



Trieste, 19.02.2024

Mozione - IV Circoscrizione (Città Nuova – Barriera Nuova – San Vito – Città Vecchia)

Oggetto: Istituzione “zone 30” nel centro storico cittadino.

Premesso che nella IV Circoscrizione la densità abitativa è di 6.648 abitanti/Kmq (dati 2022) a fronte di una media comunale di 4.739 abitanti/Kmq e che, considerato il numero di esercizi commerciali, servizi e luoghi di interesse, il centro storico cittadino risulta essere senza dubbio area ad alta frequentazione da parte dei pedoni e ciclisti;

Ricordato che per il nuovo decennio di iniziative 2021-2030, gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono l'ulteriore dimezzamento del numero di vittime e di feriti gravi entro il 2030 rispetto all'anno di benchmark (fissato nel 2019):

Preso atto che nel 2022 in provincia di Trieste, su una popolazione di 228.080 persone e un parco mezzi composto da 199.962 veicoli, ci sono stati 967 incidenti stradali con 12 morti e 1.165 feriti e il costo dell'incidentalità stradale con lesioni alle persone è stimato in oltre 86 milioni e 410mila euro, pari a 377,61 per abitante (fonte: https://www.ansa.it/friuliveneziagiulia/notizie/2023/12/21/trieste-967-incidenti-stradali-nel-2022-di-cui-12-mortali_638238b9-f774-49b2-a6ce-6df4f33e9768.html)

Preso atto dei dati relativi all'incidentalità stradale nel biennio 2020-2021 (fonte Regione) che attestano che nel biennio indicato, nel Comune di Trieste, si sono verificati 1454 incidenti con mezzi coinvolti che hanno portato al ferimento di 237 pedoni e alla morte di 1.

Pedoni feriti - incidenti stradali 2020-2021



Richiamata la mozione discussa e approvata nella seduta del 15 febbraio 2024 con cui il Consiglio Circostrizionale invita l'Amministrazione comunale ad attivarsi nell'applicare il PGTU formulando abbonamenti agevolati per gli stalli di parcheggio a favore dei residenti del Centro storico, così come definito dal Piano particolareggiato del Centro storico;

Appurato che nel PUMS (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile) di Trieste approvato con delibera consiliare 35/2021 si rileva che "in mancanza di una politica globale di gestione della sosta sarà sempre difficile governare la domanda di parcheggi e disciplinarla" e che risulta "necessario individuare misure alternative capaci di far mutare indirizzo alla mobilità che, sui percorsi urbani, dovrebbe basarsi su modalità diverse dal mezzo privato". Il Piano aggiunge inoltre che il passaggio da una sosta totalmente libera ad una sosta regolamentata possa essere proposto in abbinamento alla realizzazione delle prime "vere" Zone 30.

Ricordato che la velocità eccessiva, come prima causa o concausa che ne aggrava altre (ISTAT 2021), è la principale causa di incidenti.

Appurata la stretta correlazione tra sicurezza dei pedoni e ciclisti e velocità del traffico per cui all'aumentare della velocità aumenta moltissimo la distanza di arresto (tempo di reazione + spazio di frenata), e diminuisce moltissimo la possibilità di sopravvivenza del pedone o del ciclista investito, come qui sotto riportato:

– 30 km/h: il pedone sopravvive nel 90% dei casi circa



- 40 km/h: il pedone sopravvive nel 70% dei casi circa
- 50 km/h: il pedone sopravvive nel 15% dei casi circa
- 60 km/h: il pedone sopravvive nel 5% dei casi circa
- 70 km/h: il pedone ha pochissime possibilità di sopravvivenza,

Considerato che il particolato (PM10) emesso da fonti legate al traffico veicolare proviene in parti circa uguali dai residui della combustione dei motori e dall'usura di freni e pneumatici (fonte: <https://www.siteb.it/wp-content/uploads/2019/11/4-II-contributo-dell%E2%80%99usura-di-freni.pdf>) e che, pertanto, una ridotta e più costante velocità dei veicoli riduce la frequenza delle frenate e quindi dell'usura di freni e pneumatici;

Richiamate le dichiarazioni per mezzo stampa dell'assessora regionale alle Infrastrutture Cristina Amirante sull'opportunità di implementare ulteriormente la LR n. 8/2018 "Interventi per la promozione della nuova mobilità ciclistica sicura e diffusa" attraverso la "realizzazione di "zone 30" che insieme ai percorsi ciclopeditoni rappresentano gli elementi fondamentali per mettere in sicurezza ciclisti e pedoni, restituendo ai cittadini porzioni importanti del nostro territorio";

Preso atto dell'ordine del giorno presentato al Consiglio regionale e fatto proprio dalla Giunta nella seduta del 15/12/2023 che prevede l'impegno a promuovere le iniziative necessarie per raggiungere l'obiettivo della riduzione della velocità dei veicoli nelle vie e strade delle città della Regione, della sicurezza stradale agli utenti deboli, di porre in essere azioni concrete e ambiziose per il finanziamento di infrastrutture per la moderazione del limite di velocità, oltre che per la comunicazione e la promozione del modello Città 30 nei comuni della regione;

Ritenuto che la "zona 30" rappresenta un provvedimento innovativo, in quanto non comporta semplicemente una prescrizione normativa (di riduzione della velocità), ma anche un particolare disegno dell'infrastruttura, che interessa in particolare l'accesso e l'uscita della zona.

Considerato che nella viabilità interna al Comune di Trieste si riscontrano situazioni di disagio e di pericolo per la circolazione, e che l'Ente ha emanato alcuni provvedimenti atti a promuovere la convivenza tra auto, biciclette e pedoni, con l'istituzione di aree pedonali e piste ciclabili, riscontrando un beneficio in termini di vivibilità del centro urbano;



Considerato che l'istituzione di "zone 30", come dimostrano le tante esperienze europee, produce benefici per tutti i cittadini:

- 1) Migliora la sicurezza stradale, riducendo incidenti, morti e feriti gravi tra tutti gli utenti della strada, a partire dai più fragili;
- 2) fa aumentare gli spostamenti a piedi e in bici, grazie a strade più sicure e tranquille;
- 3) riduce le emissioni di smog e gas climalteranti e rende più fluido il traffico, grazie a una velocità più costante, al posto degli stop-and-go continui che in città sono tanto dannosi per l'ambiente e la sicurezza quanto inutili ad arrivare prima;
- 4) riduce l'inquinamento acustico;
- 5) rende lo spazio pubblico più gradevole e vivibile per le persone
- 6) restituisce autonomia a bambini, anziani, persone con disabilità,
- 7) favorisce la coesione sociale e il commercio di vicinato nei quartieri.

Si chiede all'Assessore Comunale e agli Uffici Comunali competenti del Comune di Trieste di

Provvedere a istituire le cosiddette "zone 30" nell'area del centro storico cittadino, così come individuato dal Piano particolareggiato del centro storico, escludendo da tali zone le sole strade urbane di scorrimento¹, e di prevedere che l'apposizione del limite di 30 km/h sia accompagnato da interventi fisici sulle carreggiate (segnaletica, elementi dissuasori della velocità, arredo urbano di qualità, ecc), che inducono tale velocità anche a prescindere dai comportamenti individuali degli utenti.

Per Adesso Trieste

¹¹ strada a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, ciascuna con almeno due corsie di marcia, ed una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici, banchina pavimentata a destra e marciapiedi, con le eventuali intersezioni a raso semaforizzate; per la sosta sono previste apposite aree o fasce laterali estranee alla carreggiata, entrambe con immissioni ed uscite concentrate (art 2 D. lgs n.285 del 30 aprile 1992 e ss.mm.ii).

Adesso Trieste
Patto per la città
Pakt za mesto
Gruppo consiliare



Tommaso Vaccarezza

Carlo Visintin

Franca Vilevich