



COMUNE DI CUNEO

CONSIGLIO COMUNALE

Oggetto n. 3

ORDINE DEL GIORNO IN MERITO A “PER UNA NUOVA MOBILITA’ IN COMUNE: UN PIANO PER UNA CITTA’ A 30 KM/H” PRESENTATO DAI CONSIGLIERI COMUNALI DEI GRUPPI “CUNEO PER I BENI COMUNI” E “CUNEO MIA” –

IL CONSIGLIO COMUNALE

RILEVATO che

In Italia rimane troppo elevato il numero dei morti annuale da incidentalità stradale: complessivamente, nel 2022 le vittime sono state 3159. Ogni milione di abitanti si contano 46 morti per incidente stradale nella Ue27 e 54 nel nostro Paese, che passa dal 13° al 19° posto della graduatoria europea. Le cause dell'incidentalità sono da attribuire a tre fattori principali, comportamenti del conducente, condizioni delle strade, efficienza degli automezzi. Ma mentre notevoli passi avanti sono stati fatti per quanto riguarda la sicurezza dei veicoli, si rileva un aumento di comportamenti del guidatore in contrasto con il Codice della strada o a una generica diminuzione dell'attenzione. La guida troppo veloce è il comportamento più sanzionato, rappresenta infatti il 38,7% del totale. Diminuiscono le sanzioni per mancato uso delle cinture di sicurezza, dei sistemi di ritenuta per bambini e per mancato uso del casco. Rimane elevato il numero di sanzioni per uso improprio di dispositivi in auto e aumentano le sanzioni per guida sotto effetto di alcool e droghe. Per quanto attiene alla tipologia delle strade nelle quali occorrono gli incidenti un recente rapporto Istat rileva che gli incidenti avvengono con più frequenza sulle strade urbane (73,4%) mentre il maggior numero di vittime si ha sulle strade extraurbane (48,5%). Sulle autostrade si registrano, invece, il 5,1% degli incidenti e il 9,3% dei decessi. A confermare che le strade più pericolose sono quelle extraurbane, ci supporta anche l'indice di mortalità: 4,3 decessi ogni cento incidenti, contro i 3,5 delle autostrade e l'1,1 delle strade urbane, che peraltro in numeri assoluti rappresentano un problema di enorme rilievo di salute pubblica.

A partire da queste considerazioni e in armonia con quanto realizzato in molte città europee (Bruxelles, Valencia, Oslo, Grenoble, Helsinki), il 16 Gennaio, dopo un anno di attività informativa il Comune di Bologna ha adottato un Piano per una circolazione delle auto a velocità massima di Km 30/h. Dopo qualche iniziale reazione, legata alle prime applicazioni di sanzioni amministrative ai contravventori, la misura sembra essere stata bene accolta dai cittadini, avendo compreso le finalità del provvedimento, che ovviamente non è rivolto ad aumentare gli introiti del Comune tanto che solo tre pattuglie di Vigili sono dislocate in punti preventivamente comunicati della città; inoltre le prime verifiche sui tempi di percorrenza hanno mostrato una perfetta corrispondenza nella durata dei percorsi, confrontando le due condizioni (30 Km/ora verso 50 Km/ora), con verosimili vantaggi sul consumo di carburante e sull'emissione di agenti inquinanti in considerazione della maggiore fluidità del traffico a velocità massima 30 Km/ora.

CONSIDERATO che

contro la decisione del Comune di Bologna il Ministro Matteo Salvini ha sollevato un indegno polverone mediatico basato su affermazioni false smentite da esperti della materia e da una campagna di controinformazione sostenuta da Legambiente sulla base di prove acclarate che dimostrano la falsità delle affermazioni del Ministro su 5 Punti fondamentali:

“NON è vero che andare a 30 km/h o a 50 km/h è la stessa cosa in termini di sicurezza stradale.

A livello scientifico è stata stabilita come regola quella dei 30 km/h perché è un limite che, senza rallentare la circolazione, diminuisce drasticamente le percentuali di rischio di mortalità: a 30 km/h la mortalità è praticamente residuale e avviene soltanto in meno del 10% dei casi in cui l'impatto equivale a una caduta dal primo piano, mentre già a 50 km/h la collisione coincide con una caduta dal terzo piano e la probabilità di un Incidente mortale cresce oltre il 50%. Inoltre, andando a 30 km/h si riesce ad avere una distanza di arresto di 13 metri, mentre a 50 km/h non sarà più possibile perché la distanza di arresto è più che doppia e si attesta intorno ai 28 metri. A 30 km/h l'angolo visuale del conducente raddoppia rispetto ai 50 km/h e quindi è molto più semplice che si abbia un controllo dei movimenti sulla strada e una capacità di intervento molto più ampia e meglio controllata.

NON è vero che a 30 km/h si impiega più tempo a spostarsi.

In realtà la velocità media di spostamento in ambito urbano è già oggi molto bassa e non supera mai i 30 km/h. In Europa si va dai 19 km/h di Londra e Berlino ai 26 km/h di Varsavia. In Italia,

caratterizzata dal più elevato numero di auto (71 ogni 100 ab.) d'Europa, i centri urbani sono intasati e le medie di percorrenza sono tra le più basse e comunque ben al di sotto di 30 km/h. A Bologna, in particolare, secondo TomTom traffic index, la velocità media nelle ore di punta (2023) si attestava già a 32 km/h, per un totale di 63 ore/anno passate nel traffico (+4,17 ore rispetto al 2022). Nel 2023 si andava più lenti che nel 2022. A dimostrazione del fatto che a Bologna non è il limite a 30 km/h a rallentare il traffico, ma il tasso di motorizzazione e l'insufficiente alternativa per trasformare il modal share, assorbendo domanda di mobilità.

NON è vero che con la città 30 Km/h, come sostiene il Ministro Salvini, "i problemi (soprattutto per i lavoratori) rischiano di essere superiori ai benefici per la sicurezza stradale".

Come per tutti, anche per i lavoratori, le strade sono pericolose, tanto che nel 2022 l'INAIL ha accertato 12.361 incidenti in itinere, di cui ben 9 mortali. Il Piano Nazionale Sicurezza Stradale dello stesso MIT sostiene che "dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h", lasciando il limite di 50 km/h alle strade a scorrimento veloce. Non esiste nessun documento governativo che accerti i "problemi" derivanti dalla limitazione della velocità in città.

NON è vero che a 30 km/h si inquina di più.

I motori benzina e diesel consumano di più e inquinano molto di più sotto sforzo, quindi in fase di accelerazione e decelerazione, oppure a velocità elevate (resistenza dell'aria). Molto dipende dai comportamenti di guida: "bruciare" i semafori per poi finire in un ingorgo di traffico, fa guadagnare solo qualche secondo. Ecco perché una velocità massima inferiore, specie nelle vie frequentate da pedoni e ciclisti, favorisce un flusso di traffico più uniforme, sicuro e un po' meno inquinamento.

NON è vero che per salvare vite basta inasprire pene per chi abusa di sostanze e alcool.

Se è statisticamente accertato che nel 55% dei casi mortali nelle città, teatro del 73% delle incidenti, le cause sono l'eccesso di velocità, la mancata precedenza ai pedoni sugli attraversamenti e la guida distratta: è quindi conseguente stabilire che per ridurre questo rischio sia necessario un provvedimento generale che diminuisca il rischio di mortalità e che il più efficace e diffuso sia quello di abbassare il limite generale di velocità. Inoltre, se si vuol puntare sull'inasprimento delle pene come deterrente, sarebbe più efficace inasprire le pene minime e non quelle massime, meccanismo che, peraltro, ha dimostrato scarsa efficacia.

VALUTATO che

ogni Comune dovrà adottare un Piano "Città a 30km/h adeguato alle caratteristiche e alle esigenze del proprio contesto e dopo una campagna informativa prolungata e capillare, in ogni caso anche nella nostra città di medie dimensioni l'incidentalità è ancora abbastanza elevata e abbiamo dovuto piangere la perdita per questa causa di nostri concittadin* amatissim* dai più anziani a quelli più impegnati al servizio della comunità in diverse attività sia pubbliche che private; peraltro nel nostro comune sia il Piano Generale del Traffico Urbano, sia il Piano della Mobilità Urbana sostenibile, trattando necessariamente il problema degli itinerari ciclabili in una visione integrata con la definizione delle Aree 30, propongono a partire dall'attuale "Area 30 Centro Storico" (810000 m²) di realizzare "Zone 30 di Progetto" su tutto l'Altipiano e le frazioni (4.040000 m²) per favorire la mobilità ciclabile negli spostamenti sotto i 5 Km.

IMPEGNA LA GIUNTA

a impostare in tempi rapidi un Piano per una città a Km30/h, avvalendosi degli studi precedenti e di altri apporti tecnici, assumendo come priorità la realizzazione dei 30 Km/h sull'asse longitudinale della città da Corso Nizza a Corso Francia compresa la frazione di S. Rocco, percorso che non può essere considerato di scorrimento o addirittura, come oggi, in talune ore, di esibizioni rumorose e sfrenate di auto e moto di grossa cilindrata.