



Ordine del
Giorno

Proponente:
PARTITO DEMOCRATICO

P.G. N.: 421682/2023
Collegato a PG.N.: 421678/2023
N. O.d.G.: 290.1/2023
Data Seduta Consiglio : 31/07/2023
Adottato

Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PER SOSTENERE LA PROPOSTA DI LEGGE NAZIONALE SULLE CITTÀ 30, PRESENTATO DALLA CONSIGLIERA DE MARTINO ED ALTRA IN DATA 19 GIUGNO 2023 E APPROVATO NELLA SEDUTA CONSILIARE DEL 31 LUGLIO 2023

Tipo atto: OdG ordinario

Informazioni Iter

Consiglieri Firmatari

Assessori di Competenza

Commissioni

Esito

Dati di Lavoro

""Il Consiglio Comunale

PREMESSO CHE:

- Il programma di mandato 2021-2026 ha accolto le sollecitazioni provenienti dalla società civile sul tema della sicurezza stradale, con particolare riferimento alla campagna "Bologna 30" che è stata premiata come migliore campagna di mobilità sostenibile per il 2021 in Europa;
- Dall'obiettivo "zero morti sulle strade" entro il 2050 assunto dall'Unione Europea si sviluppano molte azioni e iniziative, fra le quali la proposta della "Città 30" che si è diffusa rapidamente in moltissime città europee;
- Il programma di mandato 2021-2026 inserisce tra i progetti strategici per la città la realizzazione della città 30 e il progetto bandiera impronta verde;
- La realizzazione della Città 30 si iscrive pienamente negli obiettivi della Cities Mission delle città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030 e offre una base essenziale alla realizzazione del progetto bandiera "Impronta verde", poiché contribuisce alla creazione di una rete di spazi adatti alla mobilità lenta, ciclabile e pedonale, e alle relazioni di prossimità;
- Ad oggi si possono elencare 70 "Zone 30" e 40 "Zone Residenziali" realizzate nel centro abitato di Bologna;
- Con delibera, DG/PRO/2022/345, sono state approvate le linee di indirizzo per la realizzazione del piano "Bologna città 30" che, a norme nazionali vigenti, configurerà progressivamente l'intera rete locale e residenziale come "zona 30" in maniera estensiva,

rispetto alla quale il limite di velocità di 50 km/h costituisce una eccezione per alcune direttrici stradali, incentivando, così, una mobilità il più possibile sostenibile e non motorizzata nella fruizione del contesto di vicinato, dando priorità alla sicurezza degli spostamenti lenti degli utenti vulnerabili con un approccio integrato ;

- Durante la conferenza stampa del 17 giugno 2023, è stato presentato alla città il piano di Bologna Città 30 che prenderà avvio da 1° luglio e le cui relative sanzioni partiranno dal 1° gennaio 2024 per accompagnare le cittadine e i cittadini in questo cambiamento di abitudini;

- Il piano approvato con delibera DG/PRO/2023/146, prevederà interventi per 24 milioni di euro perché la città 30 è un percorso e saranno necessari interventi sui controlli tanto quanto si modifica strutturale delle strade .

PREMESSO INOLTRE CHE:

- Durante l'ultima edizione di MobilitARS, il simposio formativo dedicato all'arte della gestione della mobilità urbana, è stata presentata una proposta di legge nazionale sulle città 30 in Italia redatta da Andrea Colombo, ex Assessore alla mobilità di Bologna ed esperto di mobilità sostenibile e sicurezza stradale, e promossa dalle associazioni Legambiente, FIAB, Salvaiciclisti, Kyoto Club, Amodo, Clean Cities, Asvis, Fondazione Michele Scarponi;

- La Città 30 è prima di tutto una scelta delle comunità e amministrazioni locali, ma è fondamentale che diventi anche una politica nazionale , come è già avvenuto in Spagna;

- In Italia è già presente una città 30 stabilita nel comune di Olbia .

CONSIDERATO CHE:

- Il cuore della proposta è l'inversione fra regola ed eccezione nei limiti di velocità urbani rispetto ad oggi: al posto dei 50 km validi in generale salvo le "zone 30", la norma in città diventano i 30 km (in tutte le strade classificate dai Comuni come di quartiere, interzonali e locali), salvo solo gli assi di scorrimento veloce a 50 km (strade che devono avere almeno quattro corsie, due per ogni senso di marcia);

- La proposta di legge non si limita a rendere la città 30 una politica nazionale ma interviene su tanti altri ambiti connessi, tra i quali:

- prendendo spunto dal codice della strada del Regno Unito, introduce il principio di gerarchia delle responsabilità degli utenti della strada, secondo cui i conducenti dei veicoli che, per massa e velocità, possono causare i danni maggiori in caso di collisione, hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli utenti più vulnerabili della strada: questo vale in particolare per i guidatori di veicoli a motore tra loro in proporzione e verso gli utenti non motorizzati, e per i ciclisti verso i pedoni;

- elimina limiti e autorizzazioni ministeriali per eseguire interventi di modifica fisica delle strade per far rallentare le macchine: potranno, infatti, essere installati e realizzati liberamente, come già avviene nel resto d'Europa, dossi e rialzi, pavimentazioni colorate, chicanes, restringimenti centrali o laterali della

carreggiata, isole salvagente, ampliamenti dei marciapiedi, arredo anche verde, etc.;

- amplia la possibilità di usare la tecnologia per i controlli. Gli autovelox potranno essere montati senza più autorizzazione del Prefetto e non più solo in caso di incidenti già avvenuti ma anche in via preventiva. L'uso delle telecamere viene esteso ad altre violazioni pericolose, come la guida al cellulare o la mancata precedenza sulle strisce pedonali;

- stabilisce che almeno il 15% dei fondi stanziati nel bilancio dello Stato per il Piano nazionale della sicurezza stradale debbano essere destinati ogni anno ai Comuni specificamente per applicare la Città 30;

- permette ai Comuni la facoltà di limitare il traffico, con ZTL e altre misure analoghe, non più soltanto per esigenze di tutela dall'inquinamento, ma anche per finalità preventive di riduzione della quantità e gravità di scontri e investimenti stradali in città;

- chiede ai Comuni di realizzare attività e campagne di educazione, informazione e comunicazione pubblica rivolte a tutta la cittadinanza e a tutti gli utenti della strada in materia di sicurezza stradale, di mobilità sostenibile e di applicazione della Città 30. Inoltre, seguendo l'esempio della Francia, si prevede che le pubblicità delle auto dovranno contenere anche un messaggio promozionale per incoraggiare la guida sicura e l'uso della mobilità sostenibile, a rotazione tra:

- "Per i tragitti quotidiani, usa i mezzi pubblici"

- "Per gli spostamenti brevi in città, scegli di camminare o andare in bicicletta"

- "Prendi in considerazione l'uso condiviso dell'auto"

- "Quando guidi, rispetta i limiti di velocità, non distrarti e da' sempre la precedenza"

CONSIDERATO INOLTRE CHE:

Le finalità per lo sviluppo delle Città 30 in Italia sono:

- tutela della vita umana e aumento della sicurezza stradale
- promozione della mobilità sostenibile
- tutela di ambiente e clima
- qualità e democrazia dello spazio pubblico
- qualità della vita degli abitanti
- riscoperta della dimensione di prossimità
- valorizzazione dell'economia di vicinato

RICORDATO CHE:

- I dati Istat relativi al 2021 ci dicono che il 73% delle collisioni stradali avviene nelle strade urbane e che le prime 3 cause sono: distrazione alla guida, eccesso di velocità,

mancata precedenza. Le vittime decedute in totale sono 2.875, circa 8 al giorno. I principali decessi per tipo di utente sono: 41,5% automobilisti, 24,2% motocicli, 16,4% pedoni, 8% bici e monopattini. Gli incidenti in totale sono più di 151.000 (circa 416 al giorno). Il tasso di mortalità in strada per milioni di abitanti in Europa (media dei 27 paesi ue) è del 44,7%, in Italia del 48,6.%;

- I dati scientifici ci dicono che andare a 30 km riduce drasticamente il livello di pericolosità delle collisioni stradali, in particolare:

- in caso di frenata di emergenza una macchina che viaggia a 30 km/h si ferma in 13,3 metri, mentre una che viaggia a 50 km/h impiega il doppio (27,7 m). Inoltre, a 30 km si ha una visuale decisamente più ampia della strada e quindi di eventuali pericoli/ostacoli che possono verificarsi all'improvviso sull'asse stradale;

- a 30km/h un pedone investito subisce un impatto simile a quello che soffrirebbe al cadere dal primo piano di un palazzo, a 50 km/h è come cadere dal terzo piano e a 70 km/h è come cadere dal sesto piano. Un pedone colpito a 30 km/h ha il 90/95% di possibilità di sopravvivere all'urto, mentre se viene colpito a 50km/h ne ha solo il 10/15%.

RICORDATO INOLTRE CHE:

- La velocità media in città, già oggi, non supera i 20-30 km orari. Per velocità media si intende quella condotta lungo tutto il tragitto che conduce da un punto A a un punto B. Ed essere pericolosi sono i picchi di velocità, ovvero le accelerate improvvise che vengono fatte in città dando la percezione che queste conducano più velocemente alla meta quando in realtà conducono più velocemente solo al successivo semaforo, rotonda, ingorgo. Inserire un limite a 30km, significa impedire questi picchi di velocità (la velocità di punta), con un danno sui tempi di percorrenza che, quando si verifica, va da pochi secondi a un paio di minuti di tempo sull'intero tragitto. Andare tutte e tutti ai 30 km significa, quindi, fluidificare il traffico evitando l'effetto "fisarmonica" prodotto dai picchi di velocità;

- I 30 km aiutano a fluidificare il traffico, per le ragioni di cui sopra, ma anche perché strade meno pericolose significa strade meno trafficate. Come già avvenuto in altre città in cui sono stati adottati i 30 km, la diminuzione della pericolosità induce più persone a spostarsi con mezzi leggeri e questo porta a diminuire ancora di più il traffico per chi è costretto a usare l'auto per spostarsi;

- Andare ai 30 diminuisce gli stop and go e quindi anche i livelli di inquinamento, in particolare il dimezzamento delle NOx, come rappresentato anche da Clean Cities;

- Inoltre, i dati del Rapporto Mobilitaria (Kyoto Club, Cnr, Isfort) dicono che il traffico urbano genera fino al 60% dell'inquinamento atmosferico: abbassare il limite di velocità in città rappresenta un disincentivo all'uso dell'auto e meno auto in circolazione equivalgono a minor inquinamento dell'aria. Questo vale anche per l'inquinamento acustico: abbassando la velocità massima a 30 km/h si abbassa anche il livello di rumore, vale a dire meno stress e più benessere;

- Tante altre città europee hanno già adottato la stessa misura, tra le quali: Grenoble,

Lille, Nantes, Parigi, Nizza, Montpellier, Edimburgo, Bruxelles, Spagna (in tutte le città perché la città 30 è diventata una legge nazionale), Graz, Zurigo, Toronto, altre circa 200 città francesi di medie e piccole dimensioni.

TUTTO CIO' PREMESSO, CONSIDERATO E RICORDATO

IL CONSIGLIO COMUNALE DI BOLOGNA

- supporta e sostiene il piano dell'amministrazione per rendere Bologna una città 30 a norme vigenti;
- supporta e sostiene la proposta di legge nazionale sulle città 30 così come presentata il 6 maggio 2023 durante MobilitARS;
- invita i parlamentari del territorio a sostenere la discussione di questa proposta di legge in parlamento;
- promuove e sostiene qualsiasi iniziativa finalizzata a far conoscere alla cittadinanza la proposta di legge e i benefici della città 30.

F.to: M. De Martino (Partito Democratico), S. Larghetti (Coalizione Civica)''''''

Documenti allegati (parte integrante):

Documenti in atti :