

LA FOLLIA DEL LIMITE A 30KM/H

Ridurre il limite di velocità aumenterà l'inquinamento e non avrà alcun effetto sugli incidenti.

1) QUALI CITTÀ STANNO ADERENDO?

Olbia già nel 2021 aveva imposto il limite a 30km/h, dove il comandante della polizia locale dichiarò che (https://www.corriere.it/cronache/23_gennaio_15/olbia-limite-30-km-orari-194b7740-9442-11ed-86e1-e1e0fbfb2935.shtml) sono i cittadini stessi a segnalare coloro che superano il limite di velocità e ad esibire lo stesso zelo collaborazionista della farsa pandemica. La città che però è più discussa è Bologna, che con il programma Bologna città 30 (<https://www.bolognacitta30.it/>) ha esteso il limite dei 30km/h all'intera città, e adesso anche Gualtieri di Roma ha dichiarato di voler mettere il limite di 30km/h particolari zone definite "zone ambientali" e non solo vogliono abbassare la velocità, ma anche ridurre drasticamente i parcheggi disponibili e le dimensioni della carreggiata:

1. (<https://www.ilsole24ore.com/art/gualtieri-roma-avra-70-zone-il-limite-30-km-all-ora-AFz2eJYC>)
2. (https://www.ilmessaggero.it/roma/centro_storico/roma_strade_limite_30_km_h_dove_quando_autove_lox-7906995.html)).

2) LA SCHIFOSA PROPAGANDA MAINSTREAM

Il mainstream elogia questo pattume:

- 1 (https://www.repubblica.it/green-and-blue/2024/01/22/news/bologna_30_km_ora_proteste_mobilita_limite_velocita-421938294/),
- 2 (https://www.corriere.it/cronache/24_gennaio_21/30-km-ora-dossier-5887316a-b7d7-11ee-85fb-9c1176b99ad5.shtml),
- 3 (<https://www.wired.it/article/bologna-limite-30-chilometri-numero-incidenti-calo/>)
- 4 (<https://pagellapolitica.it/articoli/bologna-limite-velocita-30-chilometri-canto-uccellini>)

sostenendo che abbassare il limite di velocità aiuti i veicoli a consumare e inquinare meno e riduca il numero degli incidenti. La propaganda si basa sul report (<https://www.comune.bologna.it/notizie/citta-30-calano-incidenti>) del comune di Bologna dove indicano che gli incidenti sono in calo rispetto al 2022. Nel report viene riportato che anche nel 2023 vi è stato un calo nella riduzione degli incidenti, dato che il 2022 è stato l'anno con più incidenti registrati a Bologna nell'ultimo decennio. Questo è un esempio di come mentire con la statistica: si presenta un effetto dovuto alla regressione verso la media come un genuino risultato dovuto ad un intervento del tutto inutile ed anzi dannoso. Quest'ultima si verifica quando per puro caso si ottengono delle misure ben al di sopra o al di sotto della media statistica. Siccome il trend non può durare per sempre, le future misure tenderanno ad assestarsi intorno alla media.

Citano anche un presunto studio

(https://atti9.comune.bologna.it/atti/wpub_delibere.nsf/%24%24OpenDominoDocument.xsp?documentId=ED567A44181D381DC12589D0004B84B4&action=openDocument) di Polinomia SRL (<https://www.polinomia.it/index.html>) che non è uno studio perché non è stato pubblicato su nessuna rivista scientifica. Infatti a pp. 15-16 vengono presentate due rette di regressione, ma non vengono riportati né i coefficienti beta, né gli intervalli di confidenza e nemmeno i p value, per cui l'indice R^2 riportato potrebbe anche essere non significativo. Poi però si scopre che la stessa azienda chiamata a valutare i costi-benefici del piano è la stessa che lo ha sviluppato (<https://wssol.comune.bologna.it/downloadalfresco/documentale/download?id=65RzQjv-->

[v5JRoldcNYMpDy3uRAxnD8cC_XmlCslXD-3P7KDDQdUOQ](#)) e che il fine principale del piano è la riduzione del traffico.

3) RIDURRE IL LIMITE DI VELOCITÀ AUMENTA L'INQUINAMENTO

Questo studio a Oslo (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1361920919314002#s0050>), che analizza una politica che ha portato il limite da 80 km/h a 60 km/h, non ha rilevato alcun miglioramento nella qualità dell'aria nei principali agenti inquinanti, e ha riscontrato un danno economico netto di 3,8 milioni di dollari annui dovuto al rallentamento dei trasporti e alla riduzione delle ore in viaggio. Uno studio a Barcellona (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1361920913000680>) ha mostrato che ridurre il limite di velocità nelle aree metropolitane a 80km/h ha portato ad un aumento di NO e di particolato nell'aria. Uno studio (<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0269749117304001>) condotto negli USA sui camion ha mostrato che se la velocità cala al di sotto dei 55km/h, le emissioni di NO e la presenza di particolato aumentano drasticamente. Uno studio condotto in Irlanda (<https://www.mdpi.com/1660-4601/16/1/149>) ha trovato che aumentando il limite di velocità da 30 km/h a 50 km/h la concentrazione di NO calerebbe del 3% e quella di particolato del 2%.

4) LA VELOCITÀ NON È LA CAUSA PRIMARIA DEGLI INCIDENTI

Secondo questo studio (<https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3861814/>) la velocità sarebbe causa solo del 15% degli incidenti. La causa principale (50%) sono gli errori relativi al calcolo del tempo e della distanza, come errori nel giudicare la lontananza di un veicolo. In questo studio (<https://www.mdpi.com/2071-1050/9/9/1530>) nella tabella 10 nelle strade di città la velocità non è nemmeno indicata tra le cause principali, ma sono presenti fattori come il non dare la precedenza e l'attraversamento pedonale fuori dalle strisce.

CONCLUSIONI

Il limite dei 30 km/h viene imposto dal sistema per scoraggiare la guida e ostacolare la mobilità privata. Il governo ha proposto una direttiva (<https://www.mit.gov.it/normativa/direttiva-n-4620-del-01022024>) dove si chiede ai comuni di valutare strada per strada senza imporre restrizioni generalizzate, ma per com'è scritta è facilmente aggirabile (<https://www.bolognatoday.it/cronaca/citta-30-direttiva-salvini-mit-regole-limiti-velocita.html>).