


COMUNE DI LISSONE
Ente: c_e617 AOO: AOO
Pr: (A) 2023/0052880 del 15/09/23
A06 SEGRETERIA



Massimo Rossati 15/09/2023



Al Sindaco Laura Borella

Al Presidente del Consiglio Roberto Perego

all'assessore all'ambiente Massimo Rossati

**Oggetto: MOZIONE
LISSONE CITTA' 30 KM/H**

premesso che

il limite di velocità a 30 km/h in ambito urbano:

- fa ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali

urbani (che per la maggior parte sono causati da distrazione ed eccesso di velocità)

- rende possibile l'uso delle strade in modo condiviso senza la necessità di costruire costose infrastrutture di separazione dei flussi
- fa ridurre il rumore
- fa ridurre l'inquinamento
- non condiziona negativamente i tempi medi di percorrenza, anzi fluidificando il traffico ed evitando accelerate e frenate che consumano più carburante, producono maggiore smog e sono più pericolose per la sicurezza fa aumentare la velocità media, in particolare grazie all'uso delle tecnologie (smart city, Maas, onde verdi)
- rende più accessibile lo spazio pubblico

atteso che

L'impatto tra un'automobile che viaggia a 50 km/h e un pedone o un ciclista è quasi sempre fatale per l'utente leggero della strada, e che al contrario l'impatto a 30 km/h non è quasi mai letale e offre ampie rassicurazioni sulla minore gravità delle conseguenze

- tra tempo di reazione e spazio di frenata a 30 km/h un veicolo percorre 13 metri
- tra tempo di reazione e spazio di frenata a 50 km/h un

veicolo percorre 28 metri

i dati ACI / Istat dicono che oltre il 70% degli incidenti in Italia avviene in ambito urbano, che tra le prime tre cause in assoluto c'è l'eccesso di velocità, che provoca direttamente o in ogni caso aggrava gli effetti di scontri e investimenti, e che questi incidenti in ambito urbano provocano il 43,9% dei morti e il 69,7% dei feriti

considerato che

la riduzione della velocità in ambito urbano è parte delle misure previste dal Piano nazionale per la sicurezza stradale, il quale espressamente afferma che *"dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni [come tipicamente le strade urbane], la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h", in coerenza con la risoluzione n. 2021/2014(INI) del Parlamento europeo, che raccomanda di "applicare velocità massime di 30 km all'ora, come regola generale, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni"*

nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica, recentemente approvato dal MIMS, si specifica che è necessario, tra le altre cose: *"definire regole chiare di convivenza sulle strade [...] definendo modelli di coabitazione tra gli utenti della strada. In quest'ottica è rilevante promuovere interventi integrati: un abbassamento della velocità veicolare e, contestualmente, un uso condiviso, in sicurezza, delle strade da parte di tutte le utenze. A tal fine va promossa la transizione verso il modello*

della condivisione della strada favorendo, in coerenza con quanto già previsto in materia di riduzione della velocità in ambito urbano dal Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030, la realizzazione delle "Città 30km/h" e il processo di redistribuzione più democratica ed equa dello spazio pubblico tra tutti gli utenti, motorizzati e non"

la sesta settimana mondiale della sicurezza stradale delle Nazioni Unite (maggio 2021) ha messo in evidenza i vantaggi delle strade urbane a bassa velocità come il cuore di ogni comunità evidenziando anche i collegamenti tra i limiti di velocità di 30 km/h e il raggiungimento di una serie di obiettivi di sviluppo sostenibile, inclusi quelli su salute, istruzione, infrastrutture, città sostenibili, azione per il clima e partenariati

il Piano regionale degli interventi per la qualità dell'Aria (PRIA) invita a istituire zone urbane a bassa velocità in grado di ridurre il risollevarimento delle polveri, ridurre gli ossidi di azoto grazie alla maggiore fluidità del traffico urbano e rendere compatibile la circolazione dei veicoli con quella delle biciclette

considerato inoltre che

dall'agosto 2021 la città di Parigi ha imposto il limite urbano di 30 km/h

dal gennaio 2021 la città di Bruxelles ha imposto il limite urbano di 30 km/h, facendo registrare questi risultati nel monitoraggio del primo anno di sperimentazione:

- è aumentato il rispetto dei limiti di velocità
- i morti si sono più che dimezzati
- si sono ridotti in modo significativo anche i feriti gravi
- in generale la gravità degli incidenti è calata drasticamente
- è diminuito di oltre la metà l'inquinamento acustico da traffico e, a fronte di tutti questi benefici, i tempi di percorrenza veicolare non sono aumentati in nessuna fascia oraria rispetto all'epoca pre-Covid

altre città europee hanno fatto e stanno facendo scelte analoghe, tra le quali: Graz, Grenoble, Helsinki, Valencia, Zurich, Lille, Bilbao

a Londra 19 municipi (borough) su 32 hanno il limite di velocità a 20 mph e il numero di quartieri coinvolti è in costante crescita

il Comune di Bologna dal 1 luglio 2023 diventerà Città 30, diventando così la prima grande città italiana a 30 chilometri orari

il Comune di Milano ha approvato un ordine del giorno che stabilisce che dal 1 gennaio 2024 diventerà Città 30

altre città come Torino, Olbia e Ascoli Piceno stanno considerando la possibilità di diventare Città 30

valutato che

la sola imposizione di un limite di velocità non ne determina l'effettivo rispetto da parte di tutti gli utenti della strada e che sono necessarie, come altre componenti essenziali della Città 30, una forte operazione culturale sul rispetto delle regole, la messa in campo di campagne di controlli e puntuali azioni sanzionatorie, un progressivo ridisegno dello spazio stradale con interventi infrastrutturali diffusi di moderazione del traffico e della velocità

un congruo periodo di tempo per informare sulle ragioni della misura è una precondizione per il suo successo

ribadito che

la sicurezza delle persone è una responsabilità di tutte le amministratrici e gli amministratori, nessuno escluso

se la velocità di 30 km/h è sinonimo di maggiore sicurezza non può più essere pensata nella logica delle "zone", in quanto significherebbe certificare che alcuni cittadini vivono in aree sicure e altri in aree meno o poco sicure

i bambini e le bambine, per alcuni versi, e le persone anziane, per altri, sono i primi beneficiari di misure per rendere più

sicure le strade urbane

considerato infine che

Con il flash mob di domenica 26 febbraio 2023 in molte città italiane, tra cui Roma, Milano, Torino, Bologna, Firenze, Perugia, Napoli, ha preso il via la campagna #città30subito promossa congiuntamente da FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, Legambiente, Asvis, Kyoto Club, Vivin strada, Salvaiciclisti, Fondazione Michele Scarponi, AMODO e Clean Cities Campaign

Le iniziative sul territorio sono accompagnate dalla pubblicazione di “Città 30 – Il vademecum”, un documento scientifico redatto dagli esperti delle associazioni promotrici e messo a disposizione delle Amministrazioni pubbliche e allegato al presente ordine del giorno

il presente ordine del giorno è condiviso dal Comitato per la Difesa del Territorio di Lissone

tutto ciò premesso

Impegna Sindaco e Giunta

a proclamare Lissone Città 30, istituendo il limite di velocità in ambito urbano a 30 km/h a partire dal 1° gennaio 2025,

diventando così il primo Comune brianzolo ad attuare questo progetto

a prevedere che dopo quella data su alcune, selezionate, strade a grande scorrimento possano essere previsti limiti a 50 km/h

a prevedere un'estesa campagna di comunicazione, informazione e coinvolgimento di cittadine, cittadini e city user da avviare nel gennaio del 2024 e che parta anche attraverso sedute speciali delle commissioni consiliari

a prevedere un cruscotto dove tenere monitorati, in una visione d'insieme, i dati sugli incidenti stradali, sull'inquinamento, sulla congestione stradale, sulla sosta selvaggia, sulle multe, e a utilizzare poi questi dati sia per verificare il miglioramento dei parametri sulla sicurezza dopo l'introduzione dei 30 km/h sia per identificare le aree dove eventualmente installare gli autovelox, ove risultasse opportuno per assicurare il rispetto dei limiti di velocità

ad avviare, nei tempi e nei modi condivisi da Polizia locale, una precisa campagna di controllo e sanzionamento

per Vivi Lissone

F.to Luca De Vincentis

per Lissone al Centro

F.to Paolo Francesco Rivolta

F.to Antonio Erba

per Il Listone-Lista Civica

F.to Marino Nava

F.to Concettina Monguzzi

per Partito Democratico

F.to Elio Talarico

F.to Mattia Gelosa