

Mozione n.

Oggetto: << Sostegno alle Città 30 e contrarietà al DDL sul nuovo Codice della Strada >>

MASSOLINO

Il Consiglio regionale del Friuli - Venezia Giulia

PREMESSO CHE

- 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 Parlamento europeo nella risoluzione approvata il 6 ottobre 2021 invita 1) la Commissione europea a "Elaborare una raccomandazione per applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l'approccio del "sistema sicuro" per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di 30 km/ora, come regola generale, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni, con la possibilità di applicare limiti più elevati nelle principali arterie stradali con un'adeguata protezione degli utenti della strada vulnerabili; 2) gli Stati membri a dare priorità agli investimenti nel controllo della velocità e in una comunicazione di qualità sulla centralità della velocità e della sua gestione; 3) gli Stati membri ad applicare sanzioni dissuasive della velocità, compresi sistemi di penalità a punti, e a valutare la possibilità di prevedere corsi di sensibilizzazione sulla velocità per riabilitare i recidivi";
- La realizzazione della Città 30 si iscrive pienamente negli obiettivi della Cities Mission delle città intelligenti e a impatto climatico zero entro il 2030, poiché contribuisce alla creazione di una rete di spazi adatti alla mobilità lenta, ciclabile e pedonale, e alle relazioni di prossimità;
- Nel Piano Generale per la Mobilità Ciclistica del Ministero dell'Ambiente e della Mobilità Sostenibili 2022-2024 vi è scritto che "La percezione di "inospitalità della carreggiata" per i ciclisti e la conseguente aspirazione all'auto-segregazione è avvenuta in base a due distorsioni, che in Italia hanno raggiunto un livello parossistico. La prima è l'allargamento sulla strada dello spazio destinato alla circolazione e sosta delle auto fino al massimo possibile, una sorta di "autostradalizzazione" delle città che ha lasciato ai pedoni marciapiedi ridotti ai limiti minimi prescritti; la seconda distorsione è lo scarsissimo rispetto del limite di velocità in ambito urbano, laddove i 50 km/h sono già di per sé una velocità non consona alla convivenza tra auto e biciclette, così come tra auto e pedoni. Peraltro, il recente Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale 2030 ipotizza correttamente la creazione di ampie zone a 30 km/h come elemento essenziale per lo sviluppo della sicurezza negli spazi condivisi, e lo stesso Piano Generale della Mobilità Ciclistica prospetta l'evoluzione verso la "Città 30" che si sta diffondendo con successo in numerose realtà in Europa."
- Anche tra gli obiettivi della nostra Regione vi è il contrasto delle emissioni, in particolar modo nella legge 4/2023 cosiddetta FVGreen in materia di transizione energetica si legge "La Regione si impegna a

conseguire l'obiettivo di lungo termine di emissioni di gas a effetto serra nette uguali a zero entro il 2045 e a una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra, pari almeno all'obiettivo nazionale assegnato dall'Unione europea, entro il 2030”;

- Alcune città europee hanno introdotto o stanno sperimentando l'introduzione dei limiti di velocità urbani a 30 chilometri orari. 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;
- In Italia ci sono i casi di Olbia, Torino e di Bologna, che ha previsto interventi per 24 milioni di euro per avviare la cosiddetta “città 30”, un percorso che prevede interventi sui controlli tanto quanto su modifiche strutturali delle strade, oltre alle città che stanno lavorando sull'estensione delle aree 30 come Reggio Emilia o Cesena;
- Il cosiddetto Disegno di Legge Salvini sulla sicurezza stradale con delega per la riforma del Codice della Strada approvato dal Consiglio dei Ministri e in attesa di discussione in Parlamento prevede una serie di sanzioni e normative per chi guida e soprattutto per l'uso di veicoli non a motore (come biciclette e monopattini), ma non prevede nulla rispetto alla velocità delle macchine soprattutto in area urbana;

CONSIDERATO CHE:

- La riforma presentata interviene soprattutto nel regime **sanzionatorio esclusivamente** per chi fa abuso di sostanze illecite alla guida senza intervenire incisivamente per limitare la velocità eccessiva, che è la **principale causa di incidenti**, come prima causa o concausa che ne aggrava altre (**ISTAT 2021**). La proposta di legge anzi renderebbe più difficile l'installazione degli autovelox, prezioso strumento di moderazione e controllo della velocità soprattutto in città;
- Il Decreto così concepito rischia di limitare fortemente i settori della micromobilità e in particolare della micromobilità elettrica. Nel decreto si parla di individuazione dell'obbligo di casco, assicurazione e targa per i monopattini, ma esistono già proposte presentate per estendere le limitazioni anche a biciclette e biciclette a pedalata assistita. Un obbligo di questo tipo limiterebbe in maniera decisa l'uso di tali mezzi e annullerebbe la possibilità di usare la micromobilità in sharing. Bisogna ricordare che per i monopattini elettrici la velocità massima è 20 km/h con un rischio di letalità per impatto dunque quasi nullo. Parimenti per bici e bici a pedalata assistita per le quali l'assistenza si ferma a 25 km/h. Per questi mezzi il rischio significativamente più consistente è l'investimento da parte di un mezzo motorizzato a velocità superiore a 30 km/h e quindi potranno ridurre la letalità degli incidenti principalmente i provvedimenti che intervengano sui mezzi motorizzati;
- Gli studi mostrano infatti che l'obbligo del casco per i velocipedi non migliora la sicurezza stradale, bensì la può addirittura peggiorare. A livello europeo ci sono stati alcuni paesi, come Malta e Bosnia Erzegovina, che in passato avevano prescritto l'utilizzo del casco, salvo poi abrogare la norma perché la misura aveva soltanto disincentivato la mobilità ciclistica. La Federazione Italiana Ambiente e Bici - FIAB e l'European Cyclists' Federation (Ecf) si sono sempre espresse a favore dell'incentivazione dell'uso consapevole del casco ma contrariamente all'obbligo. Per la sicurezza dei ciclisti e degli utenti attivi della strada il casco non è determinante, come dimostrato dalla campagna inglese Safety in numbers: più ciclisti circolano nelle nostre

città e più aumenterà il livello di sicurezza stradale per tutte le persone che frequentano, con diversi mezzi, lo spazio stradale. In Olanda nel periodo 1980-2005 è stato registrato un incremento di ciclisti del 45% a fronte di una riduzione del 58% della mortalità. Lo stesso ragionamento vale per tutta la micromobilità elettrica, inclusi i monopattini, che sono strumenti importanti per la sostituzione delle auto private soprattutto per quanto riguarda l'intermodalità;

- Va considerato inoltre che molti utenti di micromobilità sono già di fatto assicurati nell'ambito delle assicurazioni cosiddette "capofamiglia", che coprono i danni legati all'uso di veicoli non soggetti all'obbligo di assicurazione, tra cui bici e monopattini, e che alcune associazioni di ciclisti includono l'assicurazione RC nella quota associativa. In Italia 15 milioni di famiglie sono coperte da RC, e le cicliste e i ciclisti iscritti alla Federazione Italiana Ambiente e Bici, con inclusa l'assicurazione, sono oltre 20.000;
- sarebbe incoerente trattare le bici a pedalata assistita come identiche alle muscolari per quanto riguarda il codice della strada e applicare regole diverse invece per l'assicurazione;

CONSIDERATO INFINE CHE le finalità per lo sviluppo delle Città 30 in Italia sono: la tutela della vita umana e aumento della sicurezza stradale; la promozione della mobilità sostenibile; la tutela dell'ambiente e il contrasto alla crisi climatica, grazie alla riduzione dell'inquinamento dell'aria e acustico; la qualità e democrazia dello spazio pubblico; la riscoperta della dimensione di prossimità e la valorizzazione dell'economia di vicinato.

PRESO ATTO 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% persone in auto, 24,2% persone in moto, 16,4% persone a piedi, 8% persone in bici e monopattino. 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/h 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);
 - a 30 km/h si ha una visuale decisamente più ampia della strada e quindi di eventuali pericoli/ostacoli che possono verificarsi all'improvviso sull'asse stradale, poiché si riduce il cosiddetto effetto "tunnel vision", quello che fa sì che la visione periferica si riduca all'aumentare della velocità, il motivo per cui secondo alcuni automobilisti le persone a piedi "sbucano di colpo" sulle strisce;
 - a 30km/h una persona a piedi investita 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. Una persona a piedi colpita a 30 km/h ha il 90/95% di possibilità di sopravvivere all'urto, mentre se viene colpita a 50 km/h ne ha solo il 10/15%;

RICORDATO INOLTRE CHE:

- la velocità media in città, già oggi, non supera i 20-30 km orari, intendendo per velocità media quella condotta lungo tutto il tragitto che conduce da un punto A a un punto B. A essere pericolosi sono dunque i picchi di velocità, ovverosia 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/h, 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/h 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 km/h diminuisce le frenate e ripartenze, e quindi anche i livelli di inquinamento, in particolare il dimezzamento delle NOx, come rappresentato anche da Clean Cities, abbattendo anche notevolmente l'inquinamento acustico dato soprattutto dalle accelerazioni;
- 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;

PRESO ATTO della proposta di legge presentata a fine luglio alla Camera dei Deputati su stimolo delle Associazioni che da tempo stanno animando la piattaforma #Città30Subito;

TUTTO CIÒ PREMESSO, CONSIDERATO E RICORDATO

IMPEGNA IL PRESIDENTE DELLA REGIONE E LA GIUNTA REGIONALE

- A prendere posizione contraria all'interno della Conferenza Stato-Regioni e in ogni ambito ufficiale e istituzionale al ddl sul nuovo Codice della Strada laddove le proposte non si concretizzano nella sicurezza stradale e limitano lo sviluppo dell'uso di biciclette, biciclette a pedalata assistita e monopattini in ambienti urbani;
- Ad avviare, come richiesto dalla FIAB in campagna elettorale, un tavolo tecnico regionale sulla sicurezza stradale con tutti i portatori di interesse;
- A supportare e sostenere la proposta di legge nazionale sulle città 30 così come presentata il 6 maggio 2023 durante MobilitARS, sostenendo la discussione in tempi brevi di questa proposta di legge in Parlamento;

- A promuovere e sostenere qualsiasi iniziativa regionale e locale finalizzata allo sviluppo e alla sperimentazione nella nostra Regione di Città 30, compreso il sostegno finanziario per le modifiche strutturali necessarie, anche individuando le migliori modalità per avviare e supportare dei progetti pilota.

Presentata alla Presidenza in data 19/09/2023

La consigliera Giulia Massolino

