamente i guidatori dei veicoli a mantenere velocità ridotte, tramite corsie più strette, dossi rallentatori, etc. Tuttavia, la mentalità delle persone cambia nel corso di anni o decenni, e così anche la configurazione delle strade. Nelle città la stragrande parte di queste ultime, infatti, è già esistente ed è stata costruita nel '900, quando la progettazione metteva al centro l'automobile e la velocità, più che le persone e la sicurezza. Riprogettare e modificare le strade per rendere intuitivo e naturale andare a 30 km/h è un tassello indispensabile della Città 30, ma è un processo progressivo che richiede molti investimenti e molto tempo, per cui, intanto, il rispetto del limite di velocità passa in misura importante anche dall'*enforcement*.

A questo proposito, uno dei falsi miti più universalmente ricorrenti a ogni latitudine è che la Città 30 avrebbe come vera finalità solo "fare cassa", ossia aumentare le entrate di bilancio dei Comuni (peraltro in Italia quelle da autovelox devono essere per legge reinvestite totalmente in sicurezza stradale). In realtà, l'applicazione del limite di velocità per chi non lo rispetta è una questione del tutto secondaria e funzionale, non è la motivazione sostanziale per stabilire una velocità massima corretta e sicura in città. I controlli e le eventuali multe per le infrazioni accertate non sono certo il fine in sé, ma solamente uno strumento in un'ottica soprattutto di prevenzione e deterrenza dei comportamenti più pericolosi alla guida, come appunto la velocità eccessiva. Servono a rendere credibile il provvedimento e ad assicurare la conformità e il rispetto delle regole da parte dei cittadini per ottenere gli obiettivi di progetto, a partire da quello decisivo del miglioramento della sicurezza stradale: se la velocità non cala, è

difficile che diminuiscano scontri stradali, morti e feriti. La Città 30 persegue la *Vision Zero* in un senso assoluto: zero violazioni alle regole, zero multe, zero vittime sulla strada.

Da ultimo, è importante che i controlli coinvolgano tutte le strade urbane, perché l'effettivo rispetto dei limiti di velocità, appropriati per ciascuna tipologia di strada, è fondamentale per garantire la sicurezza stradale in tutta la città. Da questo punto di vista, è interessante che in diverse città, come Bruxelles e Amsterdam ad esempio, si è notato un calo delle velocità reali anche sulle strade rimaste con il limite di 50 km/h, come se la Città 30 – creando generale consapevolezza sul tema – avesse un effetto-alone o *spill over* di moderazione della velocità che va oltre l'ambito territoriale dove si applica il limite di 30 km/h.

2.3. Ridisegnare lo spazio pubblico

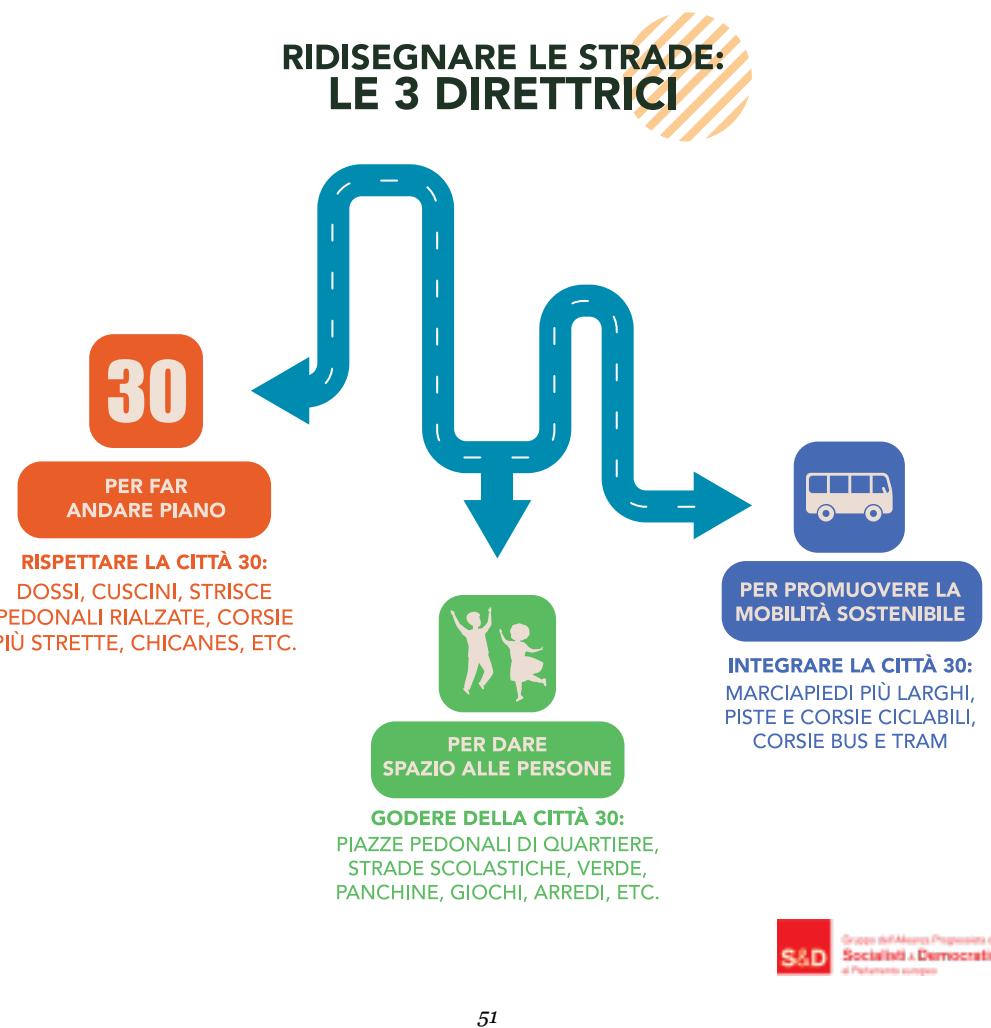
La Città 30, per funzionare, non può essere solo una norma e qualche segnale stradale: ha bisogno anche di prendere materialmente forma, corpo. Dopo la regolazione e il controllo, il terzo ingrediente fondamentale per una buona Città 30 è quindi il ridisegno dello spazio pubblico, secondo la visione di democrazia, equità redistributiva, giustizia e condivisione della strada che abbiamo esposto nel primo capitolo.

Per “ridisegno” intendiamo la progettazione e realizzazione di interventi infrastrutturali che modificano l’assetto fisico delle strade della città, secondo una nuova concezione che mette al centro le persone e non più le auto, che ridà spazio agli utenti più attivi e vulnerabili e che sceglie di condividere lo spazio stradale, anziché di segregare o escludere i “diversi” (non motorizzati) rispetto alla presunta “normalità” (automobilistica). Il *reshaping* dello spazio fisico è una componente cruciale della Città 30, perché ne condiziona l’efficacia rispetto alla maggior parte degli obiettivi perseguiti: restituire alle persone sicurezza, spazio e libertà di muoversi.

Una strada che, per com’è fatta, favorisce anziché moderare la velocità (larga, tutta rettilinea, con più corsie), che è destinata quasi esclusivamente al traffico motorizzato (fra carreggiata e parcheggi) e che non contempla spazi adeguati per tutte le forme di mobilità

è una strada da “Città 50”. Specularmente, proponiamo che il cambiamento dello spazio stradale in una Città 30 sia ideato e sviluppato secondo tre direttive principali, che rispondono a dimensioni, scale territoriali e obiettivi differenti ma integrati tra loro.

La prima direttrice attiene più alla dimensione del limite, alla scala cittadina e all’obiettivo di restituire sicurezza: è *far rispettare la Città 30*, cioè rallentare i veicoli tramite interventi di moderazione del traffico e della velocità, fondamentalmente di restringimento o



di rialzo della carreggiata, che dal punto di vista psicologico, visivo e fisico rendano intuitivo, naturale e per certi versi obbligato andare a 30 km/h. Osservando le linee guida e le esperienze più diffuse a livello internazionale ed europeo, la cassetta degli attrezzi delle tecniche di *traffic calming* include tipicamente dossi, cuscini berlinesi, platee rialzate, incroci e attraversamenti pedonali sopraelevati, isole centrali salvagente, mini-rotonde, golfi o penisole laterali alle intersezioni, carreggiate e corsie veicolari più strette, chicane, pinch-point, pavimentazioni colorate e/o in materiale diverso dall'asfalto, potenziamento della segnaletica verticale, orizzontale (ad esempio il segnale dei 30 km/h riprodotto per terra) e luminosa, etc.

Combinando questi trattamenti dell'infrastruttura stradale, si possono realizzare strade che siano “auto-esplicative” (*self-explanatory*), ossia che suscitano nei guidatori una percezione dello spazio stradale e di conseguenza comportamenti coerenti con la norma dei 30 km/h, e “auto-applicative” (*self-enforcing*), in cui cioè si va piano, senza necessità di controlli e sanzioni, perché è fisicamente impossibile procedere a velocità più elevate di quella stabilita. Queste strade, tipicamente, sono anche quelle “che perdonano l'errore” (*forgiving roads*), ovvero che, grazie al loro assetto che “calma” il traffico motorizzato, evitano conseguenze gravi o letali in caso di comportamento umano sbagliato, secondo i principi del *Safe System*, approccio che approfondiremo nel quinto capitolo.

La seconda direttrice del ridisegno dello spazio pubblico che proponiamo, invece, sviluppa più la dimensione di opportunità positiva del modello Città 30, la scala di prossimità e l'obiettivo di restituire spazio, rendendolo più democratico ed equamente distribuito fra tutti i cittadini: è *far godere della Città 30*. Cioè aumentare lo spazio pubblico a disposizione delle persone, a partire dal quartiere in cui vivono, con interventi che possono essere sia in forma di urbanistica tattica, sia di tipo strutturale e definitivo. Parliamo, ad esempio, di creare piazze pedonali e strade scolastiche (chiuse al traffico, almeno negli orari di entrata e uscita di studenti e studentesse), installare arredo urbano come panchine e giochi, piantumare alberi e verde al posto dell'asfalto riducendo progressivamente corsie di marcia e parcheggi (il cosiddetto *de-paving*, che è anche una soluzione di adattamento alla crisi climatica), etc.

Questa direttrice è anche quella che si ricollega più direttamente al concetto contemporaneo di *placemaking*, cioè la progettazione di spazi pubblici che migliorino la vitalità urbana, valorizzino l'identità e il senso di appartenenza della comunità locale e promuovano la salute e il benessere delle persone, anche coinvolgendo gli abitanti nella progettazione, realizzazione e gestione degli spazi stessi. Un esempio emblematico è la politica di successo delle *super-illas* di Barcellona: interi isolati in cui la circolazione automobilistica di per sé non è vietata, ma l'assetto degli spazi tra gli edifici è stato radicalmente modificato in modo da dare priorità alle persone e rendere di nuovo ospiti, e lente, le macchine. Con schemi circolatori che impediscono il traffico non residenziale e nuove sedute, verde e giochi a scapito di corsie veicolari e parcheggi, le strade sono tornate a essere un vero spazio pubblico.

La terza e ultima direttrice del ridisegno dello spazio pubblico riguarda più la dimensione delle politiche, la scala potenzialmente anche provinciale o metropolitana e l'obiettivo di restituire alle persone una vera libertà di movimento: è *integrare la Città 30*. Cioè collegare un provvedimento di moderazione del traffico e della velocità alla strategia più complessiva di cambiamento della mobilità urbana e d'area vasta, di *shift modale* verso la mobilità sostenibile. In questa direzione vanno tutti i progetti che migliorano la qualità e aumentano l'estensione delle infrastrutture urbane per la pedonalità (aree pedonali, marciapiedi più larghi, attraversamenti pedonali sicuri, abbattimento delle barriere architettoniche per assicurare un'accessibilità universale del tessuto urbano), per la ciclabilità (piste e corsie ciclabili, attraversamenti ciclabili sicuri, rastrelliere per la sosta ordinata e sicura, segnaletica di indirizzamento), e per i trasporti pubblici su ferro e gomma (ferrovie urbane, metropolitane, tram, filobus, BRT, corsie preferenziali, etc.).

Naturalmente lo spazio stradale necessario per realizzare queste infrastrutture dev'essere sottratto alle auto, riducendo corsie e parcheggi. Va evitato invece di “rubarlo” agli altri utenti della mobilità sostenibile – come succede ad esempio a disegnare ciclabili sui marciapiedi o a renderli promiscui ciclo-pedonali –, alimentando una guerra tra poveri di spazio pubblico, coloro che sono già gli ultimi anelli dell'attuale catena della mobilità.

2.4. Accompagnare il cambiamento

Il quarto e ultimo ingrediente necessario per fare una buona Città 30 è accompagnare nel processo tanto la comunità che è coinvolta, quanto l'organizzazione che lo porta avanti, per rendere il cambiamento comprensibile e desiderabile, promuovendone l'accettazione politica, tecnica e sociale.

La Città 30 è un cambiamento allo stesso tempo: culturale, perché cambia la concezione della strada, porta una visione nuova di mobilità non più incentrata sull'auto, affronta il mito della velocità; comportamentale, perché richiede a tutti i cittadini e le cittadine almeno un diverso stile di guida e, in senso più ampio, stimola proprio nuove abitudini di mobilità, verso un maggior uso di piedi, bici e mezzi pubblici; infrastrutturale, perché comporta la progettazione e realizzazione fisica di un nuovo assetto dello spazio urbano. Ora, un cambiamento così profondo e multidimensionale richiede grande cura – prima, durante e dopo – innanzitutto verso le cittadine e i cittadini, ma anche con le persone che lavorano nell'ente promotore del progetto.

Le parole d'ordine sono ascoltare, coinvolgere, ingaggiare, formare e educare, monitorare, informare e comunicare.

L'ascolto è fondamentale per raccogliere idee, proposte, segnalazioni, percezioni, timori. Ci sono città, come ad esempio Londra, Parigi e Bologna, che sulla Città 30 hanno lanciato vere e proprie consultazioni pubbliche in forma strutturata, tramite form, questionari (quello promosso da Bologna ha visto la partecipazione di quasi 20.000 cittadini/e, la più alta tra le esperienze europee note), punti di informazione e ascolto nei quartieri. I feedback raccolti possono essere usati, ad esempio, per focalizzare i messaggi della comunicazione, per orientare le priorità di azione sui controlli e sul ridisegno dello spazio pubblico, per costruire e migliorare strada facendo il progetto.

Il *coinvolgimento* dovrebbe includere, con forme diverse, sia gli *stakeholders* della città, sia la cittadinanza tramite incontri e laboratori, che possono riguardare il provvedimento in generale, oppure la co-programmazione o la co-progettazione di interventi alla scala di prossimità.

L'*ingaggio*, che è un ulteriore e più avanzato livello di partecipazione, poggia sulla constatazione che, al suo interno, la comunità

2. Come fare bene una Città 30

procede a velocità differenti. Ci sono persone e gruppi già convinti e pronti al cambiamento, con cui è importante stringere un'alleanza e stimolare un'attivazione sociale a sostegno del progetto, anche ad esempio fornendo un kit di strumenti e risorse utili. Un conto, infatti, è se di Città 30 parla solo l'amministrazione, dentro uno schema tradizionale *top-down*, tutt'altro conto è se emerge anche come istanza *bottom-up* e se nel discorso pubblico la portano avanti anche cittadini, singoli e organizzati, in un'ottica *peer-to-peer*.

La *formazione* sulla Città 30 dovrebbe avere come destinatari interni gli amministratori titolati a prendere le decisioni, i pianificatori e i progettisti incaricati di ripensare le regole di velocità, il sistema di mobilità e lo spazio pubblico, le forze dell'ordine chiamate ad applicare il provvedimento. All'esterno, si può immaginare un aggiornamento professionale rivolto agli istruttori delle scuole guida, per crescere nuove generazioni di utenti della mobilità motorizzata più consapevoli, ma anche – più in generale – alle e agli insegnanti, per promuovere l'*educazione* di bambini/e e ragazzi/e su questi argomenti, con la visione più avanzata disponibile, fin dalle scuole e, di riflesso, un cambiamento culturale nelle famiglie e quindi tra le persone adulte.

Un aspetto essenziale di supporto e accompagnamento alla Città 30 è il *monitoraggio della misura*. Fissare target coerenti con gli obiettivi, individuare indicatori di efficacia e di impatto (in grado di descrivere i cambiamenti su sicurezza stradale, ambiente, mobilità, etc.), raccogliere dati qualitativi e quantitativi confrontandoli prima e dopo l'implementazione è decisivo sia in una dimensione interna di gestione, cura e “manutenzione” costante del progetto, sia in una dimensione esterna di rendicontazione e racconto dei suoi risultati.

Da ultimo, in un progetto efficace di Città 30 non può mancare una campagna di *informazione e comunicazione pubblica*, in grado di combinare strumenti classici e digitali e di coprire il prima, il durante e il dopo l'avvio della misura, come fatto a Bologna con l'agenzia Sottosopra. Una campagna completa dovrebbe porsi diversi obiettivi: raccontare cosa significa “Città 30”, disambiguare che è molto più di un mero limite di velocità, decostruire il paradigma motonormativo e il mito della velocità (nella consapevolezza che non è banale affrontare insieme i due elementi chiave dello stereotipo novecentesco

della libertà: automobile e velocità), spiegare quali benefici può portare a tutte le persone, sfatare anche con “FAQ” i luoghi comuni negativi più ricorrenti (il presunto aumento dei tempi di percorrenza, degli ingorghi, dello smog, dei consumi di carburante, delle multe e, persino, degli incidenti!). E ancora: chiarire come questo modello si concretizza nello specifico contesto (quali strade sono a 30 km/h, quali restano a 50 km/h, etc.), raccontare i cantieri di trasformazione fisica dello spazio pubblico, restituire i risultati raggiunti dal progetto dopo la sua applicazione, sensibilizzare e stimolare comportamenti positivi nelle persone anche ricorrendo alle tecniche tipiche del *nudging* e dell'economia comportamentale.

A proposito di comunicazione, nella lingua italiana l'uso di termini come “incidente” o “incidentalità stradale” rimanda inevitabilmente alla dimensione di fatalità, mentre il fenomeno che stiamo affrontando è sistematico, prevenibile ed evitabile; inoltre, quelle parole esprimono una neutralità di fondo che nasconde il fattore umano, determinante invece nella quasi totalità dei casi. Per questo, in altri Paesi, come ad esempio la Francia, si parla ormai da tempo, rispettivamente, di “scontri stradali”, per descrivere in modo non ambiguo e più oggettivo la realtà fattuale, e di “violenza stradale”, per identificare atti, certo non volontari, ma che comunque sono comportamenti e i cui effetti dipendono in definitiva dalle nostre scelte e azioni. Rispettare o meno il limite di velocità, guidare con o senza il cellulare, dare o no la precedenza a un incrocio o sulle strisce pedonali: sono le prime tre cause in assoluto degli scontri stradali in Italia.

Analogamente, è importante evitare di parlare di “vittime della strada”, preferendo semmai l'espressione “vittime sulla strada”, per non attribuire implicitamente la responsabilità all'ambiente anziché ai comportamenti delle persone. Allo stesso modo, vanno abbandonate locuzioni diffuse, soprattutto sui media, ma fuorvianti, come “auto impazzita” o “strada killer”, che spostano la colpa su oggetti inanimati e oscurano le reali responsabilità umane. Un'altra tendenza comunicativa profondamente sbagliata è rendere protagonista dell'evento chi in realtà è il soggetto passivo, soprattutto quando è un utente vulnerabile, e viceversa sostituire l'utente motorizzato con il veicolo che guidava: il rischio è colpevolizzare le vittime e viceversa

deresponsabilizzare il soggetto attivo dello scontro e forte sulla strada (ad esempio: “ciclista investito da auto”, invece di “automobilista investe ciclista”).

Anche l'etichetta “pirata della strada” è critica, perché suggerisce che gli scontri stradali siano causati solo da individui eccezionalmente irresponsabili o comunque “diversi da noi che siamo normali”: quando in realtà la maggior parte degli scontri stradali avviene per comportamenti pericolosi del tutto comuni – l'eccesso di velocità, la distrazione o il mancato rispetto della precedenza – che possono perciò riguardare chiunque.

Le parole plasmano la cultura di una comunità e il pensiero delle persone, di conseguenza condizionano le azioni e determinano infine la realtà: per questo, chiamare le cose col loro nome e usare le parole giuste non è meno importante di tutti gli altri aspetti che stiamo trattando.

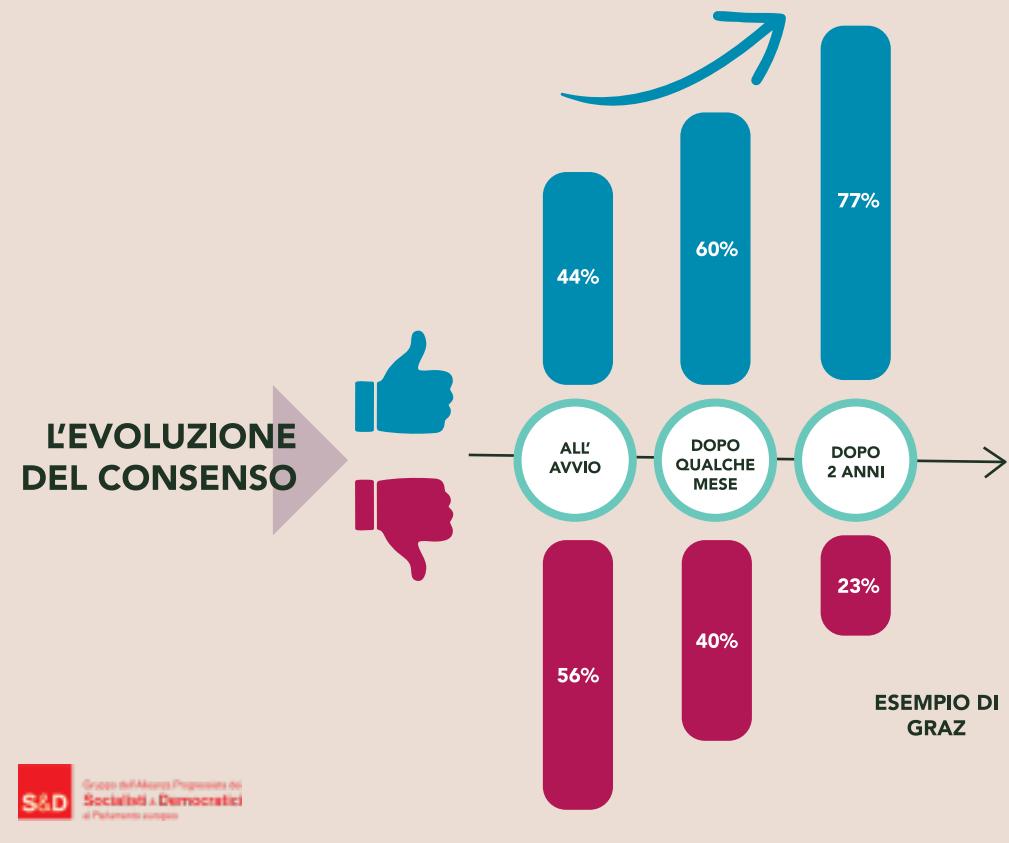
3. Volontà politica, consenso e accettazione sociale

È fondamentale riconoscere un aspetto cruciale: tutte le azioni che abbiamo fin qui descritte sono importanti e vanno attuate, ma i veri fattori decisivi per il successo della Città 30 restano la volontà politica e l'esperienza concreta dei cittadini. Se la politica dimostra determinazione e coraggio nel portare avanti questo cambiamento, anche di fronte a critiche e resistenze iniziali, e permette alle persone di sperimentare direttamente una Città 30 ben realizzata, allora i benefici diventano evidenti e l'accettazione sociale della misura cresce. Le persone, toccando con mano il cambiamento positivo, si rendono conto che le paure iniziali, pur comprensibili, erano infondate e diventano esse stesse le prime a non voler più tornare indietro. È un meccanismo che abbiamo già visto con le isole pedonali: inizialmente osteggiate, soprattutto dalle categorie economiche, ma poi largamente apprezzate una volta vissute. È così anche per la Città 30, solo che si tratta di un modello ancora nuovo in Italia: ma i numerosi esempi di successo in Europa mostrano chiaramente questa medesima dinamica, la tempistica attesa e la strada da seguire.

In questo senso, sondaggi di opinione svolti in Città 30 europee hanno messo in evidenza come spesso, all'avvio della misura, fossero un po' più i cittadini contrari che i favorevoli, ma anche come già dopo qualche mese, al massimo nel giro di un paio di anni, la situazione si sia ribaltata, con punte dell'80% di abitanti che si dichiarano d'accordo (ben più della percentuale di elezione del Sindaco), dopo aver visto svanire le preoccupazioni e vissuto gli effetti positivi dei 30 km/h in modo molto concreto. Spesso le persone riportano infatti percezioni dirette di meno rumore stradale, più tranquillità ad attraversare sulle strisce pedonali, maggiore senso di sicurezza andando in bici, aria più pulita da respirare, etc. E i dati statistici arrivano successivamente a confermarlo, quantificando la riduzione di incidenti, morti e feriti e dell'inquinamento atmosferico e acustico, l'aumento della mobilità sostenibile, etc.

Dobbiamo anche essere consapevoli del fatto che – nelle prime fasi – spesso c'è una percezione distorta, per eccesso, delle dimensioni dell'opposizione sociale alla Città 30: un po' perché giornali e social amplificano più facilmente le voci e le ragioni di dissenso; un po' perché i cittadini che sono nella fascia grigia degli indecisi tendono per conformismo ad accodarsi provvisoriamente ai contrari, vissuti come mainstream, in attesa di farsi una propria idea; un po' perché le persone favorevoli non si espongono molto, auto-percependosi minoranza (più di quanto non lo siano in realtà) ed essendo più difficile argomentare a favore che contro. Ma questa situazione è destinata a cambiare e a ribaltarsi via via che le persone sperimentano il cambiamento: avendo presente questa prospettiva, è fondamentale tenere il timone saldo per attraversare la tempesta iniziale, come raccontano e raccomandano ai loro colleghi tutti i Sindaci e le Sindache che ci sono già passati.

Lo conferma un sondaggio svolto a livello nazionale in Italia da IPSOS per il *Corriere della Sera* nel 2024, che ha riportato come esito che le persone sono più favorevoli che contrarie all'idea di regolare a 30 km/h la gran parte delle strade urbane, in quelle città dove esistono già almeno delle zone a 30 km/h e in cui, quindi, non c'è paura del nuovo e si sono già sperimentati gli aspetti positivi; e, all'opposto, che le persone sono più contrarie che favorevoli in quelle città dove non hanno provato nemmeno parzialmente questo cambiamento.



Uno degli aspetti più interessanti da considerare e su cui possiamo far leva proattivamente per costruire una buona reputazione della Città 30 è che questa ha tutte le potenzialità per essere una politica PIMBY, ovvero *please in my backyard* (ti prego, applica questa misura nella zona dove vivo: tant'è vero che la campagna australiana per i 30 km/h nelle strade urbane si chiama *30Please*) – l'opposto della più nota sindrome NIMBY, cioè *not in my backyard* (no, non voglio quest'opera pubblica vicino a casa mia). Solitamente, infatti, la maggior parte delle persone chiede o comunque è d'accordo con

una velocità più bassa, se si parla delle strade dove vive, dove i/le figli/e vanno a scuola o al parco, i genitori anziani a fare la spesa o una visita medica. Stimolare la domanda di sicurezza stradale e spazio pubblico di qualità “sotto casa” può essere un’ottima strategia per costruire il consenso attorno alla Città 30, presentandola non come concetto astratto, ma come miglioramento concreto delle condizioni di vita e di sicurezza “qui e ora”, nella prossimità e nel quotidiano.

Dal punto di vista politico, perciò, va sfatato il mito che quella di cui parliamo sarebbe una misura impopolare o elitaria.

La Città 30, se portata avanti con coraggio e ben fatta, è in grado di conquistare il consenso della maggioranza di cittadine e cittadini, perché aumenta la qualità della vita quotidiana delle persone in aspetti fondamentali come la salute e la mobilità. La Città 30 si muove da questo punto di vista anche nell’ottica della transizione giusta, poiché contribuisce a ridurre le diseguaglianze che il modello incentrato sull’auto produce colpendo molto di più le persone vulnerabili dal punto di vista economico, sociale e stradale: chi non può permettersi i costi dell’acquisto o possesso di un’auto privata, coloro che abitano in zone meno centrali e più trafficate della città, le persone anziane o con disabilità che sono più a rischio sulla strada, etc. Similmente, la Città 30 può rappresentare una delle politiche per rendere giusta la transizione ecologica e l’azione per il clima e per combattere la povertà dei trasporti, perché contrasta la difficoltà di sostenere i costi del trasporto privato e pubblico e rimuove alcune limitazioni di accesso ai trasporti necessari per le attività socio-economiche essenziali. Come? Rendendo più sicure le strade (anche l’insicurezza è una barriera all’accesso alla mobilità), riducendo la dipendenza dal mezzo privato e favorendo il camminare e l’andare in bicicletta (che sono le forme di trasporto gratuite o comunque più economiche).

Quanto all’accusa di essere una misura per pochi, la Città 30 è a ben guardare esattamente l’opposto. L’applicazione estensiva del limite di 30 km/h nell’intera città, non riguardando solo il centro storico ma tutti i quartieri, è volta proprio a proteggere allo stesso modo – dagli scontri stradali, dall’inquinamento e dal rumore – tutti gli abitanti della città, senza creare cittadini di serie A nelle zone centrali e di serie B nelle periferie e realizzando così concretamente un ideale di egualanza sociale ed economica.

4. Ma si può fare oggi una Città 30 in Italia?

In estrema sintesi, la risposta è: sì, con volontà politica e adeguate capacità tecniche e amministrative. Ma vediamo su quali basi e come si può realizzare, nella sostanza, una Città 30 nel nostro Paese. Il quadro legale si compone di questi atti: due piani nazionali, relativi alla sicurezza stradale e alla mobilità ciclistica; le norme primarie e secondarie del codice della strada e del suo regolamento di esecuzione e attuazione; infine, la direttiva ministeriale sui limiti di velocità in città e il decreto ministeriale sugli autovelox.

Dal punto di vista pianificatorio, è anzitutto il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030, previsto dalla legge n. 144/1999, a individuare la gestione della velocità, e in particolare l’adozione dei 30 km/h sulle strade delle città, quale azione cruciale per ridurre l’incidentalità e la sua gravità in Italia, in questi termini:

Se si vogliono limitare le possibili conseguenze degli incidenti, occorre limitare le velocità, tenendo conto dei possibili eventi e dei soggetti potenzialmente coinvolti. 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. (...) 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.

(PNSS – *Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030*. Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 2022).

Non più solo le zone 30, ma anche proprio la Città 30 è indicata espressamente come soluzione che aumenta la sicurezza stradale per le persone che si spostano in bicicletta e riequilibrata la distribuzione dello spazio pubblico in un altro strumento di pianificazione dello Stato, il Piano Generale della Mobilità Ciclistica, adottato in attuazione della legge n. 2/2018:

L’adozione del limite di velocità di 30 km/h come regola generale in ambito urbano, lasciando i 50 km/h come eccezione per gli assi di scorrimento veloce, è decisiva per ridurre l’incidentalità verso la *Vision Zero*, l’inquinamento atmosferico, il rumore e le emissioni climalteranti, favo-

rendo gli spostamenti a piedi, in bici, con la micromobilità elettrica e i mezzi pubblici, senza significative variazioni dei tempi medi di percorrenza veicolare.

(PGMC – *Piano Generale della Mobilità Ciclistica*, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 2022).

Dal punto di vista legislativo, poi, la norma cardine è l'articolo 142 del codice della strada, che non è stato modificato dalla recente riforma di fine 2024. Il primo comma stabilisce che la velocità massima consentita sulle strade all'interno dei centri abitati normalmente è di 50 km/h. Il secondo comma consente agli enti proprietari delle strade di abbassare il limite, tipicamente a 30 km/h in città, derogando a quello ordinario, in determinate strade e tratti di strada, quando l'applicazione al caso concreto dei criteri di sicurezza della circolazione stradale e di tutela della vita umana lo renda opportuno, nel rispetto delle direttive ministeriali. Inoltre, l'articolo 135, comma 14, del regolamento di attuazione del codice prevede la fattispecie e la segnalistica della zona a velocità limitata, ossia di un insieme di strade con un limite di velocità più basso di quello stabilito in via generale, come tipicamente la zona 30.

Perciò, i Comuni sono abilitati ad applicare il limite di 30 km/h su determinate strade urbane, anche riunite in zone, con adeguate istruttoria e motivazioni. La legge italiana, evidentemente, non consente un'applicazione generalizzata e indistinta dei 30 km/h sull'intera rete stradale urbana. È invece plausibile costruire un piano organico, esteso e coordinato di zone 30, attuate nello stesso momento, che racchiudono le strade più densamente edificate e abitate del territorio urbano, alle quali applicare, sulla base degli indirizzi contenuti nei piani internazionali ed europei (che tratteremo nel terzo capitolo) e in quelli statali, la velocità massima di 30 km/h, per tutelare gli utenti attivi e vulnerabili della strada nella convivenza – inevitabile in città – con il traffico motorizzato. L'azione delle amministrazioni locali è sostenuta e orientata anche dall'articolo 1, comma 2, del codice della strada, secondo il quale i provvedimenti attuativi dello stesso, come delibere e ordinanze comunali, devono perseguire proprio i principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile.

La nuova direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla disciplina dei limiti di velocità nell'ambito urbano, emanata a febbraio 2024, ha reso più impegnativo l'iter burocratico per i Comuni, indicando la necessità di deroghe al limite ordinario di 50 km/h individuate e motivate per singole strade e tratti di strada, che dal punto di vista provvidenziale possono anche essere riuniti in zone. Questo appesantimento dell'istruttoria e dei provvedimenti amministrativi non impedisce in ogni caso di ottenere un risultato sostanziale di Città 30, come dimostra l'esempio di Lodi, che è successivo a quest'atto.

La direttiva ministeriale richiede innanzitutto, per ciascuna deroga, di accertare la sussistenza di una o più condizioni che legittimano l'abbassamento a 30 km/h tra quelle previste: presenza di scuole, parchi, ospedali, luoghi di lavoro, impianti sportivi, edifici di culto e musei, movimento pedonale intenso, attraversamenti pedonali o ciclabili non semaforizzati, incroci frequenti, restringimenti anomali, pendenze elevate, tracciati stradali tortuosi, pavimentazioni sdruciolate, curve pericolose, etc. In secondo luogo, deve essere descritta la metodologia con cui viene individuato il limite derogatorio ritenuto adeguato a ciascun caso concreto. Infine, ogni deroga va motivata nello specifico, facendo riferimento a elementi istruttori come il tasso di incidentalità dell'ultimo triennio, le peculiari caratteristiche urbanistiche (l'alta densità abitativa) e le peculiari condizioni di utilizzo (ad esempio la presenza di utenti attivi e vulnerabili della strada) del contesto urbano di riferimento, dando atto del contemporaneamento dei diversi interessi pubblici e privati coinvolti e stabilendo un obiettivo di miglioramento entro un determinato arco temporale.

Completa il quadro il nuovo decreto ministeriale che stabilisce le modalità di installazione e uso degli autovelox, vietando in particolare il ricorso ad autovelox fissi e mobili per l'accertamento delle violazioni del limite di 30 km/h sulle strade urbane di tipo D (di scorrimento), E (di quartiere) e F (locali). Ma resta in ogni caso consentito l'uso degli autovelox, tipicamente i telelaser, per sanzionare anche il mancato rispetto dei 30 km/h, se sono presidiati dalla pattuglia della Polizia locale e l'infrazione è contestata immediatamente sul posto.



3.

Città 30 negli atti europei e internazionali

1. Uno sguardo globale alla sicurezza stradale e ai 30 km/h

L'adozione di velocità più sicure e in particolare del limite massimo predefinito di 30 km/h nelle aree urbane, in linea con l'approccio *Safe System*, è oggi un indirizzo contenuto ormai in molteplici atti e documenti istituzionali di livello internazionale in materia di sicurezza stradale. Quindici anni fa, la velocità era già individuata, in risoluzioni, dichiarazioni e piani globali, come uno dei principali fattori di rischio da gestire adeguatamente per ridurre la probabilità e la gravità degli scontri stradali. Ma la declinazione del principio generale in una raccomandazione esplicita e specifica di fissare un limite di 30 km/h per le strade urbane è approdo più recente, benché tanto la letteratura tecnico-scientifica su cui si fonda, quanto le prime esperienze avviate da singole realtà locali indicassero questa direzione già da alcuni decenni.

Una delle sedi più rilevanti a livello mondiale per le politiche di sicurezza stradale è la Conferenza ministeriale globale sulla sicurezza stradale, che dal 2009 si svolge a cadenza quinquennale e riunisce i Ministri nazionali competenti, insieme ai rappresentanti di enti internazionali, regionali e locali, di ONG e del settore economico. In occasione della III Conferenza, tenutasi il 19 e 20 febbraio 2020, è stata approvata la *Dichiarazione di Stoccolma* nella quale, al punto 11 del dispositivo, i sottoscrittori affermano:

11. [decidiamo di] concentrarci sulla gestione della velocità, compresi il rafforzamento dei controlli per prevenire l'eccesso di velocità e l'imposi-

zione di una velocità massima su strada di 30 km/h nelle aree in cui gli utenti vulnerabili della strada e i veicoli si mescolano in modo frequente e pianificato, tranne nei casi in cui esistono prove evidenti che velocità più elevate sono sicure, osservando che gli sforzi per ridurre la velocità in generale avranno un impatto benefico sulla qualità dell'aria e sui cambiamenti climatici, oltre ad essere vitali per ridurre le persone morte e ferite a causa del traffico stradale.

(*Dichiarazione di Stoccolma*. III Conferenza ministeriale globale sulla sicurezza stradale, 2020)

In questo punto della dichiarazione, troviamo in sintesi i capisaldi della politica della Città 30. C'è la strategia di fondo con il criterio applicativo: la velocità massima va abbassata a 30 km/h in tutte le aree in cui c'è un mix di traffico motorizzato e utenti attivi e vulnerabili, cioè di fatto nelle città, nella maggior parte delle cui strade si trovano a convivere auto, moto, persone che si spostano a piedi e in bici, bambini/e, persone anziane o con disabilità. C'è l'inversione tra regola ed eccezione: nelle aree urbane, per garantire la sicurezza stradale di tutti, il limite generale dev'essere di 30 km/h, mentre l'innalzamento a 50 km/h va motivato con evidenze adeguate che l'incolumità pubblica è comunque salvaguardata, nonostante una velocità più elevata. Ci sono, infine, gli obiettivi della misura: quello assolutamente primario è la tutela della vita umana nella circolazione stradale, ma viene riconosciuto espressamente che una velocità più bassa genera anche co-benefici di natura ambientale e climatica.

Le conclusioni della Conferenza di Stoccolma sono state fatte proprie dall'Assemblea generale delle Nazioni Unite, con la risoluzione n. 74/299, approvata il 31 agosto 2020 e intitolata *Migliorare la sicurezza stradale a livello globale*. Con questo atto, l'ONU ha proclamato il secondo Decennio di azione per la sicurezza stradale, con l'obiettivo di ridurre di almeno il 50% i decessi e i feriti gravi da incidenti stradali entro il 2030 rispetto al 2019, e ha demandato all'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) il compito di preparare un piano d'azione come documento guida per sostenere l'attuazione degli obiettivi da parte degli Stati membri, invitati a adeguare la legislazione e a adottare misure adeguate sui principali fattori di rischio, tra cui la velocità. Il tema dei 30 km/h è stato il focus della successiva VI Settimana globale della sicurezza stradale delle Nazioni Unite, nella primavera

del 2021. In quest'occasione, infatti, l'ONU, in collaborazione con l'OMS e con la Federazione automobilistica internazionale (FIA), ha lanciato la campagna *Streets for Life – Love30*, la quale

si concentra su un obiettivo politico specifico: promuovere e sostenerne strade a 30 km/h (o 20 mph) dove le persone vivono, camminano e giocano. Gli interventi per abbassare la velocità sono misure salvavita, a basso costo e realizzabili per ridurre le morti e i ferimenti dovuti alla circolazione stradale e facilitare molteplici benefici per la salute, l'ambiente e l'equità. (...) In diversi Paesi è stato avviato il processo verso politiche nazionali per limiti di 30 km/h. Nel frattempo, nelle città di tutto il mondo vengono implementati limiti di velocità ridotti.

(*Campagna per la VI Settimana globale della sicurezza stradale*. ONU, 2021)

Con questa campagna mondiale, il limite dei 30 km/h diventa un vero e proprio obiettivo politico, definito "salvavita": in effetti, esiste forse qualcosa di maggiore importanza, per un decisore pubblico, di proteggere la vita umana? L'ONU assume così il dato scientifico secondo cui a 30 km/h la maggior parte delle persone investite sulla strada sopravvive, mentre a 50 km/h muore; inoltre evidenzia l'efficienza della moderazione della velocità, che consente di ridurre la violenza stradale in modo fattibile ed economico; riconosce infine la natura multidimensionale della Città 30, in coerenza alla pluralità di obiettivi che abbiamo visto nel primo capitolo.

Osserviamo anche come la descrizione del criterio di pianificazione della misura si basa su una visione profondamente politica e umana delle strade, al di fuori di ogni tecnicismo, che mette al centro le persone, la loro sicurezza, i loro diritti: ecco la Città 30 come città delle persone. La velocità ridotta, secondo l'ONU, va infatti applicata nelle strade, tipicamente quelle urbane, dove si svolge la vita della comunità (dunque dove si trovano case, negozi, servizi, etc.), dove oltre ai veicoli a motore ci sono persone a piedi, dove i bambini e le bambine devono poter esercitare il loro diritto al gioco nello spazio pubblico; e ancora – potremmo aggiungere, completando così il quadro degli utenti attivi e vulnerabili – dove ci sono anche persone in bicicletta e dove le persone anziane o con disabilità hanno eguale diritto a muoversi in autonomia e sicurezza.

Lo *statement* della campagna, da ultimo, è molto significativo anche perché riconosce lo sviluppo *bottom-up* del processo di diffusione dei 30 km/h. In concreto, sono le amministrazioni e comunità locali a sperimentare per prime e a spingere con forza dal basso questa misura nelle città: là dove le persone vivono ed esprimono più direttamente ai decisori il bisogno di strade più sicure e accessibili. Le città aprono la strada al cambiamento, in attesa che gli Stati lo trasformino finalmente in una politica nazionale, ovvero sostituiscano nel codice della strada il limite di velocità tradizionale di 50 km/h nei centri abitati, che è stato pensato per le auto e si è dimostrato del tutto inadatto a garantire alle persone condizioni di sicurezza e vivibilità urbana, con quello più idoneo e scientificamente fondato di 30 km/h (è così ad esempio in Spagna dal 2021, in Galles dal 2023 e in Grecia dal 2025).

Nell'autunno del 2021 l'OMS, in esecuzione del mandato dell'ONU, ha rilasciato il *Piano globale per il decennio d'azione per la sicurezza stradale 2021-2030*, che si pone quale documento di riferimento mondiale sulla sicurezza stradale per tutti gli Stati e le parti interessate. La regolazione della velocità costituisce un pilastro portante di questo piano, al punto che non è configurata solo come un'azione ma, prima ancora, come uno dei «requisiti di implementazione» stessa del piano. L'indirizzo relativo ai 30 km/h sulle strade urbane è denso di significato politico e tecnico:

Nelle aree urbane densamente popolate, c'è forte prova che anche la migliore progettazione delle caratteristiche di strade e veicoli non è in grado di garantire adeguatamente la sicurezza di tutti gli utenti della strada, quando le velocità sono al di sopra del noto livello di sicurezza dei 30 km/h. Per questo motivo, nelle aree urbane, dove esiste un tipico e prevedibile mix di utenti della strada (automobilisti, motociclisti, ciclisti, pedoni), dovrebbe essere stabilito un limite massimo di velocità di 30 km/h, salvo che vi siano evidenze forti a sostegno della sicurezza di limiti più elevati.

(*Piano globale per il secondo decennio d'azione per la sicurezza stradale*. OMS, 2021)

Come già nella *Dichiarazione di Stoccolma*, anche qui troviamo – ulteriormente rafforzati – alcuni principi fondamentali del modello

Città 30. Il primo è il mix di utenti della strada – “forti” e “vulnerabili” – come presupposto della necessarietà dei 30 km/h. L'elemento nuovo e di avanzamento è la previsione *generalizzata* del limite di 30 km/h in ambito urbano. Esso infatti non è riferito dal piano a singole strade, zone o casistiche, ma complessivamente alle *aree urbane*, cioè alle città: e questo perché sulle strade cittadine, tipicamente e prevedibilmente – per caratteristiche urbanistiche, socio economiche e di mobilità delle strade urbane rispetto a quelle extraurbane, alle tangenziali e alle autostrade – c'è in modo altrettanto *generale* una compresenza naturale e diffusa di utenti diversi, cioè di persone che si spostano chi a piedi, chi in bici, chi in moto e chi in auto.

Conseguente è il capovolgimento, da parte del piano, di regola ed eccezione, con i 30 km/h come limite standard per le aree urbane e i 50 km/h come eccezione alla norma, da motivare in modo – testualmente – *forte*. Purtroppo, la maggior parte delle legislazioni nazionali non è stata aggiornata e ancora oggi stabilisce l'esatto opposto: i 50 km/h come velocità ordinaria, pensata per città delle auto anziché delle persone, e i 30 km/h come possibilità in via eccezionale. Non è una differenza da poco, sul piano concettuale della visione politica e tecnica di fondo, su quello formale degli adempimenti richiesti ai Comuni, su quello concreto dell'estensione implementabile della misura e quindi dell'ampiezza della tutela assicurata alle persone. Un conto, infatti, è affermare che i 50 km/h sono la velocità giusta in area urbana e che, per poterla diminuire in determinate strade, va dimostrato che, sulla base di elementi e motivazioni specifici, i 30 km/h sono effettivamente indispensabili per la sicurezza. Tutt'altro conto è affermare che, in città, i 30 km/h sono la velocità giusta e che, per poterla aumentare in alcune strade, va provato, portando evidenze in tal senso e assumendosene la responsabilità politica, tecnica e giuridica, che anche a 50 km/h è comunque garantita la sicurezza di tutti.

Spesso, peraltro, la facoltà di derogare al limite ordinario è concessa dagli Stati alle autorità locali con vincoli restrittivi, ad esempio perché per legge è applicabile solo in un'ottica di “prevenzione postuma” (cioè dovendo dimostrare che si sono già verificati incidenti mortali o comunque gravi), o solo a limitate categorie di strade (ad esempio solo quelle classificate come secondarie, locali o residenziali), o in casistiche molto specifiche e puntuali (in corrispondenza

degli ingressi di scuole, ospedali, parchi, etc. – come se le persone non avessero necessità di arrivarci vive davanti ai luoghi sensibili, camminando, pedalando o guidando in sicurezza lungo l'intero percorso per raggiungerli!). Oppure, ancora, le normative statali spesso consentono i 30 km/h soltanto per singoli tratti di strada o al massimo strade, ma non per zone o aree omogenee, né tantomeno nell'intero centro abitato: cioè la porzione di territorio comunale più densamente edificato e abitato, dove si verifica quel *tipico e prevedibile mix* di automobilisti, motociclisti, ciclisti e pedoni che rende da un lato necessari e dall'altro motivati di per sé i 30 km/h. Altre volte questa facoltà, pur formalmente attribuita, risulta talvolta difficile da esercitare in concreto, perché accompagnata dall'obbligo di valutare caso per caso, fornendo motivazioni molto specifiche dal punto di vista fattuale e legale, che richiedono un'istruttoria molto impegnativa e non sempre possibile considerando le capacità tecniche ed economiche delle amministrazioni locali.

Osserviamo con interesse anche il fatto che, trattandosi di un piano che proviene dall'OMS, gli aspetti tecnico-scientifici sono centrali e posti espressamente a fondamento dell'indirizzo dato. Anzitutto, il presupposto dell'inversione tra regola ed eccezione, sulla base dell'ampia letteratura in materia, è che i 30 km/h rappresentano ciò che viene definito il *noto livello di sicurezza*. Che a 50 km/h si muore e ci si ferisce gravemente fino a otto volte di più che a 30 km/h è un'evidenza ormai indiscutibile per la scienza, che d'altronde attiene ai limiti fisici di resistenza del corpo umano agli urti da parte di veicoli, nella combinazione di massa e velocità, e sulla quale, perciò, si dovrebbero basare le scelte politiche.

La moderazione della velocità, inoltre, è considerata un tassello di per sé indispensabile e insostituibile. Secondo l'OMS, è provato infatti che, per tutelare l'incolumità di tutti gli utenti, non è sufficiente mettere in sicurezza l'infrastruttura stradale e migliorare le caratteristiche e tecnologie dei veicoli: occorre anche ridurre la velocità, che è il fattore determinante della gravità degli effetti degli scontri stradali. In pratica, è l'affermazione del *Safe System*: questo approccio, come vedremo meglio nel quinto capitolo, contempla tra i suoi pilastri, oltre a strade sicure e veicoli sicuri, anche velocità sicure e comportamenti sicuri. Leve da agire tutte, nell'ottica di ridondanza dei meccanismi di protezione dell'incolumità delle persone che sottende a questo modello, basato sull'idea che dobbiamo riuscire a “perdonare l'errore” umano sulla strada.

canismi di protezione dell'incolumità delle persone che sottende a questo modello, basato sull'idea che dobbiamo riuscire a “perdonare l'errore” umano sulla strada.

Il piano globale dell'OMS finalizza esplicitamente la riduzione della velocità non solo a migliorare la sicurezza stradale ma, in una visione più ampia, a «dare priorità alle esigenze di pedoni, ciclisti e utenti del trasporto pubblico, per incoraggiare il trasporto multimodale». Possiamo ritrovare qui la pluralità di obiettivi della Città 30 che abbiamo visto nel primo capitolo, tra i quali incoraggiare la mobilità sostenibile.

Il piano tratta, infine, il tema della velocità dal punto di vista attuativo, indicando le azioni raccomandate. L'abbassamento dei limiti massimi di velocità, da attuare «considerando il tipo e la funzione delle strade per garantire un uso sicuro delle strade», secondo l'OMS va applicato con controlli e con interventi fisici. In questo senso, non si tratta solo di stabilire un limite di velocità più basso, ma bisogna anche implementare trattamenti infrastrutturali che assicurino la conformità logica e intuitiva con l'ambiente di velocità desiderato (ad esempio 30 km/h nei centri urbani) e realizzare interventi di moderazione del traffico (ad esempio, dossi o cuscini, attraversamenti e piattaforme rialzate, rotatorie, chicane, etc.), per migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali. È lo schema della Città 30, i cui ingredienti principali, come abbiamo visto nel capitolo precedente, sono proprio la regolazione, i controlli e il ridisegno dello spazio stradale, insieme all'accompagnamento dell'intero processo.

2. L'Unione europea per i 30 km/h, tra avanzamenti e timidezze da superare

Anche l'Unione europea riconosce ormai da anni l'importanza del limite massimo di velocità di 30 km/h nelle città, a volte anticipando e a volte seguendo gli indirizzi assunti in ambito internazionale. La necessità di moderare il traffico e di ridurre la velocità veicolare nelle aree urbane è presente infatti in numerose risoluzioni di natura strategica e in conclusioni delle principali istituzioni europee (in particolare del Parlamento e del Consiglio dell'UE), in atti di organismi con-

sultivi (l'EGUM, il Gruppo di esperti di mobilità urbana che supporta la Commissione) e in dichiarazioni assunte in sedi inter-governative.

Tuttavia, registriamo che a livello europeo il percorso è incompleto poiché, a oggi, manca ancora l'ultimo atto previsto, una raccomandazione formale da parte della Commissione nei confronti degli Stati membri e delle autorità locali che spesso hanno una parte di competenza al riguardo. Ciononostante, i documenti disponibili sono di grande valore, anche perché abbracciano in modo trasversale più ambi tematici, restituendo quella pluralità di obiettivi che caratterizza la Città 30: sicurezza stradale, mobilità sostenibile, tutela dell'ambiente e del clima, democrazia e condivisione dello spazio pubblico.

Già nel marzo 2017 (dunque tre anni prima della *Dichiarazione di Stoccolma*, adottata in ambito internazionale nel 2020, e quattro anni prima della campagna *Love30* dell'ONU del 2021), i Ministri dei Trasporti degli Stati membri dell'UE hanno adottato la *Dichiarazione de La Valletta* sulla sicurezza stradale. La velocità eccessiva era citata, per prima, fra le cause principali degli incidenti stradali (al punto 5), e veniva individuata la riduzione dei limiti di velocità a 30 km/h e la sua applicazione effettiva come la soluzione efficace per le città (al punto 8). A quest'ultimo proposito, i firmatari si sono impegnati infatti a:

e) dialogare con i pertinenti soggetti interessati, nell'ambito della pianificazione della mobilità urbana, sulla possibilità di ampliare e integrare i limiti di velocità ridotti (ad esempio 30 km/h) nelle zone ad alto rischio, in particolare nelle zone in cui vi sono persone che lavorano, camminano, vanno in bicicletta e giocano.

(*Dichiarazione de La Valletta*. Conferenza ministeriale dei Ministri europei dei trasporti per la sicurezza stradale, 2017).

È questa forse la prima volta che viene assunto a livello di policy un criterio di regolamentazione della velocità basato su una visione non strettamente tecnica, ma incentrata sulle persone: ecco che torna ancora una volta l'idea della Città 30 come città delle persone.

Successivamente, nell'ottobre 2021, il Parlamento europeo ha approvato la risoluzione sul *Quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo zero vittime*, in coerenza con gli obiettivi

per il decennio lanciato da ONU e OMS. Questa risoluzione contiene numerosi riferimenti all'approccio della Città 30, in particolar modo nei punti 37 e 52 del dispositivo, per quanto riguarda rispettivamente il limite salvavita dei 30 km/h in città e la democrazia dello spazio pubblico in favore degli utenti attivi e vulnerabili della strada. L'Europarlamento, infatti:

37. osserva che l'eccesso di velocità è un fattore chiave in circa il 30% degli incidenti stradali mortali e un fattore aggravante nella maggior parte degli incidenti; invita la Commissione a elaborare una raccomandazione per applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l'approccio del *Safe System* per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di 30 km/ora, come regola generale, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni, con la possibilità di applicare limiti più elevati nelle principali arterie stradali con un'adeguata protezione degli utenti della strada vulnerabili.

52. invita a ridefinire le priorità delle infrastrutture nelle aree urbane, anche modificando l'uso degli spazi pubblici, abbandonando il trasporto motorizzato individuale a favore di modi sostenibili, più sicuri e più sani quali i trasporti pubblici e la circolazione a piedi e in bicicletta, tenendo conto nel contempo delle esigenze specifiche degli utenti della strada vulnerabili, come i bambini, le persone con disabilità e le persone anziane.

(*Quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030*. Risoluzione del Parlamento europeo, 2021).

È interessante osservare come la risoluzione leggi in modo quasi sillogistico il fondamento scientifico e statistico con la scelta di policy dei 30 km/h, confermando la natura *data driven* e *evidence-based* del modello Città 30 e smentendo qualsiasi presunta impostazione di natura ideologica. Come avevamo sostenuto nel primo capitolo, “la velocità conta sempre”: o come causa diretta di ben un terzo degli scontri mortali in Europa o, in ogni caso, come fattore che determina la gravità degli effetti della gran parte degli incidenti stradali in generale, nel momento in cui la velocità si combina con comportamenti pericolosi (la distrazione, la mancata precedenza, la guida sotto effetto di alcol o droga, etc.). È per questo che serve stabilire velocità più sicure, uno dei pilastri del *Safe System*.

La previsione del limite di 30 km/h da parte dell'UE, in confronto al piano globale dell'OMS, per un verso potrebbe apparire più debole

in quanto riferita a *zone* anziché in generale alle *aree urbane*: in realtà, applicando i criteri oggettivi indicati, arriviamo allo stesso risultato sostanziale perché, a ben vedere, la stragrande parte delle strade urbane, tolte quelle prettamente industriali e rurali, sono residenziali e frequentate da pedoni e ciclisti. Per altro verso, questa risoluzione integra un elemento definitorio che irrobustisce notevolmente la previsione internazionale e si muove chiaramente nella direzione della Città 30. Ci riferiamo all'inciso *come regola generale*, che esplicita l'obiettivo di generalizzazione dei 30 km/h in ambito urbano, trasformando i 50 km/h nell'eccezione, possibile funzionalmente solo su strade primarie e fisicamente solo a patto che gli utenti attivi e vulnerabili siano ben protetti nell'assetto dell'infrastruttura stradale. Il Parlamento ha chiesto alla Commissione di sviluppare una raccomandazione in tal senso rivolta agli Stati membri, che però non è stata finora adottata.

L'assenza di iniziativa politica dell'esecutivo europeo, a quattro anni di distanza dall'invito parlamentare, appare un po' paradossale se consideriamo che i Governi nazionali stessi sembrano muoversi nella prospettiva avanzata dei 30 km/h. Nel giugno 2024, infatti, il Consiglio dell'Unione europea, che rappresenta i governi degli Stati membri ed è composto dai Ministri nazionali competenti per materia, ha approvato nella sessione Trasporti le conclusioni sugli sforzi dell'UE per gli obiettivi di sicurezza stradale. Ebbene, in questo atto ufficiale di indirizzo politico è affermata l'importanza dei 30 km/h nelle città per garantire un uso sicuro dello spazio pubblico nell'ottica della condivisione della strada, e sono espressamente accolti con favore i provvedimenti legislativi o amministrativi di riduzione della velocità che le autorità nazionali o locali stanno adottando in diversi Paesi europei. Il paragrafo 11 del dispositivo recita infatti che il Consiglio UE Trasporti:

- fa riferimento alla *Dichiarazione di Stoccolma* del 19 e 20 febbraio 2020, segnatamente alla risoluzione n. 11 che incoraggia le autorità pubbliche a stabilire un limite massimo di velocità per la circolazione stradale pari a 30 km/h nelle zone in cui, con frequenza e in modo pianificato, sono presenti sia utenti della strada attivi e vulnerabili sia veicoli [a motore];

- rileva che lo spazio pubblico è per definizione limitato e che la velocità deve essere adeguata di conseguenza, ove del caso, affinché sia garantito l'uso sicuro dello spazio condiviso;
- accoglie con favore le misure adottate in tal senso in tutta l'Unione europea.

(*Conclusioni sugli sforzi dell'UE per la sicurezza stradale*. Consiglio UE Trasporti, 2024).

Sul piano politico il valore di queste conclusioni sta nel rilancio dello schema generale dei 30 km/h delineato a livello internazionale dalla *Dichiarazione di Stoccolma* del 2020 e nell'espresso sostegno alle politiche, a volte nazionali e più spesso locali, di applicazione concreta dei 30 km/h, che nel frattempo si stanno diffondendo in tutt'Europa. Tuttavia, ancora più cruciale è il passo in avanti che queste Conclusioni fanno sul piano dell'elaborazione concettuale, in coerenza con la visione organica di Città 30 che abbiamo proposto. La questione della velocità, infatti, per la prima volta in un atto di questo livello viene intimamente connessa all'idea della strada come spazio pubblico che, in quanto risorsa scarsa nelle città, deve essere più democratico e condiviso, tramite limiti di velocità più bassi. Affinché le strade urbane siano davvero fruibili da tutte le persone, che si muovono con un veicolo a motore oppure a piedi o in bicicletta, qui si dice infatti che occorrono i 30 km/h per rendere realmente possibile la convivenza tra diversi in sicurezza secondo il modello della condivisione della strada, ogni volta in cui non è possibile fisicamente o opportuna una separazione degli utenti.

Poche settimane dopo, nel luglio 2024, il Gruppo di esperti sulla mobilità urbana (EGUM), creato dalla Commissione europea e composto da rappresentanti dei 27 Stati membri dell'UE, di autorità regionali e locali e di organizzazioni di diversa natura (associazioni economiche e sindacali, ONG, centri di ricerca), ha adottato le *Raccomandazioni per la revisione intermedia del quadro strategico UE della sicurezza stradale 2021-2030*. Le sei raccomandazioni, basate sul lavoro del sottogruppo Mobilità attiva e sicurezza degli utenti vulnerabili della strada, sono riportate in ordine di priorità, secondo la stima di impatto positivo sulla sicurezza stradale. La prima richiesta degli esperti è proprio l'adozione generalizzata del modello Città 30

in tutt'Europa, sollecitando la Commissione a adottare la raccomandazione in tal senso ancora mancante:

4.1. L'EGUM ritiene che tutte le aree urbane dell'UE dovrebbero implementare il limite di velocità di 30 km/h (si veda anche la campagna #Love30 dell'OMS lanciata per rendere le strade a 30 km/h la norma per le città di tutto il mondo). La Commissione europea dovrebbe emettere una raccomandazione formale ai Governi nazionali, regionali e locali per implementare un limite di velocità di 30 km/h nelle aree urbane. Sarebbe un primo passo molto costruttivo e crediamo sia fermamente allineato con il Quadro sulla mobilità urbana dell'UE e il Quadro politico sulla sicurezza stradale della Commissione.

(Raccomandazioni per la revisione intermedia del quadro strategico UE della sicurezza stradale. EGUM, 2024)

Troviamo traccia dei 30 km/h in ambito urbano anche all'interno di altri documenti ufficiali dell'UE che riguardano aspetti ambientali e climatici, a conferma dell'importanza di leggere la Città 30 come una misura trasversale a diverse politiche settoriali e in grado di perseguire molteplici obiettivi.

Ad esempio, nel report pubblicato nel 2023 dalla Commissione sull'implementazione della direttiva che riguarda il rumore ambientale, sono contenuti alcuni riferimenti specifici all'opportunità di abbassare i limiti di velocità anche per ridurre l'inquinamento acustico nelle città. In particolare, vengono indicati proprio i 30 km/h come soglia di riferimento per contenere quindi non solo l'incidentalità stradale ma anche il rumore stradale:

La necessità principale è affrontare il rumore causato dal trasporto su strada, mediante misure aggiuntive e interventi pratici, [tra cui] limiti di velocità stradale ridotti, [anche] considerando che i veicoli elettrici non sono più silenziosi dei veicoli con motore a combustione a velocità superiori a 30 km/h. (...) Gli Stati membri devono accelerare i loro sforzi di conformità e garantire che i loro piani d'azione sul rumore includano sistematicamente [misure quali] abbassare i limiti di velocità quando sono presenti altri benefici concomitanti, come la sicurezza stradale.

(Report sull'implementazione della direttiva che riguarda il rumore ambientale. Commissione europea, 2023)

A ottobre 2021, infine, nel quadro delle *European Missions* la Commissione ha rilasciato un kit informativo contenente soluzioni e proposte concrete per le 100 città candidate per l'ambizioso obiettivo di raggiungere la neutralità climatica entro il 2030. Al suo interno la riduzione dei limiti di velocità è una delle misure suggerite, in quanto ritenuta rilevante anche come politica per il clima, per le ragioni sistemiche che abbiamo già esposto. In sostanza, se si mettono in sicurezza le strade tramite velocità ridotte abbinate al miglioramento delle infrastrutture, più persone possono scegliere di muoversi a piedi e in bici, di conseguenza le auto in circolazione diminuiscono e così calano anche le emissioni inquinanti e climalteranti:

La promozione del trasporto pubblico, della ciclabilità e della pedonalità può accelerare la transizione verso modalità di spostamento meno inquinanti, con benefici aggiuntivi in termini di salute, congestione, incidenti e rumore. Garantire un'adeguata infrastruttura per la ciclabilità e ridurre i limiti di velocità consentirà a più persone di spostarsi e andare al lavoro in bicicletta.

(Infokit per le città, Missione UE 100 città climaticamente neutrali entro il 2030. Commissione europea, 2021)

Il rispetto di tutti i limiti di velocità, compresi i 30 km/h, potrebbe essere favorito dal sistema *ISA – Intelligent Speed Adaptation*, reso obbligatorio dal regolamento UE 2019/2144 sui requisiti di omologazione dei veicoli a motore, per tutti quelli di nuova immatricolazione da luglio 2024. Questo nuovo dispositivo sarebbe una fantastica tecnologia salvavita per gli utenti attivi e vulnerabili, come lo sono state in passato le cinture di sicurezza o gli airbag solo però per conducenti e passeggeri, perché potrebbe ridurre in automatico la velocità del veicolo in caso di superamento del limite massimo (comunque con la possibilità per il guidatore di ri-accelerare). Tuttavia, la normativa attuativa, contenuta nel regolamento delegato UE 2021/1958, ha reso molto meno efficace questo sistema, prevedendo che a libera scelta dei costruttori, anziché ridurre la velocità, possa soltanto essere emesso un mero avviso visivo, acustico o tattile, volto a richiamare l'attenzione del guidatore sulla violazione in corso; e per di più, almeno nei primi due anni, l'automobilista può pure disattivare manualmente il sistema prima di partire.



4.

Città 30 nelle città europee

1. Il mito della diversità: perché non è vero che gli altri sono migliori di noi

Una delle obiezioni più ricorrenti è che solo alcune città – che sono poi tutte quelle che l'hanno già fatta, vincendo questa stessa obiezione iniziale! – sarebbero adatte al modello Città 30.

Se ci pensiamo, è un falso mito che riguarda storicamente, più in generale, pressoché ogni innovazione trasformativa della mobilità e dello spazio pubblico che nel corso del tempo si è sviluppata e diffusa, esprimendo in modo più o meno inconscio una naturale, umana resistenza al cambiamento. Resistenza al cambiamento dello *status quo* incentrato sull'automobile, delle proprie abitudini di mobilità, dell'assetto fisico dello spazio urbano in cui si vive. Così universale, che la contestazione di cui stiamo parlando tendenzialmente si incontra in qualsiasi Paese o città dove una determinata politica, già nota e consolidata altrove, invece è nuova, per nulla o poco diffusa.

La scarsa propensione a cambiare viene celata dietro una presunta impossibilità oggettiva di replicare misure che hanno già dimostrato di funzionare in altre realtà, a causa della diversità tra le città, tra le culture, tra le infrastrutture, o altri fattori che di volta in volta vengono usati per affermare che caratteristiche diverse richiedono soluzioni diverse. Quante volte abbiamo sentito che la tal città non è Amsterdam, che il tal popolo non ha la cultura di un altro, che, insomma, “noi siamo diversi”: quasi sempre si rivelano, banalmente, alibi per non cambiare, o comunque comprensibili paure del nuovo. In passato è stato così ad esempio per le isole pedonali nei centri

storici o per le piste ciclabili, che venivano contrastate in quanto adatte, possibili, sensate solo nel Nord Europa... fino a che sono state realizzate e hanno funzionato bene pressoché ovunque (naturalmente se ben progettate, realizzate e manutenute).

Analogamente, siamo convinti che anche per la Città 30 il processo storico confermerà che è un modello assolutamente universale, replicabile e adattabile nei contesti urbani di ogni cultura, latitudine, dimensione, dotazione infrastrutturale e via dicendo. In fondo, andare un po' più piano alla guida di un veicolo a motore è un comportamento umano facile e universale da adottare, se c'è volontà di farlo; così come ridare un po' di spazio pubblico alle persone riducendo quello destinato alle macchine nelle città è una scelta politica possibile, se c'è volontà di farla.

Semplicemente, la Città 30 incontra ancora molta resistenza politica e sociale, con le stesse esatte argomentazioni contrarie che si sentono o leggono uguali ovunque, perché è una misura giovane e che tocca il tabù dell'auto e della velocità: ha bisogno di tempo e di cura nel formare i decisori e i funzionari tecnici e nell'accompagnare la comunità attraverso il cambiamento, per essere disseminata, compresa e affermarsi in modo pieno. E in realtà, sono già tante e diversissime tra loro le città (nei casi più avanzati gli Stati) che in Europa e nel mondo hanno intrapreso questa strada, ottenendo risultati positivi. Prova ne è che nessuna città, anche una volta cambiata amministrazione, è più tornata indietro. Che siano metropoli, città grandi, medie o piccole; città con metrò, tram o anche solo bus; città del nord (Paesi Bassi e Finlandia), del sud (Spagna e Italia) o della parte centrale (Francia, Germania, Belgio e Austria) del continente europeo, appartenenti all'UE o meno (Regno Unito, Svizzera).

2. Le regole del gioco: chi decide, Stato o autonomie locali?

A seconda dei poteri e del livello di autonomia che le norme nazionali attribuiscono alle autorità locali nei diversi Paesi europei, esistono modalità diverse per fare una Città 30. Nelle esperienze più avanzate troviamo un'inversione formale o sostanziale del rapporto

tradizionale fra regola ed eccezione, come *oggetto* della legislazione nazionale (i 30 km/h diventano la velocità predefinita per l'area urbana o almeno per tutte le strade urbane non primarie, eventualmente salva la facoltà di elevare il limite a 50 km/h in determinate situazioni) o come *effetto* della legislazione nazionale (i 30 km/h, in base ai criteri definiti, si applicano nei fatti nella maggior parte delle strade di una determinata città, mentre i 50 km/h restano validi solo in una porzione inferiore di strade con certe caratteristiche, ad esempio quelle che hanno due o più corsie per senso di marcia).

Questa costituisce senza dubbio la soluzione migliore: è la modalità più semplice da applicare e comunicare per i decisori pubblici, più intuitiva e facile da comprendere e rispettare per i cittadini. Dal punto di vista amministrativo, infatti, si inverte l'onere della prova o, meglio, della motivazione: non bisogna più giustificare la scelta di fissare il limite di 30 km/h, evidenziando le ragioni specifiche per cui è necessario in determinate strade o zone, ma – all'opposto – l'eventuale volontà di alzarlo a 50 km/h in certe vie, dimostrando che resta comunque garantita la sicurezza e l'incolumità di tutti gli utenti. Dal punto di vista dei guidatori, si rovescia l'approccio psicologico e comportamentale alla velocità: i 30 km/h diventano la normalità, così, anziché dover stare continuamente attenti a frenare ogni volta che entrano in una singola strada a velocità ridotta, possono viceversa e più semplicemente andare alla velocità ordinaria e poi accelerare nelle strade di scorrimento rimaste col limite di 50 km/h.

Ci sono, invece, città in cui è stata istituita una grande zona 30 km/h che non coincide con l'intero territorio ma copre comunque la maggior parte di esso. O, ancora, città che presentano un "arcipelago" di tante strade e/o zone 30 km/h, che vanno a comporre un disegno organico e implementato in modo contestuale sotto il profilo temporale. Sono modalità alternative che si spiegano di norma con la necessità di conseguire lo stesso risultato pratico, rispettando i limiti delle legislazioni nazionali della maggior parte degli Stati UE, che, nonostante le indicazioni internazionali ed europee e salvo alcuni casi più evoluti, per lo più contemplano ancora i 50 km/h come velocità standard in ambito urbano.

Tuttavia, possiamo osservare come segnale positivo che il processo di generalizzazione dei 30 km/h nei centri abitati da parte dei governi centrali sta avanzando. Ad aver modificato in questo senso leggi e regolamenti a livello statale, sono stati finora la Spagna nel 2021, il Galles nel 2023 e la Grecia nel 2025; e l'Irlanda ha annunciato che lo farà entro l'anno in corso. Inoltre, fin dal 2015 la Francia, pur non invertendo regola ed eccezione nel codice della strada, ha però autorizzato i Sindaci ad applicare i 30 km/h anche sull'intera area urbana. Questa tendenza, a stabilire la velocità predefinita di 30 km/h o comunque ad ampliare l'autonomia delle autorità locali, non è solo europea: nel 2024, negli USA, lo Stato di New York ha approvato la *Sammy's Law*, dal nome di un ragazzino di tredici anni ucciso da un automobilista che andava forte, riconoscendo alla città il potere di abbassare i limiti di velocità a 20 mph (l'equivalente dei nostri 30 km/h) nelle strade urbane, escluse solo le vie con almeno 3 corsie per senso di marcia.

Non mancano però i segnali di preoccupazione. A livello locale, le Città 30 stanno crescendo esponenzialmente e non abbiamo notizia di realtà che siano tornate indietro sulla decisione, nemmeno dopo cambi di colore politico dell'amministrazione a seguito delle successive elezioni comunali. Invece, a livello di politica nazionale il processo non è ancora lineare, ma sembra piuttosto caratterizzato da balzi in avanti, passi indietro e battute d'arresto, sull'onda delle diatribe, come approfondiremo nel quinto capitolo. In questo senso, colpisce l'iniziativa di una dozzina di Sindaci e Sindache di città italiane, inglesi, olandesi, tedesche, belghe, svedesi e finlandesi che nel 2024, con il coordinamento dell'ETSC (il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti), hanno sentito la necessità di scrivere una lettera pubblica, apparsa sul *Financial Times*. Con essa, hanno voluto difendere il diritto delle autorità locali di stabilire limiti di velocità appropriati, in risposta alle iniziative dei governi di Inghilterra e Italia volte a ostacolare il potere di città e comuni di applicare limiti di velocità più bassi e di usare telecamere per il controllo del traffico.

La questione della Città 30 è dunque emblematica anche del rapporto fra Stato e autonomie locali in Europa e della capacità di innovazione delle città, che spesso – in una logica a volte di valorizzazione

del principio di sussidiarietà e a volte, invece, di supplenza in difetto di scelte coraggiose nazionali – sperimentano, aprono la strada, anticipano cambiamenti, che dal basso arrivano successivamente anche all'agenda politica nazionale. Come l'ONU ha ben constatato qualche anno fa, in occasione della VI Settimana globale della sicurezza stradale e del lancio della connessa campagna *Streets for Life – Love30*: «In diversi Paesi è stato avviato il processo verso politiche nazionali per limiti di 30 km/h. Nel frattempo, nelle città di tutto il mondo vengono implementati limiti di velocità ridotti».

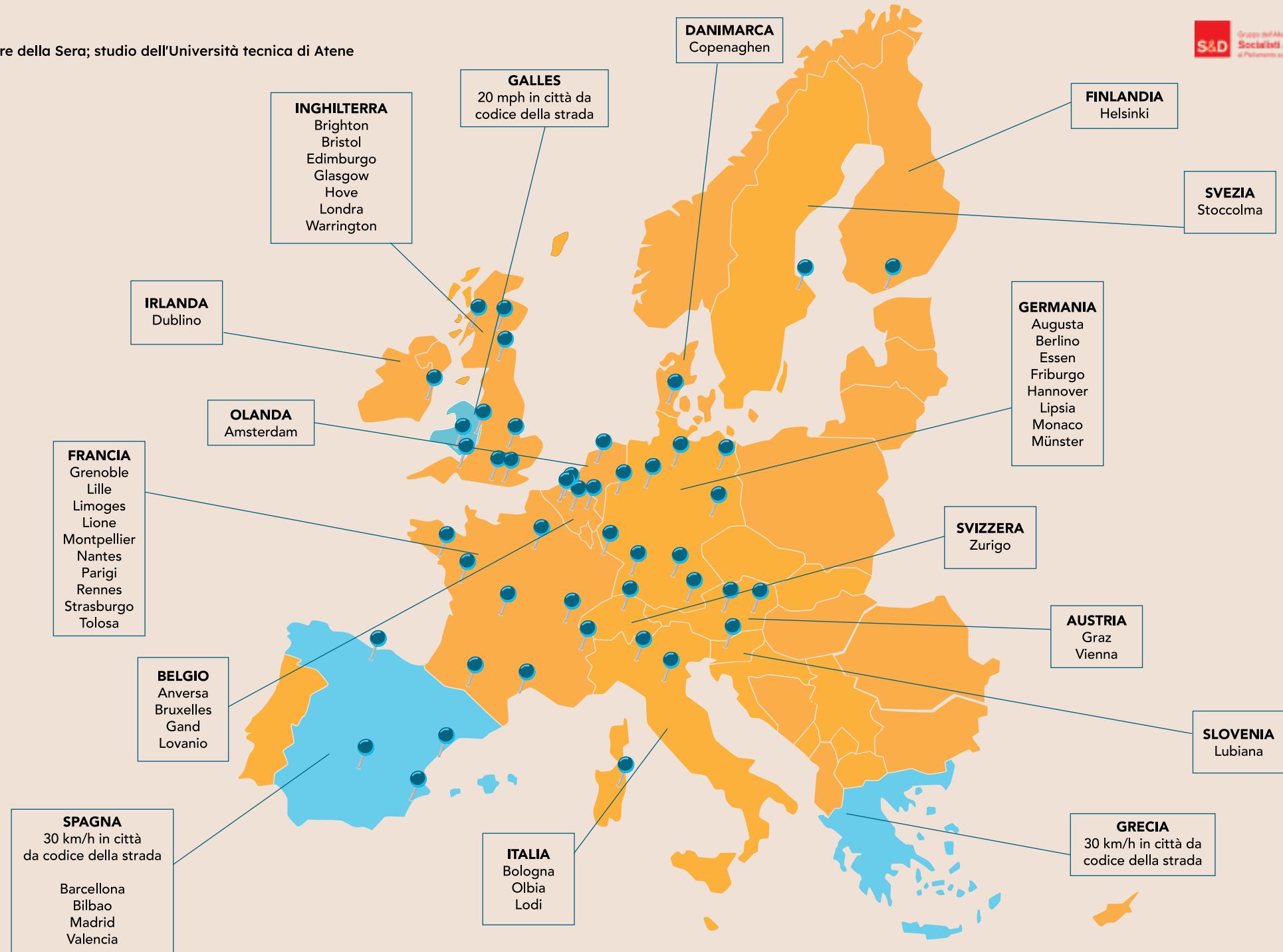
3. Casi di successo di Città 30 in Europa

Il processo storico di sviluppo e applicazione a livello locale del modello Città 30 in Europa non è stato lineare nel corso del tempo, come spesso accade con le innovazioni. Possiamo identificare sommariamente tre grandi fasi.

Gli *albori* di questa politica risalgono all'inizio degli anni '90, quando fu sperimentata da pochissime città pioniere, in particolare Graz, che è considerata la prima Città 30 europea. Quella austriaca appare la prima città ad aver superato il modello più classico delle zone 30 in favore di una generalizzazione del limite di 30 km/h su tutte le strade non primarie, con l'applicazione di un criterio funzionale al posto di una perimetrazione caso per caso.

Questo «modello 50/30», cioè 50 km/h sulla rete stradale di base e 30 km/h sulla rete stradale complementare, e il segnale di zona/tempo 30 erano stati introdotti dalla Svizzera già tra il 1989 e il 1991. In precedenza, il limite di 30 km/h nelle aree urbane era stato previsto dalla Svezia all'inizio degli anni '70 (ma soltanto dal 1998 i Comuni hanno potuto applicarlo autonomamente), mentre la zona 30 era stata introdotta come categoria stradale negli anni '80 nei Paesi Bassi, che più di recente hanno aggiunto pure la nuova tipologia di strada "GOW30" (estendendo così l'applicabilità del limite più basso anche a strade di distribuzione del traffico).

Fonti: Corriere della Sera; studio dell'Università tecnica di Atene



Tornando alla Città 30, un *nuovo inizio* si è avuto orientativamente nel periodo 2015-2019, quando alcune città, soprattutto francesi e spagnole, hanno (ri)cominciato a rendere i 30 km/h la regola generale di velocità o comunque a estenderla in modo molto ampio in area urbana. Questo spesso è accaduto anche grazie a normative nazionali che già prevedevano, o che nel frattempo avevano concesso, maggiore autonomia alle autorità locali nella determinazione dei limiti di velocità urbani.

Infine, la *diffusione su larga scala* del modello Città 30 è avvenuta dal 2020 in avanti, con la pandemia da Covid-19 che ha agito come acceleratore di cambiamento della mobilità e dello spazio pubblico e con i nuovi piani globali ed europei per il decennio 2021-2030, appena approvati, che hanno espressamente raccomandato i 30 km/h come regola generale di velocità in ambito urbano. Negli ultimi cinque anni, questi fattori hanno generato due risultati significativi, uno quantitativo e uno qualitativo. Da un lato, è aumentato esponenzialmente il numero di città europee che hanno deciso di diventare Città 30, appartenenti peraltro a una maggiore varietà di Paesi nelle diverse aree geografiche del continente rispetto al passato. Dall'altro, è stato favorito un salto di livello di governance, col passaggio dal piano delle scelte locali dei singoli Comuni all'assunzione della velocità predefinita di 30 km/h nella legislazione di alcuni, primi Paesi (Spagna, Galles, Grecia e a breve anche Irlanda).

Di seguito abbiamo scelto di stilare una rassegna che, senza pretesa di esaustività, include una quindicina di città situate in una dozzina di Stati: casi ritenuti emblematici per le caratteristiche della misura o per il processo o per i dati disponibili.

3.1. Italia

Bologna

È la prima grande Città 30 italiana: da gennaio 2024, dopo un periodo transitorio di sei mesi per posare la segnaletica e sensibilizzare le persone, circa il 70% delle strade urbane di Bologna ha il limite di 30 km/h. È stata una scelta politica fortemente voluta dal Sindaco Matteo Lepore, del PD, che aveva inserito questo punto già

nel programma elettorale della coalizione di centrosinistra, anche accogliendo le istanze di 40 associazioni riunite nella campagna civica *Bologna 30*, premiata dall'UE come *Best Mobility Action* del 2021. L'amministrazione sta portando avanti un progetto integrato fatto di nuove regole di velocità più sicure, di controlli della Polizia locale, di ridisegno progressivo delle strade, di una grande campagna di comunicazione e coinvolgimento dei cittadini. Dopo un anno di applicazione della misura, tutti gli indicatori sono positivi: è migliorata la sicurezza stradale, si sono ridotti il traffico e l'inquinamento, la mobilità sostenibile è cresciuta. In particolare, il numero di persone morte sulla strada si è dimezzato (da 20 a 10), toccando su base annua il minimo storico dal 2013, salvo il periodo Covid a mobilità limitata. Per la prima volta dal 1991 (il dato ISTAT più vecchio disponibile a livello cittadino), nessuna persona è stata uccisa mentre camminava o attraversava sulle strade di Bologna: o pedoni deceduti, e -16% quelli investiti. Sono calati gli incidenti stradali (di oltre il 13%) e i feriti (di poco più dell'11%), con miglioramenti ancora più consistenti sulle strade radiali. Sono diminuiti fortemente gli incidenti più gravi (-31%), classificati dal 118 con "codice rosso". Si sono ridotti sia il traffico veicolare (-5%) che i livelli di biossido di azoto (-29%), l'inquinante più legato al traffico urbano. C'è stato un vero e proprio boom per l'utilizzo del bike sharing (+69%) e del car sharing (+44%) e per i viaggi sul Servizio Ferroviario Metropolitano nell'area urbana (+31%). Sono aumentati in modo significativo anche gli spostamenti in bicicletta (+10%). E i tempi di percorrenza? Solo 54 secondi in più per uno spostamento di 10 km (in città quello medio è ben più corto), secondo i dati TomTom, o meno di 30 secondi su un viaggio medio di circa 10 minuti, sulla base dei dati delle scatole nere analizzati dalla società GO-Mobility. Quest'ultima ha rilevato anche un tasso di rispetto del limite arrivato quasi al 60% delle percorrenze chilometriche su strade a 30 km/h; una diminuzione del 31% delle accelerazioni anomale e addirittura del 58% delle frenate brusche; e un calo delle emissioni inquinanti e climaltermianti fino al 17% grazie alla riduzione degli stop-and-go. Grazie a questa iniziativa, il Comune di Bologna ha vinto diversi premi, sia europei (i premi assegnati dalla Commissione europea per la mobi-

lità sostenibile, l'*European Mobility Week Award*, e per la sicurezza stradale, l'*UE Urban Road Safety Award*), sia internazionali (il prestigioso premio per la sicurezza stradale urbana dell'International Road Federation).

Bologna è stata la prima grande città in Italia a diventare Città 30. Una scelta storica che abbiamo portato avanti anche forte dell'esperienza di altre città europee, che già da tempo hanno sperimentato e adottato questa misura con ottimi risultati in termini di riduzione degli incidenti e vite salvate, di miglioramento della qualità della vita e dello spazio pubblico e dell'aria. Risultati che, già nel primo anno e mezzo, abbiamo conseguito anche a Bologna.

Per noi la Città 30 non è solo un limite di velocità, ma un progetto complessivo di città, che sta facendo di Bologna una città più sicura, inclusiva, sostenibile e che tutela le fasce deboli della popolazione, rendendo lo spazio pubblico più bello e vivibile per tutte e tutti. Stiamo perseguitando questi obiettivi anche con tanti interventi fisici (ridisegno delle strade, interventi verdi, piazze scolastiche) e con il potenziamento del sistema di trasporto pubblico. L'aspirazione è quella di vedere i cittadini, a partire dai bambini e dalle bambine, potersi riappropriare delle strade della nostra città, muovendosi in sicurezza.

– Matteo Lepore, Sindaco

Olbia

Nel giugno 2021, la città di Olbia – su forte impulso del Sindaco Settimo Nizzi, a capo di una coalizione di centrodestra – ha introdotto il limite di 30 km/h su tutto il centro abitato, sia nel capoluogo che nelle frazioni, escludendo solo alcune vie periferiche di natura statale o provinciale, con l'obiettivo dichiarato di una città sempre più sicura e a misura di cittadino. Oltre al generale miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale, i valori di biossido di azoto sono scesi del 30% e l'inquinamento acustico ha registrato una riduzione di circa 3 decibel.

La disposizione ha il duplice obiettivo di aumentare la sicurezza per le persone e di consolidare un nuovo concetto di mobilità urbana sempre più ecosostenibile. Si tratta di una scelta in linea con quelle di città importanti a livello nazionale ed europeo. Un altro passo avanti per rendere la nostra città sempre più bella, fruibile e a dimensione di

cittadino. Siamo molto orgogliosi che Olbia sia un esempio a livello nazionale e speriamo che la nostra esperienza possa aiutare a portare avanti l'iniziativa in altri Comuni o, meglio ancora, una legge nazionale.

– Settimo Nizzi, Sindaco

Lodi

A partire dal mese di dicembre 2024 il limite di 30 km/h è stato esteso – progressivamente con la posa della segnaletica – alla maggior parte delle strade urbane di Lodi, tutte quelle classificate come locali o interzonali (circa 400). Sono state istituite contemporaneamente ventidue nuove “zone 30” in tutta la città, per renderla più sicura per tutte le persone. Le nuove strade che sono diventate più vivibili grazie a questa misura sono strade residenziali, vicino ai parchi, alle scuole, alle funzioni produttive, mentre sono rimaste a 50 km/h gli assi della mobilità inter-quartiere.

Negli ultimi anni, città di ogni dimensione sono chiamate a confrontarsi con sfide decisive: il cambiamento climatico, la sicurezza stradale, la qualità dell'aria e la vivibilità dello spazio urbano. Anche realtà come Lodi possono e devono essere protagoniste attive di questa trasformazione.

Nel 2023 abbiamo introdotto il limite dei 30 km/h su tutte le strade residenziali e di quartiere del territorio urbano, ad eccezione delle strade ad alta percorrenza: una scelta coraggiosa e responsabile, nata dall'ascolto della comunità e guidata dalla volontà di migliorare la qualità della vita. È una misura che rende le nostre strade più sicure, più accessibili e più vicine alle esigenze di chi si muove ogni giorno in città, a piedi, in bici o con mezzi sostenibili.

Siamo convinti che i grandi cambiamenti del nostro tempo non si realizzino solo nelle grandi capitali, ma anche grazie alle scelte concrete di città come la nostra. In un contesto europeo che guarda con sempre maggiore attenzione alla sostenibilità, Lodi vuole essere un punto di riferimento per politiche urbane innovative, inclusive e orientate al futuro.

– Andrea Furegato, Sindaco

Procida

L'isola di Procida, in Campania, è probabilmente la prima “Isola 30”: nell'estate del 2025 il Comune – amministrato da un sindaco di una lista civica locale – ha varato una serie di ordinanze per ridurre i limiti di velocità, allo scopo di migliorare la sicurezza stradale (in particolare delle tante persone che si muovono a piedi e in bici), la qualità della vita di abitanti e turisti, l'attrattività dell'isola. Le principali strade isolate sono state regolate a 30 km/h, con l'eccezione di due vie di collegamento a 40 km/h e alcune vie senza marciapiedi invece a 20 km/h. Restano ancora non disciplinate alcune strade minori, che sono comunque così strette da non consentire fisicamente velocità alte. Oltre all'installazione della segnaletica verticale, sono stati avviati i controlli della Polizia locale con telelaser: nei primi cinquanta giorni sono state registrate 51 violazioni.

3.2. Spagna

Legislazione nazionale

La Spagna è stata pioniera in Europa nell'invertire a livello statale la regola e l'eccezione nella disciplina dei limiti di velocità in città, recependo gli indirizzi internazionali ed europei. Nel 2020 il Governo spagnolo, guidato dal premier socialista Pedro Sánchez, ha infatti modificato il regolamento generale di circolazione introducendo il limite di 30 km/h sulla maggior parte delle strade urbane. Fanno eccezione solo quelle con due o più corsie veicolari per senso di marcia (quindi a 4 corsie; peraltro nel calcolo non si considerano le corsie riservate ai mezzi pubblici): sono rimaste a 50 km/h, fatta salva però la facoltà degli enti locali di abbassare comunque la velocità se ritenuto necessario. Per di più, è stato stabilito un limite ancora inferiore, di 20 km/h, per le strade a piattaforma unica, in cui non c'è dislivello tra marciapiede e carreggiata. La nuova normativa è entrata in vigore nel maggio 2021 e si stima che circa il 70% delle strade delle città spagnole sia oggi a 30 km/h.

Valencia

Ad aprire la strada al cambiamento della normativa nazionale era stata la città di Valencia che prima, nel 2015, aveva reso obbligatorio il limite di velocità di 30 km/h in tutto il suo centro storico, e successivamente, a giugno 2019, lo aveva esteso al 64% delle strade cittadine, in buona sostanza tutte quelle nei quartieri, per renderle più sicure e tranquille, arrivando nel giro di due anni a una copertura attorno al 73%. La Città 30 rientrava in un programma più ampio dell'amministrazione comunale, guidata dal Sindaco espressione del partito valenciano Compromís in coalizione con il Partito socialista, che negli stessi anni ha pedonalizzato piazze, potenziato il trasporto pubblico, ampliato la rete ciclabile e aumentato le infrastrutture verdi e blu: tutto questo ha portato Valencia a essere nominata “Capitale verde europea 2024” dalla Commissione europea.

Le città del XXI secolo affrontano molte sfide: diventare più vivibili, sicure, accessibili, efficienti, più resilienti e capaci di adattarsi ai cambiamenti climatici. Con questo obiettivo, dal 2015 abbiamo promosso il piano di trasformazione “Strategia Urbana Valencia 2030”. La modernizzazione del traffico, la democratizzazione e la rinaturalizzazione dello spazio pubblico hanno costituito alcuni dei pilastri fondamentali del nuovo modello urbano.

Sin dall'inizio, abbiamo dichiarato tutto il centro storico, la Ciutat Vella [Città Vecchia], zona a 30 km/h o meno, lavorando su progetti di riduzione e calmierazione del traffico, creando superblocchi attorno agli edifici storici di Valencia. Così, in pochi anni, il traffico è stato ridotto fino al 90% nel distretto centrale, con la pedonalizzazione di 30.000 mq, completata da 150.000 mq di nuove aree verdi e pedonali in tutta la città negli otto anni complessivi del mandato.

Queste misure fanno parte di un progetto complessivo di vivibilità in tutti i quartieri, completato con la nuova Ordinanza sulla Mobilità, approvata nel giugno 2019, che ha reso realtà il limite di 30 km/h (o inferiore) su oltre il 75% delle strade di Valencia, nel quadro di una regolamentazione significativa per proteggere le persone che camminano e vanno in bicicletta. Un piano pionieristico in tutta la Spagna che ha protetto la vita, ridotto l'uso dell'auto e promosso alternative di mobilità di qualità superiore.

Ora, arrivando a Valencia in auto, si viene accolti da un grande cartello: “Valencia Città 30”.

– Giuseppe Grezzi, già Assessore alla mobilità

3.3. Paesi Bassi

Amsterdam

Fino agli anni '70 le strade di Amsterdam assomigliavano a quelle caotiche e pericolose che ancora oggi caratterizzano alcune città italiane: da allora e nel giro di pochi decenni, per volontà politica e per la spinta popolare del movimento “Stop all’uccisione dei bambini sulle strade”, la città olandese ha deciso di cambiare ed è diventata un punto di riferimento mondiale per le politiche sulla mobilità ciclistica e lo spazio pubblico. Nel dicembre 2023, durante il secondo mandato della Sindaca di Sinistra Verde, Amsterdam ha introdotto il limite dei 30 km/h per circa l’80% delle strade urbane, con un percorso di modifica della segnaletica e di adattamento dei cittadini a guidare nel rispetto del nuovo limite avviato nei tre mesi precedenti. Il cambiamento è stato presentato con questo messaggio di fondo, improntato a un’idea di solidarietà sulla strada: «Andiamo a 30 km/h l’uno per l’altro: guidando insieme un po’ più lentamente, facciamo in modo che tutti possano muoversi in sicurezza e senza preoccupazioni nella nostra città». Il report dei primi sei mesi di Città 30 ha restituito importanti risultati: la velocità è effettivamente calata (-5% quella media e -10% quella massima, la più pericolosa), il rispetto del limite è progressivamente cresciuto fino al 54%, il tempo medio di spostamento è aumentato di soli 30 secondi su tragitti di 10 minuti e 6 abitanti su 10 si dichiarano favorevoli alla misura. Dopo un anno di applicazione, gli scontri tra veicoli a motore sono diminuiti dell’11%, gli investimenti di pedoni e ciclisti sono calati del 15%, gli incidenti autonomi si sono ridotti del 18%. Inoltre, il rumore da traffico si è abbassato in media di 1,5 dB, il 63% degli automobilisti rispetta completamente o quasi il limite e l’impatto sui tempi di percorrenza dei mezzi pubblici è stato minimo: da 10 a 40 secondi in più su un intero viaggio da un capolinea all’altro, rispettivamente per i tram e i bus.

Stiamo guidando a 30 km/h per aumentare la sicurezza stradale e ora stiamo vedendo che funziona. Spesso ci vuole un po’ di tempo prima che tutti gli utenti della strada si abituino: a Bruxelles, ad esempio, abbiamo visto la velocità diminuire costantemente nei primi tre anni. Trovo quindi incoraggiante che dopo solo un anno abbiamo già assistito a una

riduzione dell’11% degli incidenti che coinvolgono veicoli a motore sulle strade in cui è stato introdotto il limite di 30 km/h, anche se abbiamo iniziato ad applicarlo solo dopo sei mesi. Spero che questa tendenza continui: sarebbe fantastico se nei prossimi anni assistessimo a un’ulteriore riduzione della velocità e degli incidenti.

– Melanie van der Horst, Assessora alla mobilità e ai trasporti

3.4. Belgio

Bruxelles

Nel gennaio 2021, il governo di centrosinistra della Regione di Bruxelles-Capitale ha introdotto il limite di 30 km/h su tutte le strade urbane, ad eccezione di alcune arterie principali specificamente regolate e segnalate a 50 km/h, coprendo così circa il 90% delle strade della città e degli altri diciotto Comuni che fanno parte dell’area metropolitana. Questa misura, applicata mediante oltre 100 autovelox e continui interventi infrastrutturali di *traffic calming*, ha avuto un impatto notevole in termini di riduzione del numero e della gravità degli incidenti stradali: ad esempio, nel 2019 si erano verificati 23 scontri mortali, scesi a 10 nel 2024; il 2024 è stato l’anno con il minor numero di feriti nell’ultimo decennio; il rischio di incidente per i ciclisti è calato di un terzo, considerando che i flussi di biciclette nel frattempo sono aumentati del 50%. È stata rilevata una visibile riduzione della velocità media su tutte le strade (sia su quelle passate da 50 a 30 km/h, sia su quelle in cui il limite è rimasto invariato), che riflette un crescente rispetto del limite da parte dei conducenti. Non si è verificato alcun aumento della congestione. Non ci sono state variazioni significative né alla velocità commerciale dei bus, né ai tempi di percorrenza delle auto: anzi, in alcuni casi, si sono registrati miglioramenti grazie a una maggiore fluidità del traffico. Dal punto di vista ambientale, il calo della velocità si è tradotto in una diminuzione del rumore da traffico stradale che varia da -1,5 a -4,8 dB(A).

Zero morti sulle nostre strade entro il 2030 rimane un obiettivo importante per la Regione di Bruxelles Capitale. Per raggiungere questo obiettivo, la Città 30 è uno dei pilastri fondamentali. E cinque anni

dopo, constatiamo che questa misura funziona. Ma c'è ancora molto lavoro da fare.

La velocità non è una soluzione, anzi può far emergere il peggio di noi e aumentare il rischio e la gravità degli incidenti. Dobbiamo sempre mantenere la prudenza: nessuna scusa giustifica un incidente stradale.

La Città 30 funziona perché i cittadini di Bruxelles rispettano le regole. Abbiamo osservato che con il passaggio a 30 km/h la velocità è diminuita anche sulle strade dove il limite è ancora di 50 km/h. La maggior parte degli automobilisti si attiene alle norme, e questo si riflette nella riduzione del rumore e degli incidenti. Si nota una diminuzione degli incidenti, soprattutto per pedoni e automobilisti, e una riduzione della gravità delle conseguenze. Meno incidenti, meno vittime, meno rumore: la Città 30 rende la nostra città più gradevole e vivibile, Bruxelles è una pioniera in Europa.

– Elke Van den Brandt, Ministra della mobilità

3.5. Francia

Legislazione nazionale

La Francia non ha invertito il rapporto tra regola ed eccezione nel codice della strada, ma già dieci anni fa, nel 2015, ha creato la base legale, all'interno del codice generale delle autorità locali, affinché i Sindaci possano autonomamente impostare il limite di velocità di 30 km/h, anche in modo permanente, in una parte o anche in tutta la rete stradale dell'area urbana, motivando la loro decisione con esigenze di sicurezza stradale, di mobilità o di protezione dell'ambiente.

Parigi

Dall'agosto 2021 in tutta Parigi il limite generale di velocità è stato fissato a 30 km/h (che già in precedenza si applicava al 60% delle strade): sono state escluse soltanto la tangenziale e alcune vie a grande scorrimento. Diversi mesi dopo l'attuazione di questa misura, è stata registrata una diminuzione del 25% del numero di feriti e del 40% degli incidenti con morti o feriti gravi, oltre a un calo di 3 dB dell'inquinamento acustico.

La Città 30 si inserisce in una più ampia strategia di trasformazione radicale della mobilità e dello spazio pubblico di Parigi. Tra le

misure principali volute dalla Sindaca socialista Anne Hidalgo, figurano la riduzione da 70 a 50 km/h del limite di velocità sulla tangenziale (il *Périphérique*), l'istituzione della ZTL nel centro storico della città e della zona a basse emissioni su una vasta area metropolitana, la chiusura al traffico della riva destra della Senna, le centinaia di strade scolastiche pedonali, l'espansione della rete di piste e corsie ciclabili, la desiglizzazione dall'asfalto e il rinverdimento di 500 strade e piazze, la rimozione di decine di migliaia di posti auto su strada per piantare alberi e per restituire spazio pubblico alle persone, ai percorsi pedonali e ciclabili, all'economia locale. L'insieme di questi progetti sta rivoluzionando la qualità urbana, ambientale e della vita di Parigi, che ha dimezzato l'inquinamento (biossido di azoto e polveri sottili) e raddoppiato l'uso della bicicletta in città.

30 km/h: la velocità della vita urbana. Impostando il limite massimo di velocità a 30 km/h sulle strade di Parigi, si apre davanti a noi una nuova visione della città. La sicurezza stradale migliora, il rumore diminuisce e nascono nuove abitudini. La strada non è più monopolizzata da un solo mezzo di trasporto – l'automobile – che occupava tutto lo spazio: diventa uno spazio condiviso per tutti gli usi.

Con le "strade scolastiche", le vie davanti a ogni scuola vengono pedonalizzate e, dove possibile, piantumate. Bambini e genitori possono andare a scuola a piedi o in bicicletta in sicurezza. I genitori possono chiacchierare davanti alla scuola mentre i bambini giocano in strada, senza dover essere tenuti per mano. Fuori dagli orari scolastici, in particolare le persone anziane possono riposarsi e prendersi una pausa sulle panchine davanti alla scuola. La strada diventa un beneficio per tutti. Quando rinverdità, offre fresco e ombra, tanto ricercati quando le temperature salgono, e il benessere dato dalla presenza di piante e alberi in città.

Un nuovo paesaggio si apre davanti a noi: quello della "città giardino", dove la natura non è più confinata ai parchi e ai giardini, ma trabocca oltre, irrigando ogni strada e l'intera città. È così che la città diventa non solo respirabile ma anche desiderabile e vivibile per tutti.

– Christophe Najdovski, Assessore alla mobilità e allo spazio pubblico

Lione

Da marzo 2022, la velocità massima consentita è 30 km/h in quasi tutta la città di Lione: secondo il modello tipico della Città 30, infatti, il limite di 30 km/h è diventato lo standard per la maggior parte delle strade urbane, mentre i 50 km/h sono stati mantenuti solo su determinate strade. L'esperienza di Lione, oltre che per la sostanziale inversione tra regola ed eccezione, è interessante anche perché si muove in un'ottica metropolitana: non solo il capoluogo, ma anche una quarantina di altri Comuni circostanti che fanno parte della metropoli hanno adottato o adotteranno progressivamente il limite predefinito di 30 km/h sulle loro strade urbane. A oggi già due terzi della popolazione dell'area metropolitana vive in regime di Città 30.

A un anno dall'attuazione del provvedimento, è stato redatto un primo bilancio senz'altro incoraggiante: il tasso di incidenti si è ridotto del 22% e il numero di persone ferite ospedalizzate è diminuito del 40%.

La strategia Vision Zero, adottata nel dicembre 2022 dal Consiglio metropolitano, afferma che nessuno dovrebbe temere per la propria sicurezza semplicemente spostandosi. Per la Métropole, proteggere gli utenti nello spazio pubblico, in particolare i più vulnerabili, è una priorità. Così, collaborando con i Comuni volontari della Métropole, oggi due terzi degli abitanti vivono in un Comune dove il limite di velocità è stato ridotto a 30 km/h. In queste aree, gli incidenti gravi o mortali si sono dimezzati in tre anni e l'incidentalità complessiva è diminuita due volte più rapidamente rispetto ai Comuni dove il limite è rimasto a 50 km/h. Questo dimostra che è proprio la combinazione tra la riduzione della velocità massima consentita e la riqualificazione dello spazio pubblico a favore delle modalità di spostamento più vulnerabili a portare risultati concreti: nel 2024 si sono registrati quasi 1000 incidenti in meno rispetto al 2019! La Città 30 non è infatti solo una questione di limitare la velocità, ma di ripensare lo spazio pubblico per metterlo al servizio di tutti.

– Bruno Bernard, Presidente della Métropole

3.6. Regno Unito**Galles**

Il Galles è la prima nazione nel Regno Unito che, sotto la guida di un governo laburista, ha deciso di ridurre il limite massimo di velocità da 30 a 20 miglia orarie (mph) in qualsiasi area edificata dei centri abitati. Dopo la Spagna, è il secondo Paese ad aver introdotto a livello nazionale questo cambiamento normativo. Nel settembre 2023 le 20 mph sono entrate in vigore come limite predefinito per la maggior parte delle strade urbane, in tutte le città. La generalizzazione del limite ridotto nelle aree urbane è avvenuta secondo un particolare criterio, indicativo della presenza di persone sulla strada oltre al traffico motorizzato: le 20 miglia orarie si applicano infatti in tutte le strade nelle quali i lampioni non sono distanti più di 180 metri l'uno dall'altro. Dopo un anno di applicazione, i dati sono positivi: si sono verificati circa 100 casi in meno tra morti e feriti gravi sulle strade a 20 e 30 mph, il numero di collisioni è stato inferiore del 26% e il numero dei feriti del 28%.

Londra

Nel 2025 il limite di 20 miglia orarie è arrivato a coprire più della metà delle strade di Londra ed è diventato la velocità massima predefinita in ben 21 distretti su 33. Le prime aree a velocità ridotta nella capitale inglese risalgono al 1989, ma dal 2018 e ancor più dopo la pandemia del 2020 il processo di estensione del limite salva-vita ha accelerato in modo significativo, nell'ambito di una più generale strategia per la mobilità sostenibile portata avanti dal Sindaco Sadiq Khan, esponente del Partito laburista. Entro l'anno prossimo è previsto che crescano ulteriormente le strade interessate, a seguito di una nuova e circostanziata ricerca condotta da *Transport for London* sui dati statistici fino al 2023, che ha dimostrato l'efficacia della misura, con forti riduzioni di incidenti (-35%), morti (-40%) e feriti gravi (-34%), fra tutti gli utenti della strada (eccetto solo i motociclisti) e in particolare tra i bambini (-75% di vittime). L'analisi dei tempi di percorrenza, dei flussi di traffico e delle velocità ha dimostrato inoltre che il limite di velocità di 20 miglia orarie non ha aumentato la

congestione stradale, né ci sono evidenze di rallentamento dei mezzi pubblici di superficie.

Ogni anno più di 4000 persone muoiono o rimangono gravemente ferite sulle strade di Londra. L'evidenza è chiara: ridurre la velocità sulle strade più pericolose salva vite umane.

Riducendo i limiti di velocità sulle strade gestite da Transport for London all'interno della Congestion Charge Zone, salviamo vite umane e, allo stesso tempo, rendiamo le nostre strade più attraenti e piacevoli per i londinesi che a piedi o in bicicletta si muovono nella capitale. Questo è un passo fondamentale per trasformare Londra in una città più vivibile e sostenibile. I nostri piani coraggiosi e di vasta portata sono tra i più ambiziosi al mondo e si fondono su un principio semplice: nessuna morte o lesione grave sulle strade di Londra deve essere considerata accettabile o inevitabile. Ridurre la velocità è una delle cose più importanti che possiamo fare per rendere le nostre strade più sicure.

– Sadiq Khan, Sindaco

3.7. Germania

Legislazione nazionale

Nel 2021 è nata l'iniziativa *Città più vivibili grazie a velocità appropriate*: nel corso degli anni hanno aderito più di 1000 fra città, comuni e distretti, che rappresentano oltre 40 milioni di residenti in Germania. La richiesta principale dei Sindaci, appartenenti in modo trasversale a SPD, CDU, Verdi, Sinistra e liste civiche, era di modificare la normativa federale per consentire agli amministratori locali un'implementazione più ampia del limite di velocità di 30 km/h (“Tempo 30”), per migliorare la sicurezza e ridurre rumore ed emissioni. Nel 2025 il Consiglio federale ha approvato il nuovo regolamento amministrativo per il codice della strada che, pur mantenendo i 30 km/h come eccezione da valutare e motivare caso per caso nelle aree urbane, ha concesso maggiori margini di flessibilità e autonomia rispetto al passato. La sicurezza stradale è stata messa chiaramente in priorità rispetto alle esigenze del traffico, è stata ampliata la fascia dei luoghi e dei percorsi sensibili che giustificano la riduzione della velocità, è stato eliminato l'obbligo di provare l'esistenza di un pericolo specifico nel caso di presenza di

attraversamenti pedonali e corsie riservate ai bus ed è stato consentito di uniformare il limite a 30 km/h lungo una strada anche se fra un tratto e l'altro, per un'estensione massima di 500 metri, non c'è uno specifico attrattore a rischio.

Friburgo in Brisgovia

L'applicazione del limite di 30 km/h nella maggior parte delle strade cittadine a Friburgo in Brisgovia è avvenuta nel 2017. Successivamente, l'applicazione è stata estesa, nel 2018, all'intera rete stradale urbana negli orari notturni (dalle 22 alle 6), per tutelare la salute e il riposo dei residenti dal rumore del traffico, e nel 2023 in modo permanente anche in una serie di strade principali, a due o più corsie per senso di marcia, che nel provvedimento originario erano rimaste a 50 km/h. La città è nota per essere un modello di sostenibilità in Europa, con l'esempio del Vauban, il quartiere senz'auto, ricco di verde e basato sull'utilizzo di energie rinnovabili. Nel campo della mobilità, già dieci anni fa Friburgo ha raggiunto uno *share modale* del 79% di spostamenti sostenibili a piedi, in bici e coi mezzi pubblici, con la quota dell'auto ridotta al 21%. Friburgo ora vorrebbe diventare un Comune modello in cui i 30 km/h rappresentano il limite di velocità standard e non l'eccezione.

Con questa iniziativa vogliamo fare da apripista. Ci sono numerose ragioni convincenti per armonizzare il limite a 30 km/h in tutta la città. Per questo spero vivamente che il Ministero federale dei trasporti accetti la nostra proposta e percorra con noi questa strada. Dal modello sperimentale trarrebbero beneficio tutti. Gli automobilisti avrebbero norme chiare a cui attenersi, e il traffico scorrerebbe meglio e in modo più sicuro. Ciclisti e pedoni sarebbero meglio integrati e protetti dal punto di vista del traffico. Tutto questo costituirebbe un contributo importante per una mobilità sostenibile, per la sicurezza e la qualità della vita.

– Martin Horn, Sindaco

3.8. Austria

Graz

Graz è stata la prima città in Europa a introdurre nel lontano 1992 un limite di velocità generale di 30 km/h su quasi l'80% delle strade urbane, tutte quelle considerate secondarie. Già nel giro dei primi due anni, il numero di incidenti stradali è diminuito del 25%. Le strade a 30 km/h sono risultate significativamente più sicure: infatti ben l'80% degli incidenti è avvenuto sulle strade rimaste a 50 km/h, nonostante costituiscano solo un quinto dell'intera rete urbana. Con la Città 30 sono diminuiti anche il rumore, fino a -1,9 dB(A), e la concentrazione di biossido di azoto (-24%) nelle strade a bassa velocità. Una volta provati i benefici, le aspre critiche iniziali della cittadinanza verso la novità (comprese la raccolta di migliaia di firme e la nascita di un "partito dell'auto", sparito nel giro di breve tempo), introdotta da un'amministrazione di orientamento politico conservatore, si sono trasformate in un consenso vasto. Secondo i sondaggi, i favorevoli sono passati dal 44% poco prima dell'implementazione, al 60% dopo un mese e al 77% dopo due anni, raggiungendo l'81% a dieci anni di distanza. Nel 2023 è stata compiuta una revisione del provvedimento, che ha portato a estendere i 30 km/h in ulteriori quindici strade della città.

Graz è stata la prima città europea a introdurre un limite generale di 30 km/h sulle strade secondarie – e siamo ancora orgogliosi di questo primato. I risultati parlano da soli: meno incidenti, meno inquinamento, più sicurezza. Ma la riduzione della velocità non riguarda solo i numeri – riguarda le persone. Strade con limite a 30 km/h offrono più spazio a bambini, anziani, ciclisti e a tutti coloro che si muovono a piedi. Rendono la nostra città più vivibile. Stiamo continuando lungo questo percorso: estendendo il limite dei 30 km/h a sempre più strade e combinandolo con un design urbano più verde. Per una città in cui le persone vengono prima di tutto.

– Judith Schwentner, Consigliera per la mobilità e la pianificazione urbana

3.9. Finlandia

Helsinki

Le prime restrizioni a 30 km/h nella capitale finlandese risalgono al 2004, quando è stata ridotta la velocità nel centro e in alcune zone residenziali. Nelle aree in cui il limite di velocità è stato modificato, i feriti tra i pedoni sono diminuiti del 19% e i danni ai veicoli del 34%; il miglioramento maggiore è stato osservato nel centro, dove il numero di feriti legati al traffico è diminuito del 42%. Sulla scorta dei risultati positivi, nel 2019 – durante il mandato di un sindaco espressione del partito politico liberal-conservatore – la velocità massima di 30 km/h è stata generalizzata praticamente in tutte le strade urbane, lasciando un limite comunque ridotto a 40 km/h (in luogo di 50 km/h) soltanto in alcune arterie principali della città. Proprio nell'anno di introduzione della Città 30, la *Vision Zero* è diventata realtà, almeno per quanto riguarda gli utenti attivi e vulnerabili della strada: quell'anno Helsinki, insieme a Oslo, ha registrato zero incidenti mortali ai danni di pedoni, ciclisti, bambine e bambini sulle strade.

3.10. Svizzera

Zurigo

La città di Zurigo ha iniziato nel 1991 a introdurre i limiti di velocità a 30 km/h, partendo dalle aree residenziali e poi estendendo gradualmente i 30 e anche i 20 km/h fino a coprire oltre la metà delle strade cittadine. Il processo non si è mai fermato, tanto che una tappa importante dell'ampliamento della rete stradale interessata risale al novembre 2021. A seguito di questa misura, è stata osservata una riduzione del 25% degli incidenti mortali, del 16% degli scontri tra auto e pedoni e del 20% del numero di pedoni feriti. È stato anche riscontrato che il rumore del traffico è diminuito in media di 1,6 dB durante il giorno e di 1,7 dB di notte. Secondo un sondaggio che ha coinvolto 900 cittadini, il 70% delle persone ha approvato la velocità ridotta nella propria strada. Inoltre, da un'indagine del 2019 è emerso che nelle strade a velocità ridotta il rumore

è diminuito fino al 50%, mentre i tempi di percorrenza hanno subito ritardi limitati, fra i 10 e i 30 secondi al chilometro, ma non nelle ore di punta in cui si sposta la maggior parte delle persone, in cui la velocità è già rallentata dal traffico indipendentemente dal limite massimo.

Friburgo

Nel 2023 il Comune di Friburgo ha introdotto il limite a 30 km/h su circa il 60% della rete stradale cittadina. L'obiettivo principale era ridurre l'inquinamento acustico, in adempimento alla legge federale, e migliorare la qualità di vita urbana. I dati raccolti indicano una diminuzione media di 2,1 dB durante il giorno, percepita come un calo del traffico del 40%. Tra ottobre e metà dicembre 2023, gli incidenti in città sono passati da una media di 30 a 18, azzerando i feriti gravi. Nel 2024 si è registrata una tendenza al ribasso sia nel numero sia nella gravità delle collisioni. I bus hanno subito un aumento medio di soli 22 secondi nei tempi di percorrenza complessivi.

In Svizzera, la città di Friburgo è stata una pioniera nell'introduzione del limite di velocità a 30 km/h, sia di giorno che di notte. Infatti, dall'autunno 2023, questo limite è applicato a quasi due terzi delle strade situate nel territorio comunale.

Sono state effettuate delle analisi che permettono di tracciare un primo bilancio. Primo dato rilevante: la riduzione della velocità a 30 km/h comporta una diminuzione significativa del rumore stradale. Inoltre, la sicurezza per tutti gli utenti della strada, compresi pedoni e ciclisti, risulta migliorata. È stata infatti osservata una tendenza alla diminuzione del numero di incidenti, così come della loro gravità. Infine, la riduzione della velocità ha avuto un impatto molto limitato sui trasporti pubblici, non è quindi stato necessario introdurre veicoli supplementari.

– Thierry Steiert, Sindaco

3.11. Grecia

Legislazione nazionale

Nel giugno del 2025 il Parlamento greco, su proposta del Governo (entrambi di centrodestra), ha approvato una riforma complessiva del codice della strada che prevede a livello nazionale il limite predefinito di 30 km/h sulle strade urbane, fatta eccezione per quelle a due o più corsie nell'unico o in ciascun senso di marcia. È lo stesso criterio che, applicato in Spagna (dove nel calcolo non si considerano le corsie bus), si stima abbia abbassato a 30 km/h circa il 70% delle strade delle città. La Città 30 entra così anche nella normativa statale della Grecia, secondo Stato dell'UE dopo la Spagna nel 2021 e terzo Paese europeo dopo il Galles nel 2023, mentre si attende l'operatività di un'analogia decisione da parte dell'Irlanda entro l'anno. Il nuovo codice greco prevede anche altre importanti innovazioni, ad esempio un massiccio aumento della possibilità di uso delle telecamere per accertare in automatico le infrazioni più pericolose, come la guida al telefono e la velocità eccessiva.



5.

Città 30 fra scienza, politica e società

1. La scienza: le evidenze della necessità e dei benefici dei 30 km/h

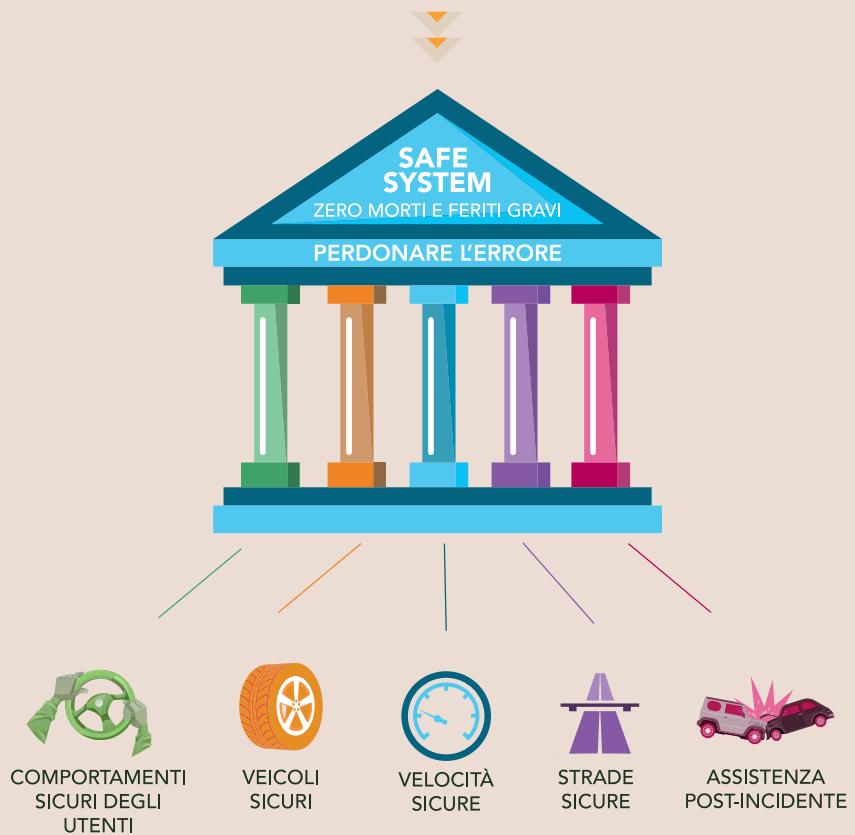
1.1. Il Safe System

Il limite predefinito di 30 km/h nei centri urbani trova il proprio fondamento nel cosiddetto *Safe System*, il “Sistema sicuro”, l’approccio che ormai da anni è stato adottato come riferimento dalla comunità internazionale che si occupa di sicurezza stradale, prima in ambito scientifico e poi anche dai decisori politici.

Rispetto all’approccio convenzionale in questa materia, il *Safe System* punta a ridurre non solo gli scontri stradali ma anche – e anzi soprattutto – gli effetti, cioè i morti e i feriti gravi, nell’ottica della *Vision Zero* di lungo periodo (tant’è vero che la diminuzione di questi ultimi è il target e l’indicatore di efficacia delle politiche globali ed europee di sicurezza stradale del decennio 2021-2030). Inoltre, questo approccio, anziché colpevolizzare le persone come avveniva tradizionalmente, fa della sicurezza una responsabilità condivisa tra i proprietari o gestori della strada, che devono stabilire regole adeguate e progettare un’infrastruttura sicura, e gli utilizzatori della strada, che su di essa sono chiamati a tenere comportamenti corretti e prudenti.

Nella stessa ottica, quest’approccio riconosce che l’essere umano può sbagliare anche sulla strada, ma il sistema stradale deve essere progettato in modo da perdonare l’errore, perché non è giusto che uno sbaglio, un’imprudenza – da qualsiasi utente sia commesso – si trasformi in una condanna a morte o in un’invalidità per sé o per le altre persone. Per questo il *Safe System* mira a creare una ridondanza – da qui la dimensione sistematica – di protezioni, per mitigare il

I PILASTRI DEL SAFE SYSTEM



rischio di scontri stradali e, soprattutto, di conseguenze gravi o letali. Questo sistema integrato si compone di 4+1 pilastri, ovvero macro-ambiti di azione a più livelli, per proteggere il più possibile le persone in strada: veicoli sicuri (tecnologia), strade sicure (infrastruttura), comportamenti sicuri (utenti), velocità sicure, assistenza post-incidente (servizi di emergenza e soccorso).

La velocità è un fattore considerato a tal punto cruciale per la sicurezza stradale, in quanto determinante della probabilità e della gravità degli scontri, che viene enucleata in modo specifico rispetto agli altri pilastri, che pure concettualmente già la includerebbero: dalle strade sicure, tramite la determinazione dei limiti di velocità da parte degli enti competenti, ai comportamenti sicuri, con il rispetto dei limiti da parte dei conducenti, fino ai veicoli sicuri, ad esempio mediante i sistemi tecnologici di adattamento intelligente della velocità.

Tutta la gestione della velocità, dunque, è riunita in un pilastro dedicato, che si basa sulla fissazione, l'applicazione e il rispetto di limiti massimi di velocità sicuri e appropriati, cioè in grado di tutelare realmente l'incolumità di tutte le persone che si trovano sulla strada. Questo concetto supera il vecchio criterio dell'85° percentile secondo cui, di fatto, è "naturalmente" corretta la velocità massima entro cui viaggiano l'85% dei guidatori: la regola si adattava alla realtà, anziché il contrario. Né possiamo considerare sufficiente il criterio tradizionale delle caratteristiche geometriche della strada, secondo cui il limite giusto è automaticamente quello della velocità per la quale è stata progettata l'infrastruttura stradale o tipico della sua categoria. L'adeguatezza dei limiti, secondo il nuovo paradigma, dev'essere valutata tenendo conto della concreta funzione, trasportistica e socio-economica, che ciascuna strada svolge e, soprattutto, della resistenza fisica del corpo degli utenti normalmente presenti sulla strada.

A quest'ultimo proposito, la maggior parte degli utenti vulnerabili, come pedoni o ciclisti, può in genere sopravvivere a velocità d'impatto fino a 30 km/h: oltre questo limite, le probabilità diminuiscono drasticamente. Agli incroci, gli impatti laterali a velocità pari o inferiori a 50 km/h di norma sono sopportabili per gli occupanti dei veicoli, ma il rischio di morte aumenta significativamente al di sopra di tale velocità. Per gli incidenti frontali, gli utenti a bordo di veicoli moderni con dispositivi di sicurezza di buona qualità possono generalmente sopravvivere a un impatto a 70 km/h con un altro veicolo di pari massa. Dando applicazione pratica a queste constatazioni derivate dalla fisica, il *Safe System* individua come sicuri e appropriati, cioè idonei a proteggere la vita umana sulla strada, i seguenti limiti massimi di velocità:

- 30 km/h per le strade, che sono la maggior parte di quelle urbane, dove possono avvenire scontri tra veicoli a motore e utenti attivi e vulnerabili della strada;
- 50 km/h per le strade, tipicamente in città, in cui ci sono incroci con possibilità di collisioni laterali tra veicoli, ma senza possibilità di coinvolgimento di utenti non motorizzati;
- 70 km/h per le strade, come le strade provinciali e le strade rurali, dove possono verificarsi collisioni frontali;
- 100 km/h per le strade, ad esempio le strade extraurbane primarie, dove la separazione fisica dei sensi di marcia impedisce collisioni sia frontali che laterali.

In un sistema sicuro, dunque, le velocità massime consentite devono essere pari o inferiori ai livelli di soglia critica indicati per ridurre il rischio di morte o di lesioni gravi. Se sono necessarie velocità più elevate, è necessaria un'infrastruttura di migliore qualità (ad esempio, sistemi di separazione o di protezione con barriera) per supportare l'aumento della velocità operativa e proteggere tutti gli utenti della strada.

1.2. Il primo studio comparato europeo sui vantaggi delle Città 30

Oggi possiamo sostenere l'assoluta efficacia del modello Città 30 a livello europeo grazie al primo studio comparato sui dati reali di ben 40 città che in Europa hanno applicato in modo generalizzato o comunque molto ampio i 30 km/h nella propria area urbana. Si tratta dello studio intitolato *Revisione dei vantaggi del limite di velocità di 30 km/h in tutta Europa*, pubblicato nel 2024 dall'Università tecnica nazionale di Atene. Il Dipartimento di Pianificazione e ingegneria dei trasporti ha condotto una ricerca sistematica di relazioni, articoli scientifici e fonti di letteratura dal 1992 a oggi, selezionando 70 pubblicazioni idonee: per condensare gli esiti, è stato attivato un approccio quantitativo insieme a valutazioni qualitative. Lo studio ha analizzato e descritto in particolare i cambiamenti rilevati in termini di sicurezza, ambiente, consumi energetici, traffico, vivibilità e salute, prima e dopo l'implementazione dei limiti di velocità di 30 km/h.

I principali risultati e le conclusioni sono sintetizzati così dagli autori, il prof. George Yannis, direttore del Dipartimento, e la dott.ssa Eva Michelaraki, ricercatrice:

Si è registrata una diminuzione degli incidenti stradali, con una riduzione media del 23% e massima del 46%. Questa riduzione degli incidenti si traduce in un ambiente urbano più sicuro, come dimostrato dalla corrispondente diminuzione di morti e feriti, in media del 37% e del 38% rispettivamente, con riduzioni ancora più sostanziali in alcuni casi. Inoltre, l'implementazione di limiti di velocità più bassi ha comportato tangibili benefici ambientali, tra cui un calo medio del 18% delle emissioni e una riduzione media dei livelli di inquinamento acustico di 2,5 dB. Il consumo di carburante è diminuito in media del 7%, indicando un miglioramento dell'efficienza e un minore impatto ambientale. Inoltre, l'abbassamento dei limiti di velocità in tutta la città ha contribuito ad alleviare la congestione del traffico, con una riduzione media del 2%. Incoraggiare i cittadini a spostarsi a piedi, in bicicletta e a utilizzare i trasporti pubblici può contribuire ulteriormente a creare un ambiente urbano più sicuro e sostenibile. [In conclusione,] l'eccesso di velocità è la principale causa di incidenti stradali a livello globale, in particolare nei contesti urbani, dove pedoni, ciclisti e motociclisti sono maggiormente esposti e vulnerabili in caso di collisione. Per mitigare questo rischio, gli ambienti stradali dovrebbero essere progettati per ridurre la velocità dei veicoli a 30 km/h o inferiore. (...) L'applicazione di un limite di velocità generale di 30 km/h in tutta la città è più conveniente rispetto a una sua introduzione graduale.

(*Revisione dei vantaggi del limite di velocità di 30 km/h in tutta Europa*. Università tecnica di Atene, 2024).

I risultati di questo studio universitario hanno un doppio valore. Da un lato, smontano le critiche o comunque le preoccupazioni più ricorrenti sulla Città 30, con l'evidenza concreta, proveniente da decine di città, che abbassare il limite di velocità sulle strade urbane non comporta alcun aumento reale dei consumi di carburante, dell'inquinamento e del traffico ma, all'opposto, una loro flessione, grazie a uno stile di guida più fluido. Dall'altro lato, i numeri confermano in positivo che la Città 30 funziona, ossia produce benefici, effettivi e misurabili, in termini di miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli scontri stradali e delle persone morte e ferite) e della mobilità urbana (diminuzione della congestione del traffico),

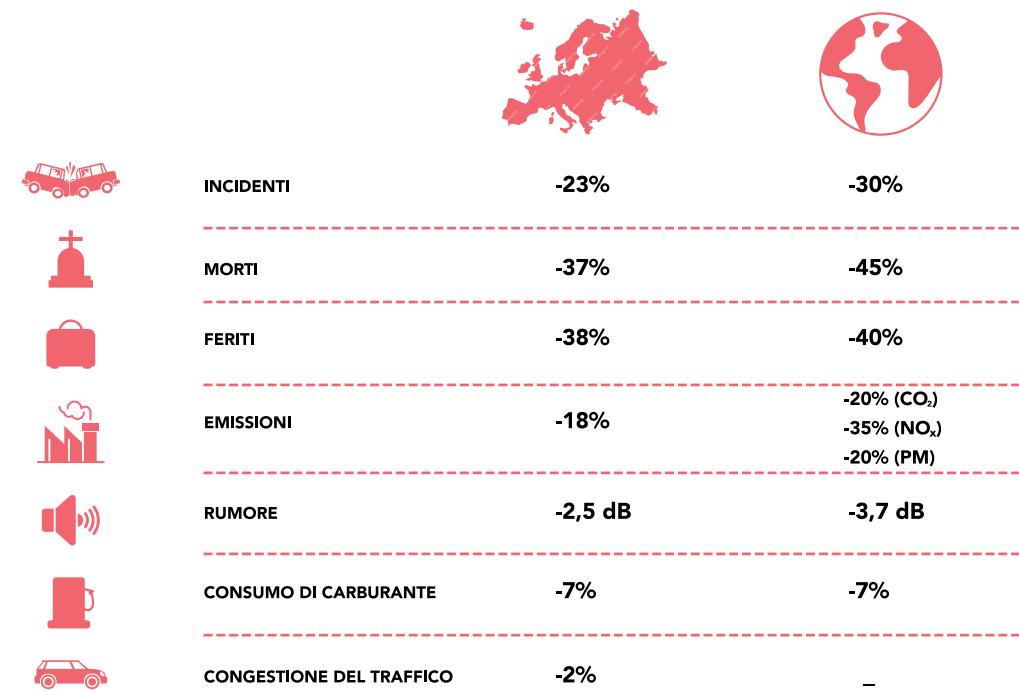
e di tutela dell'ambiente e del clima (calo dei consumi energetici e dell'inquinamento acustico e atmosferico).

Il modello Città 30 risulta dunque, in concreto, efficace ed efficiente rispetto ai principali obiettivi che si propone di conseguire, senza determinare particolari impatti negativi. Le vite umane salvate, le invalidità permanenti evitate, l'aria migliore respirata, il minor rumore subito, la maggiore libertà di camminare o attraversare la strada in sicurezza: sono vantaggi per tutta la collettività, per ogni persona, con qualsiasi mezzo di trasporto si muova. Mentre il risparmio di carburante e la minore congestione vanno in particolare a favore degli automobilisti e dei motociclisti, consolidando nella pratica l'idea della Città 30 come politica *win-win*.

È significativo pure che gli indicatori siano positivi in tutte le città esaminate, benché molto diverse tra loro: di piccole, medie e grandi dimensioni (da 90.000 a 8 milioni di abitanti), appartenenti a più di dieci Stati e distribuite nell'Europa tanto settentrionale quanto centrale e meridionale. Ciò conferma nella pratica che la Città 30 può essere davvero un modello universale, replicabile in ogni contesto urbano, con gli opportuni adattamenti, ma senza che le specificità che ogni città naturalmente presenta costituiscano in alcun modo un impedimento. Piuttosto, i fattori nazionali e locali (insieme ai periodi temporali considerati) spiegano le variazioni in più o in meno di ciascuna città rispetto alla media complessiva: in discussione, insomma, è quanto bene funziona la Città 30, non certo se funziona oppure no, né tantomeno se provoca riflessi negativi.

In ultimo, sottolineiamo un'indicazione di policy molto significativa che emerge e viene confermata da questo studio: sulla base delle evidenze scientifiche, l'applicazione dei 30 km/h come limite predefinito su tutta la città a partire da un determinato momento (cioè la Città 30 in senso stretto) funziona meglio, rispetto a una sua implementazione graduale nello spazio e nel tempo (tipica del modello più classico delle zone 30).

I BENEFICI DELLA CITTÀ 30 IN MEDIA IN EUROPA E NEL MONDO



1.3. La prima revisione globale degli studi sull'efficacia della Città 30

Dobbiamo all'Università tecnica nazionale di Atene anche un secondo studio, pubblicato sempre nel 2024 dai medesimi autori e intitolato *Efficacia del limite di velocità di 30 km/h – Una revisione della letteratura*, che ha esteso la ricerca dall'ambito europeo a quello globale e ha considerato non solo le valutazioni e i dati reali

derivanti dall'esperienza concreta delle città ma anche esperimenti, modellazioni e meta-analisi.

Lo studio, utilizzando un approccio multiparametrico, consiste infatti in un'ampia revisione della letteratura scientifica disponibile a livello internazionale che abbia esaminato l'efficacia dei limiti di velocità di 30 km/h in termini di sicurezza stradale, impatto ambientale, consumi energetici, efficienza della mobilità e salute. Sono state selezionate e incluse 60 pubblicazioni, tra il 1989 e il 2024, dando priorità ad articoli su riviste e interventi in conferenze sottoposti a revisione paritaria, seguiti da rapporti, articoli e siti web scientifici. Gli studi oggetto di revisione sono di diversa natura: alcuni sono di tipo quantitativo e comprendono modelli, esperimenti, ricerche osservazionali o analisi di serie temporali; altri sono qualitativi e includono a loro volta revisioni sistematiche della letteratura e meta-analisi.

Possiamo riassumere così le principali evidenze scientifiche frutto della complessiva revisione svolta:

L'introduzione del limite di velocità di 30 km/h ha effetti positivi significativi sia sulla sicurezza stradale che sui fattori ambientali. Gli incidenti sono diminuiti in media del 30%, con una riduzione ancora più significativa del 43% per quelli che hanno coinvolto pedoni. Anche i decessi e i feriti sono diminuiti in modo rilevante, con riduzioni medie rispettivamente del 45% e del 40%, mentre le riduzioni più significative sono state osservate negli incidenti che hanno coinvolto pedoni. Inoltre, si sono registrate riduzioni sostanziali delle emissioni di CO₂ (20%), delle emissioni di NO_x (35%) e delle emissioni di PM (20%), contribuendo a migliorare la qualità dell'aria. I livelli di rumore sono calati in media di 3,7 dB e il consumo di carburante è diminuito del 7%, a indicare non solo strade più sicure, ma anche benefici ambientali. Inoltre, l'impatto delle riduzioni dei limiti di velocità si è esteso arrivando a coinvolgere anche la gestione del traffico: non si è registrato un aumento sostanziale dei tempi di percorrenza, il che suggerisce che le riduzioni dei limiti non comportano un aumento della congestione. L'attuazione di misure regolatorie, di controllo e di ingegneria stradale per ridurre i limiti di velocità in ambito urbano produce anche notevoli risparmi sui costi e benefici per la salute, che comprendono la riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico correlato ai trasporti, oltre a maggiori opportunità di mobilità attiva per pedoni e ciclisti.

(*Efficacia del limite di velocità di 30 km/h – Una revisione della letteratura*. Università tecnica di Atene, 2024).

In termini qualitativi, dunque, le evidenze della letteratura scientifica disponibile in materia a livello internazionale, revisionata per la prima volta in modo globale, confermano l'efficacia ed efficienza dell'introduzione di un limite di velocità di 30 km/h nelle aree urbane da ogni punto di vista considerato. È una misura appropriata per la maggior parte delle strade delle città (dovunque ci possano essere scontri che coinvolgono traffico motorizzato e utenti attivi e vulnerabili), e che funziona effettivamente per migliorare la sicurezza stradale (prevenendo ed evitando scontri mortali e gravi), in coerenza con i criteri e gli obiettivi del pilastro delle velocità sicure dell'approccio *Safe System*. In modo più ampio, la velocità limitata a 30 km/h in città produce anche benefici ambientali (facendo calare lo smog e il rumore da traffico), energetici (diminuendo il consumo di carburante dei veicoli) e di salute pubblica (per il calo delle emissioni e per l'incentivo alla mobilità attiva), con conseguente riduzione di costi economici e sanitari. Infine, il limite di 30 km/h, a fronte dei molteplici effetti positivi, non pregiudica l'efficienza del traffico urbano, dato che non si registrano variazioni sostanziali dei tempi di percorrenza o della congestione stradale.

1.4. La prima analisi economica costi-benefici applicata a una Città 30: il caso di Bologna

Un caso metodologicamente interessante, e per quanto sappiamo inedito, è rappresentato dall'analisi costi-benefici con criteri economici applicata a un progetto concreto di Città 30, che è stata sviluppata dalla società Polinomia. Il progetto è quello di Bologna Città 30, la prima grande città ad aprire la strada a questo modello in Italia, con un elevato livello di innovazione politica e amministrativa, che emerge anche dalla scelta di impiegare questo strumento di analisi nella costruzione del piano attuativo. Denominata più precisamente *Stima dell'impatto della Città 30 sul benessere sociale*, questa ricerca ha permesso di verificare in via preventiva il rapporto tra i costi e i benefici derivanti dalla generalizzazione del limite di velocità di 30 km/h che era in corso di progettazione, risultando utile anche per decidere l'ampiezza del territorio urbano coinvolto.

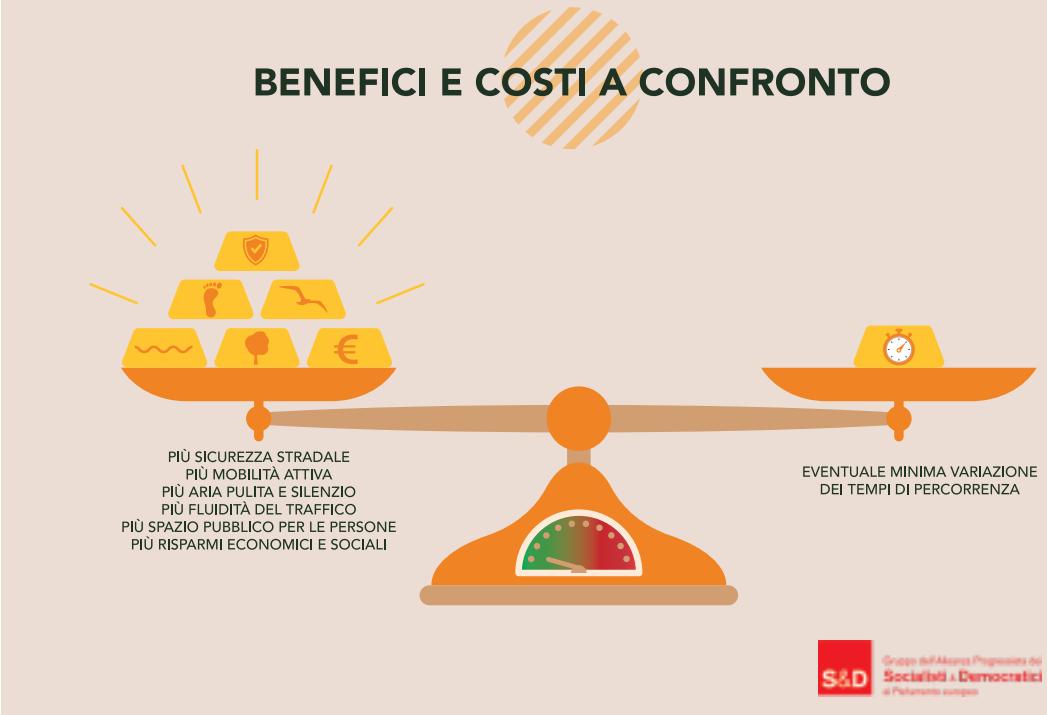
In sintesi, introducendo il limite dei 30 km/h nella rete stradale secondaria (strade di quartiere) e locale (strade interzonali e locali) del centro abitato di Bologna e lasciando a 50 km/h solo la rete primaria (strade di scorrimento e inter-quartiere), l'esito è che i benefici del progetto per la collettività risultano nel complesso ben il doppio dei costi. Ed è stato simulato che, se addirittura il 100% delle strade urbane della città fosse regolata a 30 km/h, i benefici comunque sarebbero pari ai costi, suggerendo perciò una potenziale applicabilità della misura anche in questo scenario più “estremo”.

Tornando allo scenario di base, secondo l'analisi condotta il valore positivo generato da meno scontri stradali, morti e feriti (il risparmio è stato calcolato secondo i costi sociali dell'incidentalità stradale stabiliti nel 2023 dal Ministero dei trasporti), meno congestione del traffico e più mobilità a piedi e in bici, è pari al doppio dell'impatto economico negativo per cittadini e imprese derivante essenzialmente dal potenziale aumento dei tempi di percorrenza dei veicoli pubblici, privati e commerciali (stimato comunque in soli 12 secondi in media per ogni spostamento). Questo risultato è particolarmente significativo, sia in generale perché riconosce la validità del modello Città 30 anche se valutata secondo criteri di efficienza strettamente economica, sia perché si basa su stime prudenziali e non ha tenuto in considerazione altri co-benefici ambientali e di salute, come la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, che migliorerebbero ulteriormente il saldo già fortemente positivo.

2. La politica: i 30 km/h come nuova faglia fra progressisti e conservatori?

Negli ultimi due anni, vediamo che a livello non solo europeo ma mondiale la questione della velocità massima della circolazione veicolare nelle città sta diventando sempre più un aspetto identitario dal punto di vista politico. Dentro al più generale dibattito sulle politiche green, i 30 km/h sembrano quasi una linea di faglia, fortemente simbolica, lungo cui si posizionano e dividono da una parte le forze progressiste, favorevoli, e dall'altra quelle conservatrici, contrarie.

BENEFICI E COSTI A CONFRONTO



Le posizioni e argomentazioni che troviamo in modo ricorrente nel dibattito pubblico sono infatti le stesse, anche a migliaia di chilometri di distanza: le finalità di sicurezza stradale alle quali vengono contrapposte le esigenze della mobilità (o, meglio, della circolazione automobilistica), del lavoro e dell'economia; l'autonomia delle autorità locali verso il potere centrale dei governi statali; i 30 km/h come regola generale, oppure come eccezione limitata solo in prossimità di alcuni ben circoscritti luoghi sensibili; la validità tecnico-scientifica generale del limite di 30 km/h, verso il bisogno di dimostrarne la necessità caso per caso; il miglioramento della sicurezza stradale, della mobilità e dell'ambiente, contro il presunto aumento di traffico, tempi di percorrenza, smog e multe; l'importanza di intervenire sul fattore di rischio della velocità, verso la priorità data al problema della guida sotto effetto di alcol e droga, e così via.

In realtà, viste le evidenze scientifiche e statistiche e considerando gli atti ufficiali a livello internazionale ed europeo alla cui forma-

zione tra l'altro i Governi hanno partecipato, applicare i 30 km/h in modo generalizzato o comunque molto ampio nelle città non dovrebbe essere un tema che divide politicamente ma una comune scelta di civiltà verso l'obiettivo zero, l'unico numero accettabile di persone morte sulla strada. E invece. Facciamo alcuni esempi emblematici.

In Inghilterra, la Ministra dei trasporti del nuovo governo laburista, insediatisi dopo le elezioni di luglio 2024, ha affermato di voler «porre fine alla guerra culturale contro le politiche della mobilità», come limiti di velocità e quartieri a basso traffico, che il governo conservatore uscente aveva definito *anti-automobilisti*. Per questo, «i limiti di velocità del traffico urbano sono interamente a discrezione delle autorità locali, il governo precedente ha completamente sbagliato a voler deciderli centralmente» e ha espresso il proprio sostegno agli amministratori che introducono nelle loro città le 20 mph (corrispondenti a 32 km/h). È un ribaltamento dell'approccio del governo conservatore che, nell'ambito del più ampio *Piano per gli automobilisti*, poco prima della fine del mandato aveva invece aggiornato le linee guida *Indicazioni per l'impostazione dei limiti di velocità locali* allo scopo di restringere l'applicabilità delle 20 mph in ambito urbano «solo nei posti giusti, in modo progressivo nel tempo e con il supporto locale».

In Nuova Zelanda, viceversa, il nuovo governo conservatore, uscito vincitore alle elezioni dell'autunno 2023, a giugno dell'anno successivo ha proposto una radicale modifica della *Normativa sui trasporti terrestri per la definizione dei limiti di velocità*, che in sostanza re-inverte regola ed eccezione definite dal precedente esecutivo laburista nel 2022. La velocità standard è stata riportata da 30 a 50 km/h sulle strade urbane e da 80 a 100 km/h su quelle extraurbane. Inoltre, è stato appesantito l'iter per abbassare i limiti di velocità, rendendo obbligatoria per ogni deroga al limite ordinario di 50 km/h un'analisi costi-benefici della riduzione per valutare “gli impatti economici” dei 30 km/h e non solo i benefici di sicurezza; mentre, all'opposto, è stata semplificata la procedura per aumentare i limiti di velocità sulle autostrade. Per motivare questa scelta, il nuovo Ministro dei trasporti ha dichiarato che «i neozelandesi hanno votato per annullare le riduzioni generalizzate dei limiti di velo-

cità del Partito laburista», mentre il Primo Ministro ha sottolineato che era necessario «frenare le fantasie delle autorità locali».

A Berlino, il gruppo parlamentare della CDU, che nella primavera del 2023 aveva vinto le elezioni della città-stato tedesca, ha chiesto al nuovo governo di reintrodurre il limite di velocità di 50 km/h su molte strade urbane come atto di discontinuità rispetto alla maggioranza uscente, composta da Partito socialdemocratico, Verdi e Sinistra. All'inizio del 2025, la senatrice per l'ambiente e i trasporti del nuovo governo ha proposto di riportare a 50 km/h trentaquattro strade della città, con una motivazione tecnica ma per certi versi paradossale: i 30 km/h hanno funzionato nel migliorare la qualità dell'aria, e quindi non servono più. «Tutti i valori-limite di inquinamento atmosferico sono rispettati», per cui il provvedimento di moderazione della velocità può essere rimosso, ma «solo laddove la sicurezza stradale lo consente, se non ci sono scuole o strutture di cura».

In Italia, nel 2024, Bologna, amministrata da un sindaco del PD a capo di una coalizione di centrosinistra, è diventata la prima grande Città 30 del Paese. Pochi giorni dopo – nonostante la prima in assoluto fosse stata nel 2021 la città di Olbia, per decisione di un sindaco di Forza Italia, che guida ancora oggi una coalizione di centrodestra – la reazione politica del Ministro dei trasporti Matteo Salvini, della Lega, è stata fortemente critica, rilanciando i consueti luoghi comuni: «Costringere un'intera città a bloccarsi a 30 all'ora rischia di essere un danno per tutti, a partire da chi lavora, senza benefici in termini di sicurezza e riduzione delle emissioni». E nel giro di due mesi, prima una direttiva e poi un decreto ministeriale hanno reso molto più complicato per i Comuni realizzare zone e perfino strade a 30 km/h, aperto le porte a ricorsi legali e vietato di usare autovelox per far rispettare il limite di 30 km/h in città. Sulla base di motivazioni infondate sul piano tecnico e scientifico: «L'imposizione generalizzata di limiti di velocità eccessivamente ridotti [come i 30 km/h] potrebbe causare intralcio alla circolazione e risultare pregiudizievole sotto il profilo ambientale, nonché dell'ordinata regolazione del traffico, creando ingorghi e code stradali». Il Sindaco Matteo Lepore, restando fedele alla scelta politica fatta e alle evidenze scientifiche, non ha ceduto agli attacchi politici addirittura nazionali e alle aspre

critiche iniziali di una parte della cittadinanza e delle categorie. E a un anno di distanza, come abbiamo visto nel capitolo precedente, i risultati di Bologna Città 30 gli hanno dato pienamente ragione: più sicurezza stradale, più mobilità pulita, meno traffico e meno inquinamento.

In precedenza, in Parlamento erano state depositate due proposte di legge, una di PD, AVS e Azione, l'altra del M5S, tese a stabilire i 30 km/h come limite predefinito nelle aree urbane. Ma la riforma del codice della strada approvata dalla maggioranza di centrodestra a dicembre 2024 è andata nella direzione opposta, confermando i 50 km/h come velocità standard in città e addirittura riducendo i poteri dei Sindaci nella gestione della mobilità e della sicurezza stradale urbana e prospettando una possibile revisione al rialzo dei limiti di velocità.

Di ben altro segno è invece il nuovo codice della strada della Grecia, approvato nel giugno 2025: come abbiamo visto, ha introdotto il limite predefinito di 30 km/h sulle strade urbane, eccetto quelle con due o più corsie per ciascun senso di marcia, e ha rafforzato la possibilità di uso delle telecamere per controllare le velocità eccessive e la guida al telefono. La Grecia è diventata così ufficialmente il secondo Stato membro dell'UE e il terzo Paese europeo a adottare la policy della Città 30 a livello nazionale, dopo la Spagna nel 2021 e il Galles nel 2023, e in attesa dell'Irlanda che l'ha annunciato entro l'anno. Il dato politico rilevante è che la proposta di riforma è stata avanzata dal governo di centrodestra e approvata dal Parlamento, dove il partito di maggioranza è Nuova Democrazia, formazione di ispirazione conservatrice che si colloca nella famiglia europea del PPE. Un fattore-chiave per arrivare a questa decisione politica basata sulla scienza è stata la forte collaborazione tra il Ministero dei trasporti e l'Università di Atene, la stessa che ha rilasciato autorevoli studi internazionali sui vantaggi dei 30 km/h in città.

Un'altra vistosa eccezione alla dinamica vista in precedenza è la Germania. Qui, come abbiamo approfondito nel quarto capitolo, la campagna *Città vivibili attraverso velocità appropriate* dal 2021 ha raccolto l'adesione di centinaia e centinaia di sindaci di ogni colore politico (non solo SPD, Sinistra e Verdi, ma anche CDU e civici):

hanno chiesto maggiore autonomia sull'abbassamento dei limiti di velocità nelle città, che è stata parzialmente concessa dal Governo federale nel 2025. In questo caso la trasversalità politica, tuttavia, è spiegabile con il coinvolgimento degli amministratori locali, uniti dalla domanda di maggiore autonomia e dall'approccio più pragmatico connaturato al loro ruolo istituzionale. In ogni caso, quest'esperienza tedesca – politica ma dal basso – suggerisce una possibile modalità per “aggirare” la polarizzazione, più naturale a livello nazionale, degli schieramenti politici.

La lezione che ci insegnano esperienze come quelle di Grecia e Germania è che la politica nazionale può essere influenzata positivamente nelle scelte – andando oltre la divisione strisciante fra progressisti e conservatori sul tema dei 30 km/h – da fattori come la trasversalità politica dell'iniziativa, l'attivazione degli amministratori locali e il rapporto con scienziati ed esperti tecnici.

Vogliamo concludere con una riflessione “politica” nel senso più alto del termine. Che i 50 km/h uccidano quasi sempre in caso di collisione tra un veicolo a motore e una persona è fisica, non politica, né tantomeno ideologia. Politica è decidere di adottare i 30 km/h per salvare vite umane, riducendo la probabilità degli scontri stradali e la gravità degli effetti di quelli che si verificano.

3. La società: le tante alleanze trasversali possibili

Il modello Città 30, se interpretato davvero come molto più di un mero limite di velocità, attraversa una pluralità di aspetti della vita urbana e produce benefici per la collettività in diversi campi, esprimendo una visione ampia di città più vivibile, sicura, respirabile, solidale, inclusiva, attenta a tutte le persone. Per questo, la Città 30 può generare alleanze sociali di natura trasversale dal punto di vista tematico, che vanno ben oltre le associazioni impegnate sulle questioni più immediatamente ricollegabili a questa politica. In effetti, a livello tanto globale quanto europeo e italiano, sono sempre più numerose e variegate le organizzazioni e le personalità che pur occupandosi di temi diversi rispetto alla sicurezza stradale, alla mobilità sostenibile

e all'ambiente hanno scelto di prendere posizione pubblicamente in favore dei 30 km/h nelle città. Fra gli altri, si sono espressi soggetti e persone che rappresentano i diritti dei bambini, dei pensionati o dei consumatori. Hanno partecipato e partecipano al dibattito esperti di salute pubblica o di sport, giornalisti e divulgatori scientifici, esperti delle forze dell'ordine e le scuole guida, fino alle organizzazioni che si occupano di mobilità automobilistica.

Un laboratorio emblematico in questo senso è stata la campagna civica *Bologna 30*, che ha riunito più di 40 fra associazioni cittadine, comitati di quartiere e anche aziende, impegnati in modo trasversale in tanti settori: non solo ambiente, mobilità e lotta alla violenza stradale, ma anche diritti dell'infanzia e dell'adolescenza, delle persone anziane e di quelle con disabilità, diritti civili e sociali, cultura, tempo libero, sport, commercio solidale e agricoltura sostenibile. L'attivazione dal basso di una rete così eterogenea tramite una petizione comune, la scelta coraggiosa dell'allora candidato sindaco Matteo Lepore di firmarla in piena campagna elettorale e la conseguente saldatura di un'alleanza fra le parti più avanzate della politica e della comunità a livello locale sono state le chiavi del successo di Bologna Città 30.

Non dobbiamo stupirci, allora, che a livello mondiale abbiano aderito alla campagna delle Nazioni Unite *Love 30* tanto la fondazione della Federazione internazionale dell'automobile (FIA), che rappresenta il settore automobilistico, quanto l'UNICEF, l'agenzia ONU che si occupa di assistenza umanitaria per i bambini in tutto il mondo.

La fondazione FIA supporta i 30 km/h in ambito urbano fin dal 2021, come ha detto il suo Presidente, «perché sappiamo che, a velocità superiori, i rischi di morte per le persone crescono esponenzialmente, per cui è una semplice equazione: se sostieni la Visione Zero [morti sulla strada], allora devi sostenere i 30 km/h».

L'anno successivo, in Italia, l'innovativo *Manifesto per Città 30 e strade sicure e vitali*, promosso dalla Fondazione Guccione, era stato sottoscritto anche dall'ACI – Automobile Club d'Italia e da Jean Todt, ex direttore della scuderia Ferrari e ora inviato speciale del Segretario Generale dell'ONU per la sicurezza stradale: secondo i promotori, è necessario «come in altri Stati UE, assumere anche [in Italia] a

livello nazionale, a supporto delle scelte degli Enti locali, la politica delle «Città 30», ossia della generalizzazione del limite massimo dei 30 km/h in ambito urbano almeno sulla rete viaria secondaria».

L'UNICEF, per parte sua, chiede limiti di velocità di 30 km/h non solo davanti alle scuole, ma su tutte le strade nelle città «dove i bambini vanno a piedi o in bicicletta da e per le scuole» e, più in generale, «dove le persone si muovono, vivono e giocano». Gli scontri stradali rappresentano infatti una delle maggiori minacce per i bambini in tutto il mondo: ogni bambino ha il diritto di vivere in un ambiente sicuro e sano in cui poter giocare, camminare e muoversi senza farsi male.

In Italia, nel 2022 le principali associazioni e società di medici pediatri (ACP, SIP, SINUPE, FIMP e SIN) hanno scritto una lettera aperta ai Sindaci chiedendo «interventi della politica per rendere svantaggioso l'uso dell'auto e vantaggioso quello dei mezzi sostenibili, alla luce delle esperienze pregresse e dei risultati raggiunti in Europa e nel mondo». Tra le misure richieste: ZTL, pedonalizzazioni, percorsi ciclabili e spazi verdi, ma anche proprio la Città 30 e zone a velocità ulteriormente ridotta a 20 km/h, in modo particolare negli isolati dove si trovano edifici scolastici. L'abbassamento della velocità, secondo i pediatri, oltre a salvaguardare l'incolumità di bambini e bambini dal rischio di lesioni stradali, favorisce gli spostamenti a piedi e in bici: e l'aumento dell'attività fisica è associato a molteplici benefici per la salute.

Alla campagna dell'ONU *Love 30* hanno aderito anche l'EFA, l'associazione europea delle autoscuole e, in Italia, l'UNASCA, una delle principali associazioni di rappresentanza dei titolari e degli istruttori delle scuole guida, che hanno il compito di formare i futuri automobilisti e motociclisti alla guida responsabile: «Abbracciamo l'iniziativa di proporre l'abbassamento dei limiti di velocità nei centri abitati nelle aree residenziali o ovunque ci sia un'interazione regolamentata e non con altre tipologie di utenti».

Anche dal mondo sportivo italiano sono arrivate importanti prese di posizione favorevoli. Ad esempio, Davide Cassani, già commentatore della RAI e commissario tecnico della Nazionale di ciclismo, nel 2024 ha espresso sostegno alla Città 30 facendo leva sull'efficacia

dimostrata di questa misura per la sicurezza stradale: «Penso che il discorso delle Città 30 vada proprio nella direzione di salvare vite umane, perché secondo me in Italia in questi anni si muore troppo. Se c'è un sistema per diminuire gli incidenti e i morti sulle strade, io penso che bisogna prenderlo in considerazione», ha detto, richiamando il fatto che già in diversi Comuni che hanno adottato Città 30 c'è stato un calo della mortalità stradale.

Nel campo della divulgazione scientifica, è stato il noto conduttore TV Mario Tozzi a invocare il limite di 30 km/h anche nelle città italiane, con queste parole: «Per salvare vite e per abbandonare l'auto privata. Perché la maggior parte delle città italiane è stata costruita per i cavalli, le carrozze e le persone a piedi, non per i SUV né per i TIR. Il tempo delle auto private in città è finito e quando esse diminuiranno drasticamente, allora funzioneranno meglio i mezzi pubblici pure alle nostre latitudini. Il contrario non è dato, è solo una scusa per continuare nelle cattive abitudini. E magari, oltre a godere di una salute migliore e a impattare meno sul clima, non si morirà più a piedi o in bici».

La visione della Città 30 comincia a farsi strada anche nel mondo del giornalismo, settore cruciale per arrivare a parlare in modo corretto ed esteso all'opinione pubblica. Luca Valdiserri, giornalista del *Corriere della Sera* e papà di Francesco, ucciso sulla strada da un'automobilista, ritiene che «Le Città 30 saranno una delle prossime battaglie campali per la sicurezza stradale. Per molta gente è un limite troppo basso, si va troppo lenti. Ma la scelta dei 30 km/h non è stata fatta a caso, non è una bizzarria: è stata studiata sulle statistiche. I dati dicono infatti che un pedone investito a quella velocità ha molte più probabilità di salvarsi e che nelle città dove viene applicato questo provvedimento gli incidenti e i morti effettivamente diminuiscono. Siamo spesso aggressivi al volante, senza renderci conto che poi mica siamo sempre automobilisti: siamo anche pedoni, ciclisti».

I fondamenti tecnico-scientifici del limite di 30 km/h in città sono stati ribaditi dai rappresentanti delle forze dell'ordine specializzate nella sicurezza della circolazione stradale, che hanno anche ribaltato la falsa equazione per cui meno velocità uguale più traffico.

In particolare, Mimmo Lacquaniti, primo dirigente della Polizia di Stato, in un'intervista TV ha dichiarato: «Le scelte politiche spettano ad altri, ma da tecnico posso dire che sicuramente c'è una correlazione fra velocità, incidenti e gravità degli esiti. Il limite dei 30 km/h in città aiuta anche il traffico. Molti pensano che si crea congestione, in realtà non ci deve essere questa paura, perché il problema non è quanto si corre, ma quanto è fluida la circolazione: più [la velocità] è costante meno ingorghi ci sono. Tra l'altro la maggior parte degli incidenti avviene nelle nostre città: e il 90% è evitabile, in quanto dovuto a una condotta umana che l'ha causato (eccesso di velocità, distrazione, mancata precedenza)». A favore della Città 30 si è dichiarata anche l'ASAPS, l'Associazione italiana Sostenitori e Amici della Polizia Stradale, che, grazie a una rete di referenti diffusa su tutto il territorio nazionale, cura da anni un osservatorio indipendente e volontario sull'incidentalità stradale, fornendo dati pressoché in tempo reale.

La Città 30 ha trovato il plauso anche delle associazioni dei consumatori, in particolare del coordinamento delle associazioni per la difesa dell'ambiente e dei diritti degli utenti e dei consumatori. Premiando il Sindaco di Bologna per la sua coraggiosa decisione, il Codacons ha abbracciato i vantaggi di questo modello: «La decisione di ridurre il limite di velocità a 30 chilometri orari nelle strade cittadine rappresenta un'importante iniziativa volta a proteggere la vita dei cittadini e a rendere la mobilità urbana più sicura e sostenibile. Questo impegno riflette una visione lungimirante per una città più sicura, più vivibile e più rispettosa dell'ambiente».

Un deciso sostegno è arrivato anche dai principali sindacati dei pensionati, SPI-CGIL, FNP-CISL e UILP-UIL, che, insieme al Centro Antartide, hanno scelto di dedicare l'ultima edizione della campagna *Siamo tutti pedoni* alla visione della Città 30, intesa come «un nuovo modello di sviluppo delle aree urbane per ridurre il numero di pedoni morti e feriti sulle strade italiane». Ridurre la velocità in città è vista come una misura per restituire alle persone anziane non solo sicurezza (secondo le ultime analisi disponibili, il 60% dei pedoni uccisi sulle strade delle città italiane è over 65), ma anche autonomia nella mobilità e possibilità di relazioni sociali.

La Città 30, dunque, come politica di coesione sociale e di contrasto alla solitudine: «È necessario mettere in campo iniziative che possano garantire la sicurezza degli utenti più vulnerabili della strada per permettere a tutti e tutte, anziani ma non solo, di potersi muovere serenamente in città e soprattutto ripristinare in città le condizioni che permettano di vivere gli spazi pubblici come luoghi di incontro e socialità, per combattere le solitudini e migliorare la vita di tutti e tutte».

A favore della Città 30 si sono schierate tutte le principali associazioni italiane dei familiari di vittime sulla strada, che hanno trasformato con coraggio un lutto personale in impegno per tutta la collettività. L'AIFVS e la Fondazione Scarponi sono arrivate persino a intervenire davanti al TAR e al Consiglio di Stato per chiedere di salvaguardare la delibera di Bologna Città 30, ritenendola «di fondamentale importanza per la tutela della sicurezza stradale e della vita umana di tutti gli utenti. Mentre la costituzione di parte civile nei processi penali a seguito di incidenti stradali avviene usualmente, l'intervento delle associazioni in un processo amministrativo a difesa del provvedimento di un Comune per la sicurezza stradale è una scelta inedita, impegnativa e ponderata con grande attenzione».

Anche dal mondo professionale, tecnico e non solo, sono arrivati segnali importanti di supporto al modello Città 30: il gruppo “Visione 30” ha riunito in Italia oltre 300 fra ingegneri, architetti, urbanisti, pianificatori della mobilità, paesaggisti, geografi, fisici, geometri, ricercatori, medici, sociologi, economisti, avvocati, professori universitari, insegnanti e pedagogisti, attorno alla richiesta al Ministero dei trasporti di «non ostacolare ma anzi agevolare le città che intendono adottare il modello Città 30. L'esperienza accumulata da ormai molte città ha dimostrato come la riduzione correttamente attuata della velocità in ambito urbano non sia in contrasto con una mobilità efficiente, dato che l'aumento dei tempi di percorrenza è sempre risultato del tutto marginale se non addirittura inesistente. Di fronte a questi effetti sulla componente veicolare è necessario considerare anche i vantaggi che la riduzione delle velocità comporta per tutti gli altri utenti della strada, dato che le migliori condizioni di sicurezza e il minor inquinamento acustico e atmosferico favoriscono un

maggior utilizzo dello spazio pubblico da parte di soggetti altrimenti penalizzati, come pedoni, ciclisti, bambini, anziani e disabili. Ne deriva che il limite a 30 km/h, se correttamente applicato, non solo non configge, ma anzi favorisce il diritto alla mobilità e la libera circolazione delle persone».

A livello europeo, a sostenere con convinzione i 30 km/h in tutte le città è l'ETSC, il Consiglio europeo per la sicurezza dei trasporti, un'organizzazione no-profit e indipendente che riunisce decine di centri di ricerca, fondazioni e associazioni nazionali e promuove attivamente tutte quelle strategie e misure di sicurezza stradale, basate sulla scienza e sulle evidenze, che offrono il massimo potenziale per ridurre decessi e lesioni. Per una politica di sostegno europeo e nazionale e di autonomia locale nell'applicazione del limite di velocità di 30 km/h in ambito urbano sta lavorando anche Eurocities: la più grande rete di città europee, oltre 200 (che rappresentano più di 150 milioni di persone, in 38 Paesi, all'interno e all'estero della UE), ha infatti istituito una task force sui 30 km/h e la gestione della velocità nelle città, guidata da Bologna e Budapest.

Infine, tornando in Italia, le associazioni ambientaliste e della mobilità sostenibile sono state le prime promotrici della Città 30, promuovendo fin dal 2022 il *Manifesto per Città 30 e strade sicure e vitali* di cui abbiamo parlato sopra e presentando già nel 2023 una proposta di legge nazionale, redatta dall'autore di questo libro. Lanciato durante l'evento *Mobilitars* a Bologna (che in quel momento si apprestava a diventare la prima grande Città 30 italiana), il testo legislativo proposto da Legambiente, FIAB, Salvaiclisti, Kyoto Club, Amodo, Clean Cities, ASVIS e Fondazione Scarponi è stato poi fatto proprio e depositato in Parlamento da PD, AVS e Azione, ma i contenuti sono stati respinti dal governo e dalla maggioranza di centrodestra nel corso dell'esame delle proposte di modifica del codice della strada.

*Finito di stampare
nel mese di luglio 2025
da Graphicmasters in Perugia.*

