

Lettera aperta al Ministro dei Trasporti Salvini

Come gruppo di esperti e tecnici impegnati nel settore della pianificazione e progettazione della mobilità e del traffico stiamo assistendo a una dura presa di posizione da parte del Ministro dei Trasporti avversa alle politiche di moderazione delle velocità dei veicoli nelle aree urbane.

Con l'emanazione della *"Direttiva sulla disciplina dei limiti di velocità nell'ambito urbano ai sensi dell'art.142 del Nuovo Codice della Strada"* il Ministro si è infatti opposto in modo esplicito all'iniziativa assunta dal Comune di Bologna di applicare su un'ampia parte (70%) delle strade comunali il limite di velocità di 30 km/h (Città 30).

Si tratta di una posizione poco comprensibile, non basata su alcuna evidenza tecnica o sperimentale, che si pone in netto contrasto con quanto viene suggerito dai massimi istituti sovranazionali come l'OMS e il Parlamento Europeo, oltre che dal Piano Nazionale della Sicurezza Stradale dello stesso MIT, e che ignora quanto è da tempo ampiamente praticato con risultati innegabilmente positivi in molte altre città nel mondo.

Contemporaneamente il MIT si è fatto portatore delle modifiche al Codice della Strada attualmente in discussione in Commissione Trasporti, in particolare per le parti destinate a depotenziare le norme sulla ciclabilità introdotte dalla legge 120/2020, comprese le strade ciclabili, le corsie ciclabili, gli attestamenti avanzati e il doppio senso ciclabile. Anche in questo caso si tratta di una posizione priva di qualunque giustificazione tecnica, che non tiene conto dell'esperienza di moltissime realtà estere e che dimentica che, da quando sono stati introdotti, questi dispositivi hanno consentito al nostro paese di compiere significativi progressi verso il recupero della ciclabilità come modo di trasporto alternativo.

È inoltre opportuno sottolineare come gli interventi citati, in diversi casi, sono stati in tutto o parzialmente finanziati con fondi del PNRR per la Missione 2-Rivoluzione verde e transizione ecologica- in capo allo stesso MIT; ne consegue che le ventilate modifiche alla normativa vigente comporterebbero una ridefinizione dei progetti in atto e delle risorse, pena la mancata erogazione dei finanziamenti da parte del Programma NEXT Generation EU.

Come tecnici ed esperti da anni impegnati sui temi della pianificazione e della progettazione della mobilità e dei trasporti con specifica attenzione alle aree urbane esprimiamo dunque la nostra profonda preoccupazione per l'involuzione che il nostro paese sta subendo e che lo allontana sempre più dalle scelte attuate da tutti i paesi dell'Unione Europea e dalla comunità internazionale.

E' al proposito necessario ricordare l'obbligo di perseguire gli obiettivi indicati sia dagli organismi internazionali a cui l'Italia aderisce (ONU, OMS) che dagli strumenti di politica dei trasporti dell'Unione Europea e Nazionale (Piano Nazionale della Sicurezza Stradale), in particolare la riduzione del 50% degli incidenti al 2030. Tale obiettivo non può essere raggiunto senza poter intervenire con efficacia nell'ambito urbano, dove in Italia si registrano i tre quarti degli incidenti stradali, con un tasso di mortalità che si mantiene costante ormai da un decennio ovvero (pari a 1,1 morti ogni 100 incidenti) e un costo economico che supera i 13 miliardi di euro all'anno.

In questo ambito, dove si concentrano elevati flussi di mobilità motorizzata e non motorizzata, un'alta densità di immissioni e intersezioni e diffuse "interferenze" con altri usi della strada, la velocità rappresenta quasi sempre causa, concausa o aggravante dell'incidentalità: da essa infatti dipendono le distanze di arresto, le energie di impatto, la possibilità di effettuare manovre di emergenza e il restringimento del cono visuale dei guidatori.

Peraltro 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 confligge, ma anzi favorisce il diritto alla mobilità e la libera circolazione delle persone.

Sono questi gli elementi di cui come tecnici siamo chiamati a tenere in conto quando nell'ambito delle attività di redazione dei piani di settore (Piani Urbano del Traffico e Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) identifichiamo le misure atte a conseguire gli obiettivi e i target riconosciuti e sottoscritti in ambito nazionale e internazionale.

Il Ministro e il suo Ministero dovrebbero dire come pensano altrimenti di conseguire gli obiettivi indicati dallo stesso Decreto Ministeriale 396 del 28 agosto 2019 con riferimento alla redazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e, soprattutto, l'obbligo sancito dallo stesso Codice della Strada che all'art.1 pone la sicurezza delle persone tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

Sempre nella logica dei PUMS è inoltre essenziale che sia riconosciuto agli abitanti delle singole città, attraverso le istituzioni che li rappresentano, il diritto di decidere all'interno delle proprie politiche di governo della mobilità i tempi e i modi di tali interventi, ricordando che ai sindaci è attribuito il compito di tutela della incolumità pubblica e la sicurezza urbana, che è "un bene pubblico da tutelare attraverso attività poste a difesa, nell'ambito delle comunità locali, del rispetto delle norme che regolano la vita civile, per migliorare le condizioni di vivibilità nei centri urbani, la convivenza civile e la coesione sociale".

Chiediamo pertanto:

- che il Ministero non solo non contrasti, ma agevoli l'iniziativa di Bologna e delle altre città che intendono adottare il modello di Città 30, che possono costituire un importante esperimento sulla cui base formulare norme e indirizzi in modo più corretto e informato;
- che non si approvino le modifiche del Codice della Strada avverse alle norme introdotte dalla L.120/2020 sulla ciclabilità, norme che finalmente ci allineano alle modalità adottate negli altri paesi europei;
- che non si riduca ma anzi si amplii la possibilità di utilizzare sistemi avanzati di telecontrollo delle infrazioni, compreso il limite dei 30 km/h in ambito urbano;
- che si emani una normativa nazionale sui dispositivi di moderazione del traffico, sulla base di quanto sperimentato dai paesi che presentano tassi di incidentalità e mortalità stradale ben inferiori a quello italiano.

31 Gennaio 2024

Promuovono l'appello:

1	Maria Silvia	Agresta	architetto	urbanista - Milano
2	Francesco	Alberti	architetto	professore associato di Urbanistica - Università degli Studi di Firenze
3	Franco	Aprà	urbanista	libero professionista - Milano
4	Francesco	Avesani	Ingegnere	libero professionista - Verona
5	Mauro	Baioni	urbanista	libero professionista - Venezia
6	Alessandra	Baldi	dott.arch.	collaboratrice In.Co.Set e referente del Centro Urbano per la Transizione Energetica - Cava dè Tirreni
7	Dario	Balotta		presidente Osservatorio Trasporti ONLIT
8	Valter	Baruzzi	pedagogista	esperto in educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile - Imola/Bologna
9	Silvia	Basenghi	tecnico esperto in mobilità sostenibile	servizio Pianificazione della Mobilità - Città metropolitana di Bologna
10	Stefano	Battaiotto	ingegnere	libero professionista - Milano
11	Luigi	Benevolo	ingegnere	pianificatore urbanista - Brescia
12	Maria	Berrini	architetto	ex Amministratore Unico Agenzia Mobilità Ambiente Territorio Comune Milano
13	Sivia	Bertoni	ingegnere	pianificazione della mobilità sostenibile ed attuazione PUMS
14	Paolo	Bertozzi	ingegnere	libero professionista Parma
15	Lorenzo	Bertuccio	ingegnere	associazione Euromobility
16	Guia	Biscaro	architetto	libera professionista
17	Daniela	Bittini	ingegnere	referente Ufficio Mobilità e Mobility Manager - Imola
18	Francesca	Boeri	ingegnere	responsabile Settore Ambiente - Centro Studi PIM Milano
19	Stefano	Boeri	architetto e urbanista	professore ordinario presso il Politecnico di Milano
20	Andrea	Boitani	economista	professore ordinario di Economia politica all'Università Cattolica di Milano
21	Gabriele	Bollini	urbanista	presidente Associazione Analisti Ambientali
22	Filippo	Bonali	ingegnere	libero professionista - Fiab Cremona
23	Tommaso	Bonino	ingegnere	dirigente SRM — Agenzia mobilità Bologna
24	Carlotta	Bonvicini	architetto pianificatore	libera professionista - Reggio Emilia
25	Mauro	Borioni	ingegnere	funzionario pubblica amministrazione
26	Patrizia	Bottaro	architetto	PCAint PICA CIAMARRA ASSOCIATI SRL
27	Bianca	Bozzi	ingegnere	libera professionista - Milano
28	Andrea	Bruschi	dott.arch.	pianificatore trasporti e mobilità - Metropolitana Milanese Spa
29	Tatiana	Brusco	ingegnere	tecnico esperto in mobilità sostenibile - Città Metropolitana di Bologna

30	Sandro	Capra	ingegnere	Metropolitana Milanese Spa
31	Giovanni	Cardinale	ingegnere	libero professionista , consulente di Confindustria Toscana Sud per le infrastrutture strategiche
32	Teresa	Cardona	architetto	libera professionista - Milano
33	Tiziano	Carducci	ingegnere	libero professionista - Chieri (TO)
34	Stefano	Caserini	ingegnere	Professore Cambiamenti Climatici Università di Parma
35	Francesco	Castelnuovo	ingegnere	libero professionista - Milano
36	Paola	Cavallini	architetto	Città studio associato - Parma
37	Angela	Ceresoli	architetta	presidente Agenzia TPL Bergamo
38	Enrico	Chiarini	ingegnere	libero professionista - Brescia
39	Cosimo	Chiffi	economista dei trasporti	TRT Trasporti e Territorio - Milano
40	Andrea	Colombo	consulente legale	esperto in sicurezza stradale - Bologna
41	Simone	Conte	economista ambientale	project manager ambiente, mobilità, territorio
42	Cristiana	Cristiani	architetto	Edilizia Pubblica - Comune di Pisa
43	Alberto	Croce	ingegnere	ex Direttore Settore Traffico e Trasporti in Comune di Bologna e Agenzia TPL Brescia, ex Presidente AIIT Lombardia
44	Fiorenza	Dal Zotto	architetto	responsabile settore pianificazione e tutela del territorio Comune di Spinea
45	Marco	De Mitri	ingegnere	Trafficlab - Alba (CN)
46	Andrea	Debernardi	ingegnere	META srl - Monza
47	Lorenza	dell'Erba	architetta	Istruttore Tecnico Servizio Pianificazione della Mobilità Area Pianificazione Territoriale e Mobilità Sostenibile - Città Metropolitana Bologna
48	Raffaele	Di Marcello	architetto	presidente sezione Abruzzo UNITEL - Unione Nazionale Italiana Tecnici Enti Locali
49	Matteo	Dondè	architetto	libero professionista - Milano
50	Mauro	Donzelli	ingegnere	libero professionista - Bologna
51	Alfredo	Drufuca	ingegnere	libero professionista - Milano
52	Marco	Engel	architetto	urbanista pianificatore - Milano
53	Roberto	Farina	ingegnere	urbanista - Bologna
54	Edoardo	Fenocchhio	ingegnere	studio Progetolab
55	Emanuele	Ferrara	urbanista	libero professionista - Milano
56	Carla	Ferrari	architetto	architetto pianificatore - Modena
57	Giorgio	Fiorillo	ingegnere	responsabile funzioni di Agenzia presso la SRM l'Agenzia per la mobilità ed il trasporto pubblico locale del Comune di Bologna e della Città metropolitana di Bologna.
58	Luigi	Fregoni	architetto	direttore area pianificazione territoriale Comune di Rho
59	Georg	Frisch	architetto	urbanista pianificatore
60	Giorgio	Gagliardi	architetto	progettista di mobilità ciclistica - Verona

61	Edoardo	Galatola	ingegnere	esperto di rischi industriali e del trasporto, responsabile sicurezza stradale FIAB
62	Paolo	Gandolfi	architetto	direttore Area Sviluppo territoriale - Dirigente Servizio di Mobilità Urbana comune di Reggio Emilia
63	Caterina	Gfeller	architetto	esperta in comunicazione - Milano
64	Elena	Granata	architetto	docente urbanistica Politecnico Milano
65	Emilio	Grassi	ingegnere	ex direttore Agenzia TPL Bergamo
66	Chiara	Gruppo	urbanista	pianificatrice dei trasporti - Brugherio (MI)
67	Emilio	Guastamacchia	architetto	urbanista pianificatore - Milano
68	Lorenzo	Fabian	architetto	docente Urbanistica - IUAV Venezia
69	Giuseppe	Inturri	professore Associato di Trasporti	Università degli studi di Catania
70	Marco	La Viola	ingegnere	libero professionista - Saronno
71	Eliot	Laniado	ingegnere	coordinatore scientifico Poliedra - Politecnico di Milano
72	Arturo Sergio	Lanzani	architetto	professore di Tecnica e Pianificazione Urbanistica - Politecnico Milano
73	Salvatore	Leonardi	professore	professore associato di Ingegneria delle infrastrutture viarie e dei trasporti presso l'Università degli Studi di Catania
74	Antonio	Locci	geometra	libero professionista - Treviso
75	Giovanna	Longhi	architetto	paesaggista, progettista di opere pubbliche
76	Fabio	Lopez Nunes	architetto	ex direttore ciclabilità del Comune di Milano
77	Giampiero	Lupatelli	economista territoriale	Vice Presidente CAIRE Consorzio
78	Robert	Maddalena	architetto	libero professionista - Thiene (VI)
79	Alessandro	Maderna	dott.agr.	Specialista progettazione e consulenza ambientale, autorizzazioni e permitting
80	Patrizia	Malgieri	architetto	TRT Trasporti e Territorio - Milano
81	Giorgia	Mancinelli	ingegnere	funzionario tecnico del Comune di Rimini
82	Giovanni	Mandelli	architetto	servizio Mobilità Sostenibile - Comune di Reggio Emilia
83	Paolo	Maneo	urbanista	libero professionista
84	Andrea	Marella	ingegnere	Trafficlab - Alba (CN)
85	Alberto	Marescotti	architetto	Comune di Padova
86	Giulia	Maroni	architetto	tecnico esperto in mobilità sostenibile - Città metropolitana di Bologna
87	Italo Roberto	Maroni	architetto	urbanista
88	Angelo	Martino	ingegnere	TRT Trasporti e Territorio - Milano
89	Silvia	Mazza	geografa	esperta mobilità sostenibile
90	Francesco	Mazza	ingegnere	AIRIS Srl - Ingegneria per l'ambiente - Modena
91	Eduardo	Missoni	medico	docente salute globale e sviluppo SDA Bocconi e Un.Milano Bicocca

92	Valerio	Montieri	architetto	libero professionista - Milano
93	Massimo G.	Moro	dottore in giurisprudenza	coordinatore Centro Studi FIAB
94	Danilo	Odetto	architetto	libero professionista - Torino
95	Jacopo	Ognibene	architetto	NET Engineering
96	Lorenzo	Pagliano	fisico	professore associato di Fisica dell'Edificio - Politecnico Milano
97	Federico	Parolotto	architetto	Ceo MIC-Mobility In Chain
98	Marco	Passigato	ingegnere	Coordinatore didattico corso EPMC - Esperto Promotore della Mobilità Ciclistica di UniVr
99	Carla	Poloniato	ingegnere	Funzionario Settore mobilità - Comune di Vicenza
100	Marco	Ponti	architetto economista	Responsabile di BRT onlus (Bridges Research Trust)
101	Davide	Prandini	architetto	funzionario tecnico pubblica amministrazione - Maranello (MO)
102	Edoardo	Preger	architetto	urbanista - Cesena
103	Chiara	Quinzii	architetto urbanista	libera professionista - Milano
104	Lucia	Ratti	architetto	ex funzionario Direzione Trasporti e Mobilità Sostenibile - Regione Lombardia
105	Andrea	Remoto	geometra	libero professionista - Avigliana (TO)
106	Giulio	Rigotti	architetto	Coop.Arch G1 - Novara
107	Riccardo	Rocco	architetto	libero professionista. Presidente Commissione Paesaggio Comune di Sesto San Giovanni
108	Gianni	Rondinella	urbanista	professore di Pianificazione della mobilità, Università Europea di Madrid
109	Guido	Rossi	Ingegnere	Dottore di ricerca in ingegneria dei trasporti e libero professionista - Verona
110	Paolo	Ruffino	urbanista, economista	Consulente politiche di mobilità, trasporti e sviluppo territoriale
111	Nicola	Sacco	professore	Ordinario di Trasporti presso l'Università degli Studi di Genova
112	Ivan	Saracca	ingegnere	libero professionista - Busseto (PR)
113	Stefano	Sbardella	ingegnere	dirigente Comune di Brescia
114	Joerg	Schweizer	ingegnere	ricercatore e docente in Transport System Design and Planning presso il Dipartimento di Ingegneria Civile, Chimica, Ambientale e dei Materiali, Università di Bologna.
115	Francesco	Seneci	Ingegnere	CEO e Direttore Tecnico NetMobility srl
116	Giancarlo	Sgubbi	ingegnere	dirigente Unità intermedia Rete tram e piani e progetti per la mobilità sostenibile - Comune di Bologna
117	Marco	Stagni	ingegnere	libero professionista - Bologna
118	Claudia	Stanzani	architetto	pianificazione Territoriale e Urbanistica - Comune di Castelfranco Emilia
119	Chiara	Taiariol	ingegnere	META srl - Monza

120	Davide	Tessarollo	ingegnere	libero professionista Milano
121	Samuel	Tolentino	dottore in ingegneria	META srl - Monza
122	Luigi	Torriani	matematico	analista dei trasporti
123	Alessandro	Trevisan	architetto	libero professionista - Voghera
124	Claudio	Troisi	ingegnere	docente a contratto di Pianificazione dei Trasporti presso l'Università Telematica "Giustino Fortunato"
125	Stefano	Vaudagna	ingegnere	libero professionista - Ciriè (TO)
126	Luca	Velo	architetto	Ricercatore in Urbanistica IUAV Venezia
127	Lorenzo	Vignono	ingegnere	esperto mobilità ciclabile SERTEC - Lorenzè (TO)
128	Mario	Zambrini	esperto ambientale	direttore Ambiente Italia - Milano
129	Federico	Zanfi	architetto	professore associato DASTU - Politecnico Milano
130	Giulio	Zilli	Pianificatore territoriale	libero professionista - Milano