

Speciale unfake news: la campagna di Legambiente e Nuova Ecologia per contrastare le bufale ambientali

**Legambiente smonta le principali cinque fake news circolate in questi giorni
sul limite dei 30km/h e sul modello Città 30 rispondendo, così, al MIT
che ha definito la misura una scelta non ragionevole**

**“Il ministro Matteo Salvini non faccia polemiche incomprensibili sulla sicurezza in strada.
È dimostrato che i 30km/h, senza rallentare la circolazione, diminuiscono drasticamente le
percentuali di rischio di mortalità e migliorano mobilità e qualità dell’aria. Già diverse città
europee hanno scelto di moderare la velocità registrando dati rilevanti a breve termine come
Londra e Bruxelles”**

#CITTA30SUBITO

Sulle “Città 30” e sul caso Bologna, che dal 16 gennaio è diventato il primo grande comune italiano ad adottare il limite dei 30km/h in gran parte delle strade, si è sollevato un gran polverone di fake news e disinformazione. È quanto denuncia Legambiente che, dopo aver espresso nei giorni scorsi il suo sostegno al sindaco di Bologna Matteo Lepore, oggi risponde alle tante polemiche e fake news circolate sul limite dei 30km/h **con uno speciale unfake news “Città 30” per fare chiarezza e corretta informazione smontando, con dati e numeri alla mano, le cinque principali “bufale”.** **Non è vero che andare a 30 km/h o a 50 km/h è la stessa cosa in termini di sicurezza stradale, la scienza ci dice ben altro. Non è vero che con la città 30 “i problemi, soprattutto per i lavoratori, rischiano di essere superiori ai benefici per la sicurezza stradale”. Non è vero che a 30 km/h si impiega più tempo a spostarsi e che si inquina di più. Non è vero che per salvare vite basta inasprire pene per chi abusa di sostanze e alcool.** È staticamente accertato che nei casi di incidenti mortali una delle cause è dovuta all’elevata velocità. **L’associazione ambientalista con la sua campagna Unfake news, che dal 2020 realizza insieme al mensile Nuova Ecologia per contrastare le bufale ambientali, risponde in questo modo anche al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, guidato dal ministro Matteo Salvini, che ha definito il limite dei 30km/h una scelta non ragionevole.**

“Le polemiche di questi giorni accompagnate anche da tante fake news- dichiara **Stefano Ciafani, presidente nazionale di Legambiente** – sono del tutto sterili e lasciano il tempo che trovano, così come troviamo incomprensibile la posizione presa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in merito al tema città 30. Sulle strade italiane si registra un morto ogni tre ore e un ferito ogni 2,5 minuti e il 50% delle vittime sono pedoni e ciclisti, un’emergenza da codice rosso su cui bisogna al più presto intervenire. Il modello delle Città 30 è una rivoluzione importante che mette al centro la riduzione della velocità e che deve essere accompagnata da campagne di informazione e sensibilizzazione e non da fake news come invece sta accadendo. Al ministro Matteo Salvini chiediamo di non fare campagna elettorale su un tema così importante e ricordiamo che diverse città europee hanno scelto di moderare la velocità registrando dati rilevanti a breve termine: a Londra dall’introduzione dei 20 km si sono abbassate del 25% le morti e del 63% gli investimenti di pedoni, mentre a Bruxelles dopo un anno dall’ingresso del provvedimento, nel gennaio 2021, sono diminuiti del 28% gli incidenti e del 50% i morti e feriti gravi. Per questo – **conclude Ciafani** - è

importante che il modello città 30 trovi ampia diffusione; senza dimenticare che sarà fondamentale approvare il nuovo Codice della strada prevendo la moderazione della velocità e stanziare maggiori risorse per il fondo nazionale per il trasporto pubblico locale per rendere la mobilità più efficiente e sicura e le città più vivibili”.

Focus Fake news sulle Città 30.

Andare a 30 km/h o a 50 km/h è la stessa cosa in termini di sicurezza stradale? FALSO. A livello scientifico è stata stabilita come regola quella dei 30 km/h perché è un limite che, senza rallentare la circolazione, diminuisce drasticamente le percentuali di rischio di mortalità: a 30 km/h la mortalità è praticamente residuale e avviene soltanto in meno del 10% dei casi in cui l’impatto equivale a una caduta dal primo piano, mentre già a 50 km/h la collisione coincide con una caduta dal terzo piano e la probabilità di un Incidente mortale cresce oltre il 50%.

Inoltre, andando a 30 km/h si riesce ad avere una distanza di arresto di 13 metri, mentre a 50 km/h non sarà più possibile perché la distanza di arresto è più che doppia e si attesta intorno ai 28 metri. A 30 km/h l'angolo visuale del conducente raddoppia rispetto ai 50 km/h e quindi è molto più semplice che si abbia un controllo dei movimenti sulla strada e una capacità di intervento molto più ampia e meglio controllata.

A 30 km/h si impiega più tempo a spostarsi? FALSO. In realtà la velocità media di spostamento in ambito urbano è già oggi molto bassa e non supera mai i 30 km/h. In Europa si va dai 19 km/h di Londra e Berlino ai 26 km/h di Varsavia. In Italia, caratterizzata dal più elevato numero di auto pro-capite d’Europa, i centri urbani sono intasati e le medie di percorrenza sono tra le più basse e comunque ben al di sotto di 30 km/h¹³. A Bologna, in particolare, secondo *TomTom traffic index*, la velocità media nelle ore di punta (2023) si attestava già a 32 km/h, per un totale di 63 ore/anno passate nel traffico (+4,17 ore rispetto al 2022). Nel 2023 si andava più lenti che nel 2022. A dimostrazione del fatto che a Bologna non è il limite a 30 km/h a rallentare il traffico, ma il tasso di motorizzazione e l’insufficiente alternativa per trasformare il modal share, assorbendo domanda di mobilità

Con la città 30, sostiene il Ministro Salvini, “i problemi (soprattutto per i lavoratori) rischiano di essere superiori ai benefici per la sicurezza stradale”. FALSO

Come per tutti, anche per i lavoratori, le strade sono pericolose, tanto che nel 2022 l’INAIL ha accertato 12.361 incidenti in itinere, di cui ben 9 mortali. Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale del MIT sostiene che “dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h”, lasciando il limite di 50 km/h alle strade a scorrimento veloce. Non esiste nessun documento governativo che accerti i “problemi” derivanti dalla limitazione della velocità in città.

A 30 km/h si inquina di più? FALSO. I motori benzina e diesel consumano di più e inquinano molto di più sotto sforzo, quindi in fase di accelerazione e decelerazione, oppure a velocità elevate (resistenza dell’aria). Molto dipende dai comportamenti di guida: “bruciare” i semafori per poi finire in un ingorgo di traffico, fa guadagnare solo qualche secondo. Ecco perché una velocità massima inferiore, specie nelle vie frequentate da pedoni e ciclisti, favorisce un flusso di traffico più uniforme, sicuro e un po’ meno inquinamento.

Per salvare vite basta inasprire pene per chi abusa di sostanze e alcool? FALSO.

Se è statisticamente accertato che nel 55% dei casi mortali nelle città, teatro del 73% delle incidenti, le cause sono l'eccesso di velocità, la mancata precedenza ai pedoni sugli attraversamenti e la guida distratta è quindi conseguente stabilire che per ridurre questo rischio sia necessario un provvedimento generale che diminuisca il rischio di mortalità e che il più efficace e

diffuso sia quello di abbassare il limite generale di velocità. Inoltre, se si vuol puntare sull'inasprimento delle pene come deterrente, sarebbe più efficace inasprire le pene minime e non quelle massime, meccanismo che, peraltro, ha dimostrato scarsa efficacia.

Rispetto al post su Facebook pubblicato dal ministro Salvini in cui si dice che a causa dei limiti di velocità a Bologna ci sarebbero creati problemi nella consegna dei farmaci in città, Legambiente precisa che la farmacia Ghigi è ubicata lungo la via Emilia a Ozzano dell'Emilia, a circa 20 km e 25 minuti di auto dalla prima via a velocità limitata del comune di Bologna. Non sarà che i problemi di traffico sono soprattutto sulla strada statale? Infatti, i principali navigatori propongono vie alternative, più lunghe, per andare da Ozzano al centro di Bologna.

Piattaforma #Città30subito: L'associazione ambientalista, che fa parte da tempo della piattaforma #Città30subito che riunisce diverse associazioni - Legambiente, FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Asvis, Kyoto Club, Salvaiciclisti, Fondazione Michele Scarponi, AMODO e Clean Cities Campaign - chiede da tempo maggiore attenzione alla moderazione della velocità in città con una campagna che da dicembre 2022 dopo la morte di Rebellin ha toccato oltre 30 città e chiesto un ddl su Città 30 presentato in Parlamento a giugno 2023, per istituire il limite dei 30 km/h nei centri urbani, per città più a misura di persona e che oggi è abbinato al ddl Salvini che vuole riscrivere il codice della strada senza risolvere i problemi che lo stesso ministro denuncia.

Lo speciale unfake news anche su: <https://unfake news.legambiente.it/>

L'ufficio stampa di Legambiente: 3496546593 Luisa Calderaro capo ufficio stampa
Ilenia De Simone | 371 5962334 addetta stampa