

STUDIO DEL MIT Sui 30 km/h A MILANO: STAMPA IN MALAFEDE o SOLO DISINFORMATA?

Edoardo Galatola, Responsabile Sicurezza FIAB, CENTRO STUDI FIAB

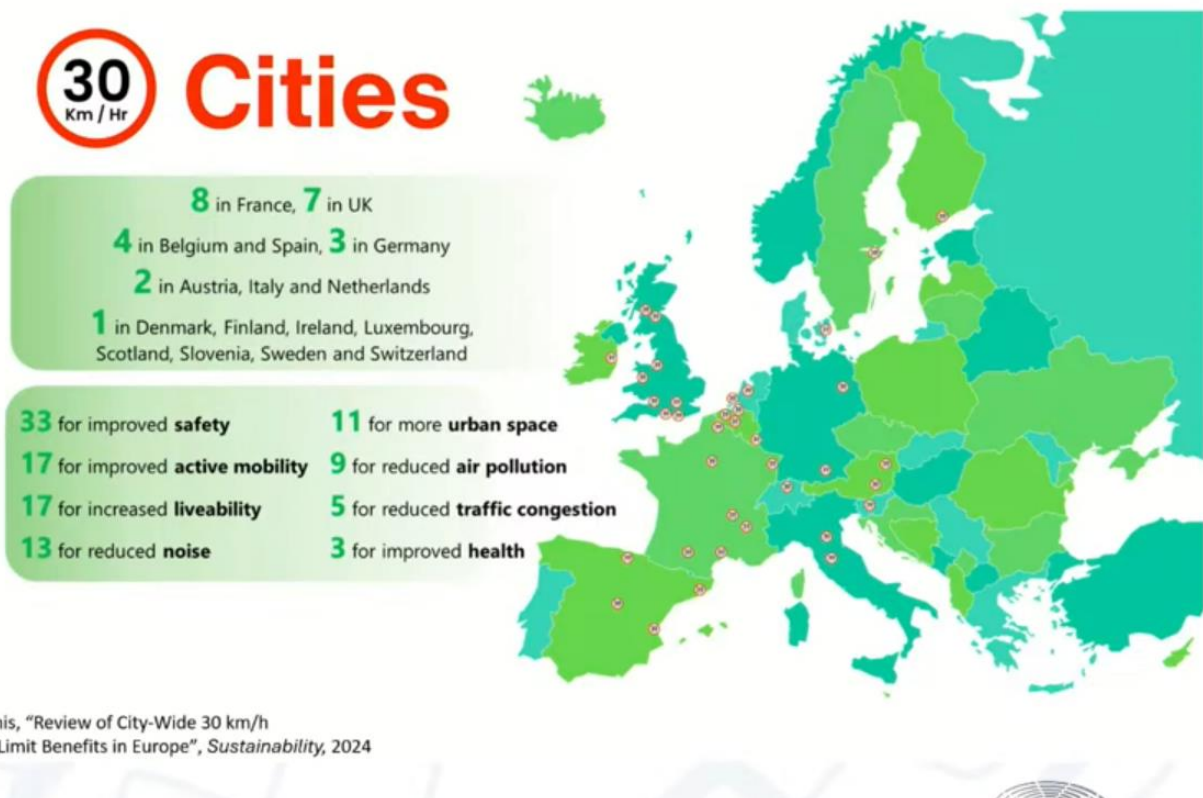
Disinformazione? Fake news? Pigrizia legata a dare le informazioni senza risalire alle fonti? Malafede?

C'è tutto questo nella notizia sparata in prima pagina dall'ANSA, dalla stampa e dalle istituzioni governative che hanno titolato, con diverse declinazioni: "Secondo il MIT col limite dei 30 km/h più inquinamento a Milano. In aumento i tempi di percorrenza". Corollario della falsa notizia: il MIT contro le Città 30.

Eppure bastava semplicemente ascoltare la registrazione del terzo forum di "The Urban Mobility Council", il think tank della mobilità promosso dal Gruppo Unipol, nel quale l'8/7/24 è stato presentato lo **studio del Mit Senseable City Lab** focalizzato sulla **città di Milano** (<https://youtu.be/T5cLyO3MA7Y>) per verificare che è stato detto esattamente il contrario.

Nel corso del forum, con interventi tra gli altri di Sergio Savaresi (PoliMI), del sindaco Beppe Sala di Milano e di Stefano Genovese (Unipol), il prof. Carlo Ratti del MIT in collegamento da Singapore e il suo collega Umberto Fugiglando hanno citato uno studio da loro condotto (e non ancora pubblicato, contrariamente a quanto riportato dalla stampa) sulla città di Milano, per cui hanno affermato quanto segue.

Il loro studio è partito da un'analisi comparata di 40 città in Europa che hanno istituito le città 30: Yannis, G.; Michelaraki, E. Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe. Sustainability 2024, 16, 4382. (<https://doi.org/10.3390/su16114382>). Questa analisi evidenzia i benefici in termini di maggiore sicurezza, mobilità attiva, vivibilità, riduzione del rumore, inquinamento e congestione delle città 30.



Lo studio comparato citato ha evidenziato che nelle 40 città esaminate si è registrato -23% incidenti, -37% morti, -38% feriti, -2,5 dB rumore, ma anche -18% delle emissioni inquinanti e -7% del consumo di combustibile.

Da uno studio su 40 città europee, le zone 30 hanno generato:

- 23% incidenti
- 37% morti
- 38% feriti
- 2,5 dB rumore

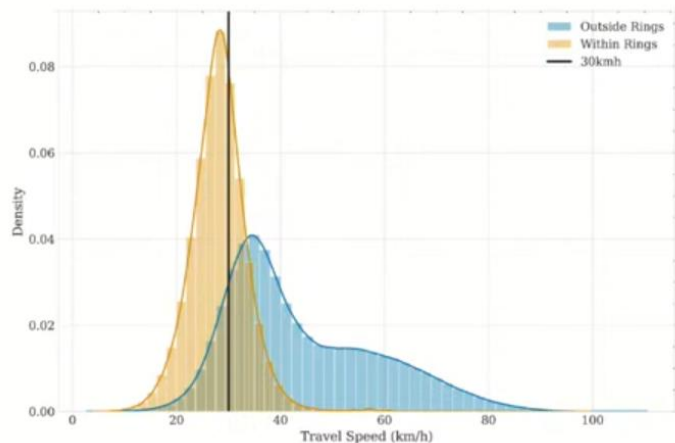
G. Yannis, "Review of City-Wide 30 km/h Speed Limit Benefits in Europe", *Sustainability*, 2024



Entrando nel merito dell'analisi applicata a Milano, è stato rilevato che la **velocità media dei viaggi urbani all'interno del Comune è di 28 km/h**. Velocità che sale a 44 km/h per gli spostamenti suburbani. Dalla rilevazione il 66% di tutti i viaggi 2023-2024 hanno una velocità media inferiore a 30 km/h.

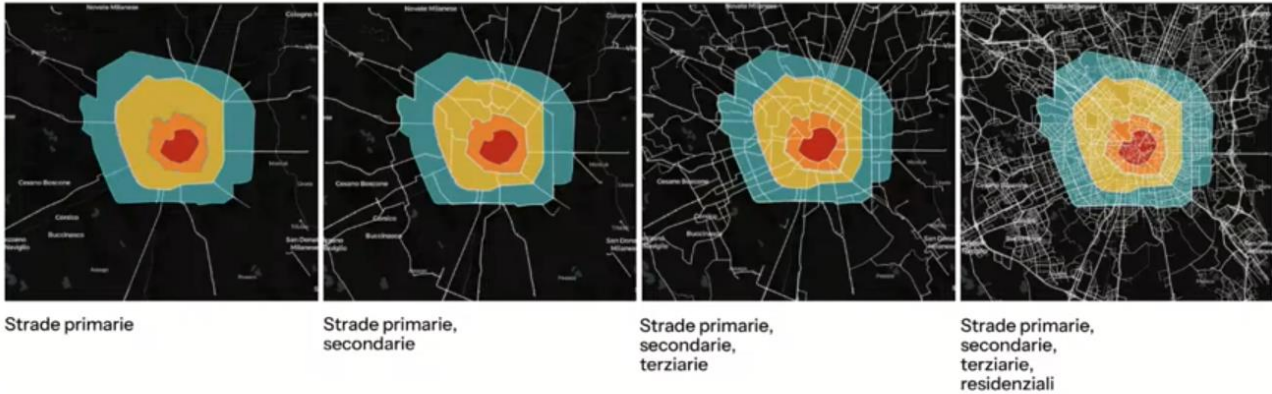
Velocità del traffico a Milano

Velocità media dei viaggi urbani: 28 km/h
Velocità media dei viaggi suburbani: 44 km/h



Per valutare l'effetto sulla città di Milano dell'introduzione dei limiti a 30 km/h sono stati simulati diversi scenari. Il territorio è stato suddiviso in 4 zone attraverso anelli concentrici con incrementi verso la periferia fino a coprire l'intera area della città e poi iniziando ad escludere progressivamente dalla riduzione del limite di velocità le strade primarie fino ad arrivare all'esclusione delle strade primarie, secondarie, terziarie e residenziali.

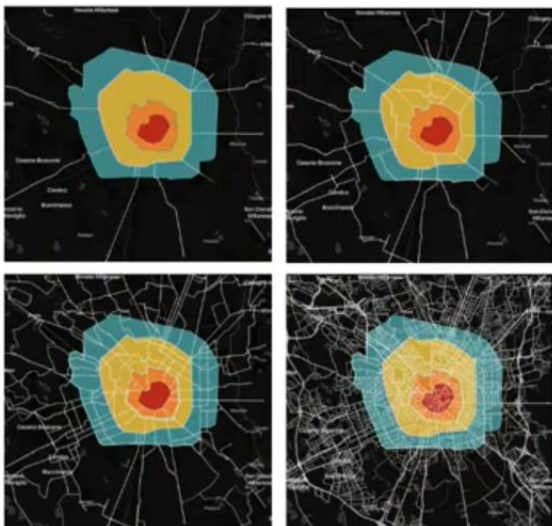
Definizione degli scenari



Lo studio prova a rispondere alla domanda di quanto aumenterebbe il tempo di percorrenza di un viaggio medio con l'introduzione delle Zone a 30 km/h. Emerge che l'impatto medio sul tempo di viaggio è **IRRILEVANTE**.

Nello scenario peggiore si andrebbe al massimo ad **aumentare il tempo di viaggio di 89 secondi** (riduzione dei limiti su tutte le strade tranne le strade primarie).

Incremento dei tempi del viaggio medio



Scenario 30 km/h	Diff.	Perc.
Anello 1: tutte le strade	0"	0.0%
Anelli 1+2: solo residenziali	1"	0.1%
Anelli 1+2: res. + terziarie	4"	0.3%
Anelli 1+2+3: solo residenziali	9"	0.8%
Anelli 1+2+3: res. + terziarie	16"	1.4%
Anelli 1+2+3: res. + terziarie + secondarie	40"	3.0%
Anelli 1+2+3+4: solo residenziali	34"	2.9%
Anelli 1+2+3+4: res. + terziarie	55"	4.8%
Anelli 1+2+3+4: res. + terziarie + secondarie	89"	7.2%

Viene affrontato anche il problema delle **emissioni inquinanti**, in particolare di monossido di carbonio (CO), anidride carbonica (CO₂), ossidi di azoto (NO_x) e particolato (PM). Lo studio parte da alcune considerazioni abbastanza ovvie, ovvero che le vetture sono studiate per avere la **migliore efficienza di consumo oltre i 50 km/h**. Partendo da questa considerazione e tenendo conto solo della riduzione delle velocità, l'incremento

delle emissioni “sarebbe molto contenuto” ovvero secondo il modello teorico utilizzato +1,5% delle emissioni di anidride carbonica (CO2) e +2,7% di quelle del particolato (PM).

Sempre a detta del dott. Fugiglando questo aumento è però puramente teorico, dato che l'effetto combinato della calmierazione del traffico e della riduzione degli Stop & Go (accelerazioni e frenate che sono la maggiore causa di inquinamento urbano) porterebbe, in caso di applicazione del limite di 30 km/h sul territorio comunale di Milano, a una riduzione significativa anche dell'inquinamento, quantizzata dallo studio europeo sulle 40 città in circa -18%.

A riprova di ciò in data 10/7/24 è uscita una netta smentita della “strumentalizzazione” data dalla stampa nostrana da parte del dott. Fugiglando (<https://www.open.online/2024/07/10/limite-30-milano-studio-mit-fc/>) che afferma: “Dunque, conclude l'esperto del MIT [...], «combinando gli effetti primari simulati e gli effetti secondari per cui non è ancora stata effettuata una simulazione prevediamo che l'impatto complessivo della riduzione dei limiti di velocità possa portare ad una riduzione netta dell'emissione dei gas. Questo sarebbe consistente con i risultati osservati in altre città Europee oggetto di riduzione totale o parziale dei limiti di velocità a 30km/h in cui è stata riportata una riduzione media del dell'emissione di gas (-18%). Nello stesso studio vengono riportati dati osservati di riduzione degli incidenti (-23%), mortalità (-37%), e feriti (-38%)».”

In conclusione, di un intervento nel quale il MIT ha presentato uno studio non ancora pubblicato nel quale ha affermato:

- L'introduzione dei limiti a 30 km/h, in linea con gli altri studi europei, riduce gli incidenti e il rumore
- L'incremento di tempo degli spostamenti è irrilevante
- Il trascurabile incremento dell'emissione di inquinanti dovuto alla minore velocità dei mezzi è bilanciato dalla calmierazione del traffico e dalla riduzione dei picchi di velocità per cui anche l'inquinamento atmosferico si riduce in modo significativo (-18%)

Quanto sopra è stato riportato da ANSA e stampa nazionale (Milano Today, Corriere della Sera, Rai News) come: “SECONDO UNO STUDIO DEL MIT A MILANO IL LIMITE DEI 30 KM/H PROVOCA PIÙ INQUINAMENTO”.

Quali conclusioni dobbiamo trarne?