

Trieste, 15/09/2023

Mozione

Oggetto: Trieste Città 30

Il Consiglio Comunale di Trieste

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;

Premesso che il Parlamento europeo nella risoluzione approvata il 6 ottobre 2021 invita 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/h, 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; invita 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; invita 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";

Premesso che 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;

Premesso che anche tra gli obiettivi del Comune di Trieste vi è il contrasto delle emissioni, come esplicitato in particolar modo nel PAESC (Piano di Azione per l'Energia Sostenibile e il Clima);

Considerato che alcune città europee hanno introdotto o stanno sperimentando l'introduzione dei limiti di velocità urbani a 30 km/h, 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 si possono citare i casi di Olbia e 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;

Considerato 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 secondo quanto riferito dall'ISTAT nel 2021:

- gli incidenti in totale sono stati più di 151.000, circa 416 al giorno;
- il 73% delle collisioni stradali è avvenuto nelle strade urbane;
- le prime 3 cause di incidente sono state distrazione alla guida, eccesso di velocità, mancata precedenza;
- le persone decedute a causa di tali incidenti sono state 2.875, circa 8 al giorno;
- i decessi per tipo di utente sono stati: 41,5% persone in auto, 24,2% persone in moto, 16,4% persone a piedi, 8% persone in bici e monopattino;
- il tasso di mortalità in strada per milioni di abitanti in Italia è di 48,6, mentre la media dei 27 Paesi UE è 44,7;

Preso atto che come riportato in "Speed Management - A Road Safety Manual", edito da OMS, FIA e World Bank, andare a 30 km/h riduce drasticamente il livello di pericolosità delle collisioni stradali, e che 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 dello spazio (27,7 m) per la stessa manovra;
- a 30 km/h si ha una visuale decisamente più ampia della strada e quindi di eventuali pericoli/ostacoli che possono palesarsi 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. Tale effetto porta spesso a descrivere episodi di incidenti il motivo per cui secondo gli automobilisti le persone a piedi "sbucano di colpo" sulle strisce;
- a 30 km/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 50km/h ne ha solo il 10/15%.



Ricordato che la velocità media in città, già oggi, non supera i 20-30 km/h, 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, 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.

Rilevato dunque che inserire un limite a 30 km/h significa impedire questi picchi di velocità (la velocità di punta), con un impatto 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;

Rilevato dunque che i 30 km/h 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/h, 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;

Tenuto conto che 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;

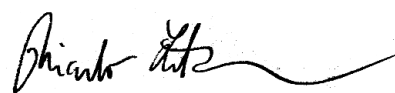
Preso atto inoltre che i dati del Rapporto Mobilitaria (Kyoto Club, Cnr, Isfort) dicono che il traffico urbano genera fino al 60% dell'inquinamento atmosferico, e che abbassare il limite di velocità in città rappresenta un disincentivo all'uso dell'auto, con conseguente minor inquinamento dell'aria. 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 a prima firma Morassut presentata a fine luglio alla Camera dei Deputati su stimolo delle Associazioni che da tempo stanno animando la piattaforma #Città30Subito;

Impegna la Giunta Comunale e il Sindaco

A sviluppare un piano per ridurre il limite di velocità in tutto il centro cittadino ai 30 km/h, entro sei mesi dall'approvazione o dall'accoglimento della presente mozione.

I Consiglieri e la Consigliera proponenti



Riccardo Laterza

Kevin Nicolini

Giorgia Kakovic