



COMUNE DI PISA

GRUPPO CONSILIARE MINORANZA

MOZIONE AL CONSIGLIO COMUNALE

| Numero Proposta | Data |
|-----------------|------------|
| 60 | 24/07/2024 |

OGGETTO: PISA CITTÀ 30 - MOZIONE PRESENTATA DAL CONS. AULETTA (DIRITTI IN COMUNE: UCIC-UP) IN DATA 24/07/2024

Considerato che in Toscana, nel 2022, il maggior numero di incidenti stradali (11.711, il 77,5% del totale) si è verificato sulle strade urbane, provocando 99 morti (44,0% del totale) e 14.321 feriti (74,2%) fonte: https://www.istat.it/it/files//2023/11/Focus_Incidenti-stradali-in-Toscana_Anno-2022.pdf.

Considerato che, rispetto all'anno 2021, i sinistri nel 2022 aumentano su tutte le categorie di strada ma l'incremento maggiore si verifica sulle strade urbane (+12,2%) fonte: https://www.istat.it/it/files//2023/11/Focus_Incidenti-stradali-in-Toscana_Anno-2022.pdf.

Considerato che nel 2022, sulle strade urbane in Toscana, il 50,8% degli incidenti stradali si è verificato su tratti di strada non classificabili come rettilinei smentendo l'opinione che misure di prevenzione sono utili sui tratti rettilinei ma non sulle altre strade urbane fonte: https://www.istat.it/it/files//2023/11/Focus_Incidenti-stradali-in-Toscana_Anno-2022.pdf.

Considerato che a Pisa, nel 2022, il tasso di incidenti (morti+feriti/1.000 ab) è stato 8,0, inferiore solo a Bergamo col valore 10,2 e a Pavia e Genova col valore 8,4 fonte: <https://www.legambiente.it/wp-content/uploads/2023/10/Ecosistema-Urbano-2023.pdf>.

Considerato che a Firenze, che ha dimensioni ben maggiori di Pisa, nel 2020 il 51% dei viaggi ha avuto lunghezza inferiore a 6 km e quelli di lunghezza maggiore di 20 km sono stati il 14% fonte: <https://datamobility.it/mobility-insights/analisi-singola-citta-centro/>.

Considerato che, qualunque sia il limite massimo di velocità, la velocità media in città non supera i 25 km/h (qualunque sia il limite imposto) e che una riduzione generale della velocità rende il traffico più fluido.

Considerato che comunque, alla velocità costante di 50 km/h un tragitto di 6 km si percorre in 7,2 minuti mentre alla velocità costante di 30 km/h lo stesso tragitto si percorre in 12 minuti sicché per il 51% dei viaggi la riduzione del limite di velocità avrebbe un effetto irrilevante sulla durata del viaggio.

Considerato che una minore velocità delle automobili consentirebbe di ridurre la larghezza delle carreggiate a favore di marciapiedi più ampi attrezzabili con panchine per facilitare la mobilità a piedi delle persone anziane o con disabilità motorie e a favore di piste ciclabili per incentivare la mobilità ciclabile.

Considerato che alla velocità di 50 km/h lo spazio di frenata è di 25 m mentre alla velocità di 30 km/h lo spazio di frenata è di 13 metri e che di conseguenza ridurre la velocità diminuisce la probabilità di impatto in maniera più che proporzionale.

Considerato che la gravità dei danni causati ad un pedone dalla collisione con un autoveicolo in corsa aumentano di gravità all'aumentare della velocità.

Considerato che il rumore prodotto dalle ruote sull'asfalto si riduce di una quantità tra 2.5 and 3.9 dB(A)) se si riduce la velocità degli autoveicoli da 50 km/h a 30 km/h fonte: <https://city30.brussels/benefits>.

Visto che nella città di Bologna è stato appena introdotto il limite di velocità di 30 km/h in tutta la città tranne che nelle strade con particolari caratteristiche (come l'elevato numero di corsie o la presenza dello spartitraffico al centro), particolari funzioni (per lo più di solo transito dei veicoli a motore), infrastrutture separate per gli utenti più vulnerabili.

Visto che il consiglio comunale di Milano ha approvato un ordine del giorno che invita il sindaco a «proclamare Milano Città 30, istituendo il limite di velocità in ambito urbano a 30 chilometri orari».

Visto che la città di Bruxelles (Belgio), diventata una città 30 all'inizio del 2021, dopo un anno aveva il 20 per cento in meno di incidenti per le strade e la metà dei morti rispetto all'anno precedente, con un aumento del 20 per cento del numero di ciclisti. È molto diminuita la quantità di persone che si spostano in auto (dal 64 al 49 per cento nei primi 6 mesi del 2022, rispetto al semestre precedente) fonte: <https://www.ilpost.it/2023/01/13/cose-davvero-una-citta-30/>.

Visto che la città di Graz in Austria ha introdotto tale limite dal 1992, quando solo il 30% della cittadinanza era a favore, per rilevare il favore del 52% della popolazione 8 mesi dopo, e dell'81% nel 2002 fonte: <https://city30.brussels/benefits>.

Visto che nella città di Grenoble (Francia), dopo l'introduzione del limite a 30 km/h, oltre alla diminuzione del numero di incidenti e della severità dei danni provocati, si è osservata anche la diminuzione del 9% dei veicoli leggeri e del 20% degli altri veicoli.

Visto che a Helsinki (Finlandia) dopo l'introduzione del limite di velocità nel 1992, le persone uccise o severamente ferite diminuirono dalle 150 nel 1992 a 50 nel 2015; a maggio 2019 il limite fu imposto in tutti i sobborghi residenziali e il 2019 si è concluso senza morti sulle strade della città.

Visto che l'introduzione del limite di velocità a 30 km/h ha interessato anche le seguenti città europee: Valencia (Spagna), Lille (Francia), Bilbao (Spagna), Zurigo (Svizzera) dove l'inquinamento atmosferico, in seguito all'introduzione della misura è stato ridotto di 2.4 dB(A) durante il giorno e di 4.5 dB(A) di notte.

Considerato che nel DM protocollo 777 del 27-04-2006 del Ministero dei Trasporti tra le condizioni per le quali “è necessario valutare l'opportunità di abbassare il limite di 50 km/h” vi sono le “esigenze di protezione acustica e/o ambientale” (<https://www.mit.gov.it/sites/default/files/media/normativa/2016-02/>).

Considerato che una percezione di maggiore sicurezza spingerebbe verso l'uso della bicicletta o la mobilità a piedi le persone che attualmente usano l'auto per percorsi sotto i 6 km con benefici per la fluidità del traffico, la facilità nel parcheggiare, la qualità dell'aria, la rumorosità.

Il Consiglio Comunale chiede al Sindaco e alla Giunta

di dichiarare Pisa “Città30”, sviluppando un progetto complessivo volto alla sicurezza, alla sostenibilità ambientale, alla qualità della vita, che preveda tra le altre cose di:

- introdurre nella città di Pisa il limite a 30 km/h lasciando i limiti attuali sulle strade che sono di solo transito dei veicoli a motore dotandole, se non ancora presenti, di infrastrutture separate per gli utenti vulnerabili (ciclisti e pedoni);
- progettare e implementare riqualificazioni urbane negli spazi liberati grazie alla riduzione della velocità delle auto, come marciapiedi più ampi, piste ciclabili, panchine e alberature, cercando fonti di finanziamento per realizzare le opere;
- connettere tra di loro in maniera agevole e sicura i tratti di piste ciclabili esistenti e di nuova realizzazione, in modo da avvicinare l'obiettivo di una città percorribile in sicurezza con la bicicletta;
- progettare e realizzare interventi e opere per favorire la multimodalità.
- elaborare una campagna rivolta a tutta la popolazione per spiegare i vantaggi della Città 30 e volta a promuovere la mobilità sostenibile.

Cons. Francesco Auletta – Diritti in comune: Una città in comune – Unione Popolare