

Bologna, la prima metropoli italiana ad adottare il modello Città 30

Bologna è la prima grande città italiana a sperimentare un limite generalizzato dei 30km/h sulle strade urbane (eccetto gli assi di scorrimento). Si tratta di un **modello sempre più comune tra le città europee grandi e medie**, dalla Germania – dove amministrazioni di ogni colore politico hanno fatto questa scelta da oltre trent'anni – alla Spagna – che ha adottato una legge nazionale che istituisce il limite dei 30 km/h su tutte le strade urbane. Anche **Olbia**, città amministrata da un Sindaco di colore politico opposto a quello di Bologna, è città 30 già da giugno 2021, e altre città stanno lavorando per adottare questa politica.

Bologna Città 30 è appena partita, ma il Ministero dei Trasporti sembra intenzionato a impedire all'amministrazione di Bologna, democraticamente eletta sulla base di un programma che comprendeva tale misura, di andare avanti, parlando di "forzature" e "fughe in avanti".

Come associazioni che lavorano da decenni sui temi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile ricordiamo al Ministro Salvini, che **la Città 30 è tra le misure chiave del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030, elaborato dallo stesso MIT, e supportato da linee guida internazionali**. È gravissimo che il Ministero non solo non esprima il suo plauso alla città ma addirittura esteri preoccupazione, contraddicendo quindi sé stesso nelle dichiarazioni odierne.

Invitiamo il Dicastero a ripassare meglio le proprie linee programmatiche, e respingiamo con forza questo attacco alle scelte di mobilità dell'amministrazione di Bologna, prese tra l'altro in seno all'autonomia dei territori, un attacco che è figlio della stessa logica con cui è stata concepita la riforma del Codice della Strada voluta dal ministro Salvini, in queste ore all'esame della Camera dei Deputati.

Innumerevoli studi scientifici ed esperienze ormai decennali in tutta Europa confermano l'utilità del limite dei 30 km/h per salvare vite e il suo impatto del tutto trascurabile sulla velocità media di spostamento e sui livelli di congestione del traffico, come evidenziato da questo vademecum. Il Piano globale per la sicurezza stradale adottato dall'OMS su mandato dell'assemblea generale dell'ONU afferma tra l'altro che "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".

Chiediamo a Governo e Parlamento di lavorare per la sicurezza e la salute delle persone, oltre che per la stabilità del clima. A partire dai pendolari e da chi si muove ogni giorno per lavoro, studio, salute o svago; che lo facciano in auto, a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici. È in gioco la **tutela del diritto di tutti a una mobilità sicura e sostenibile**.

Con le città a 30 km/h l'Italia va più veloce.

Clean Cities Campaign, FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Kyoto Club, Rinascimento Green, Sai che puoi, Cittadini per l'aria, Genitori Antismog, Comitato Torino Respira, Movimento Diritti dei Pedoni, Legambiente, Fondazione Marco Scarponi, Salvaiciclisti, Bike to school.