



Roma, 26 luglio 2023, ore 12
Camera dei deputati
Sala stampa

Presentazione della proposta di legge

Norme per lo sviluppo delle “Città 30” e l’aumento della sicurezza stradale nei centri abitati

d’iniziativa dei deputati

Morassut (PD), Ghirra (AVS), Pastorella (A-IV) e altri

promossa dalle associazioni

della piattaforma “Città 30 Subito” (Legambiente, FIAB,
Salvaiciclisti, Kyoto Club, Amodo, Clean Cities Campaign,
ASsviSis, Fondazione Michele Scarponi)

redatta a cura di Andrea Colombo

Perché Città 30

Il **73%** delle collisioni stradali avviene **su strade urbane**

In città le collisioni mortali sono causate da:

24% (1° causa) **velocità**

17% mancata precedenza sulle strisce pedonali

13% altre precedenzae non rispettate

16% guida distratta





Nelle aree urbane densamente popolate, c'è forte prova che anche la migliore progettazione delle caratteristiche di strade e veicoli non è in grado di garantire adeguatamente la sicurezza di tutti gli utenti della strada, quando le velocità sono al di sopra del noto livello di sicurezza dei 30 km/h. Per questo motivo, **nelle aree urbane, dove esiste un tipico e prevedibile mix di utenti della strada (automobilisti, motociclisti, ciclisti, pedoni), dovrebbe essere stabilito un limite massimo di velocità di 30 km/h**, salvo che vi siano evidenze forti a sostegno della sicurezza di limiti più elevati

50



28m



30



13m



La Città 30 **riduce la probabilità** e la quantità di incidenti stradali, perché servono meno tempo e spazio per frenare

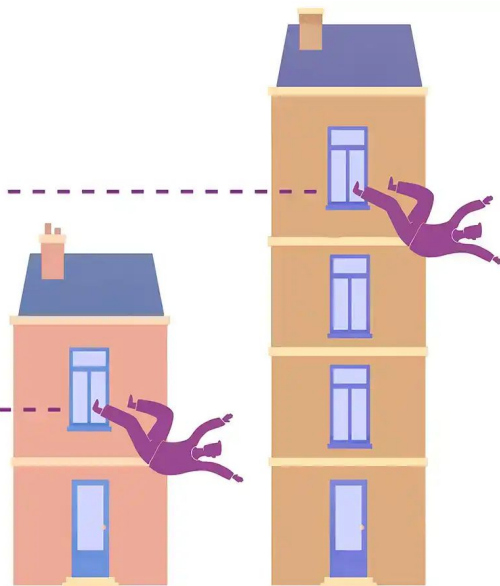
La Città 30 **riduce la gravità** degli incidenti stradali, perché fa una bella differenza, sulle *chances* di sopravvivenza, se uno scontro avviene a 50 o a 30 km/h



50



30



Perché una legge

Alcuni ragioni e strategie di fondo

- Da sperimentazione locale a politica nazionale per le aree urbane
- Visione organica di “Città 30” non solo come limite di velocità, ma anche spazio urbano, controlli, educazione
- Recepimento delle legislazioni europee più avanzate in materia di sicurezza stradale
- Semplificazione delle norme e procedure
- Maggiori poteri e risorse ai Comuni

Struttura

Titolo **I** - Oggetto e finalità *(artt. 1-2)*

Titolo **II** - Revisione delle norme di comportamento *(artt. 3-6)*

Titolo **III** - Adeguamento dell'infrastruttura stradale *(artt. 7-10)*

Titolo **IV** - Potenziamento dei controlli *(artt. 11-13)*

Titolo **V** - Educazione, informazione, comunicazione *(artt. 14-17)*

Titolo **VI** - Disposizioni finali *(art. 18)*

Titolo I

Oggetto e finalità

Art. 1 - Oggetto e finalità

Oggetto: sviluppo delle Città 30 in Italia

Finalità:

- tutela **vita umana** e sicurezza stradale
- **mobilità sostenibile**
- tutela **ambiente** e clima
- qualità e democrazia **spazio pubblico**
- **qualità della vita** degli abitanti
- **prossimità/città 15 minuti**
- **economia** locale

Art. 2 - Definizione

CITTA' 30

=

applicazione generale del limite massimo di velocità di 30 km/h nelle strade urbane, salvo quelle a 50 km/h (*inversione tra regola ed eccezione*)

+

adeguamento dell'infrastruttura stradale
per la moderazione del traffico e della velocità

+

rafforzamento dei controlli
sul rispetto delle regole di comportamento in strada

+

campagne di educazione, informazione e comunicazione
rivolte alla cittadinanza e a tutti gli utenti della strada

Titolo II

Revisione delle norme di
comportamento

Art. 3 - Principio gerarchia responsabilità

- **Tutti gli utenti** della strada sono tenuti alla conoscenza e all'osservanza del codice e a prestare attenzione e rispetto verso gli altri utenti.
- **I conducenti dei veicoli** che per massa e velocità possono causare i danni maggiori in caso di collisione hanno la massima responsabilità di prendersi cura e ridurre il pericolo per gli altri utenti (i guidatori dei veicoli a motore in proporzione tra loro e verso gli utenti non motorizzati, i ciclisti verso i pedoni).



Art. 4 - Nuovi limiti di velocità in città

Nei centri abitati, ferma restando la competenza dei Comuni per la classificazione delle strade, come in Spagna i limiti massimi di velocità ordinari diventano:

- **30 km/h come regola generale** per le strade urbane, (strade di quartiere di tipo E, strade locali di tipo F, etc.)
- **50 km/h come eccezione** solo per le strade urbane di scorrimento (tipo D, cioè ad almeno 4 corsie, due per ogni senso di marcia)



Art. 5 - Competenze dei Comuni

I Comuni:

- entro *6 mesi* approvano o confermano la **classificazione delle strade** del centro abitato
- entro *12 mesi* applicano i **nuovi limiti di velocità** per tipologia di strada e installano la **segnaletica**

Art. 6 - Zone residenziali e scolastiche

- residenziali: precedenza di **pedoni e bici sull'intera sede stradale** e interventi di riqualificazione urbana
- scolastiche: **limitazioni al transito dei veicoli** almeno negli orari di entrata e uscita da scuola

Titolo III

Adeguamento dell'infrastruttura stradale

Art. 7 - Competenze dei Comuni

I Comuni provvedono all'adeguamento progressivo dell'infrastruttura stradale urbana, mediante **interventi, temporanei (urbanismo tattico) o definitivi, tesi alla moderazione del traffico e della velocità dei veicoli**

Art. 8 - Aumento della capacità tecnica

I Comuni, **senza più limiti o necessità di autorizzazione ministeriale**, possono adottare dispositivi ed eseguire interventi infrastrutturali di rallentamento della velocità (dossi rallentatori, attraversamenti pedonali rialzati, cuscini berlinesi, isole salvagente, etc.), per tutta o parte della carreggiata o corsia

Art. 9 - Linee guida sulla moderazione

Il Ministero dei trasporti approva apposite **linee guida per la progettazione e l'attuazione degli interventi e dispositivi di moderazione del traffico e della velocità in ambito urbano**, in conformità alle migliori tecniche internazionali ed europee

Art. 10 - Risorse vincolate

Ogni anno, il Ministero dei trasporti e infrastrutture destina **almeno il 15% dei fondi disponibili a bilancio per il 'Piano Nazionale Sicurezza Stradale'** al finanziamento dei progetti dei **Comuni di realizzazione delle Città 30**, mediante l'applicazione del limite dei 30 km/h e gli interventi infrastrutturali



Titolo IV

Potenziamento dei controlli e dei poteri delle forze dell'ordine

Art. 11 - Competenze dei Comuni

I Comuni provvedono al **potenziamento dei servizi di polizia stradale** e delle attività di prevenzione per la sicurezza stradale

Art. 12 - Più poteri di controllo

I Comuni possono installare o usare **autovelox** fissi o mobili:

- **senza più necessità di autorizzazione del Prefetto**
- tenendo conto delle **preminenti esigenze, anche preventive, di tutela della vita umana** degli utenti vulnerabili della strada in ambito urbano (mentre ora di fatto solo in caso di incidenti gravi già avvenuti)

La **possibilità di usare telecamere** viene **estesa ad altri comportamenti statisticamente più pericolosi** per la sicurezza stradale in città, ad esempio: guida al cellulare, mancato rispetto delle precedenza agli incroci e sulle strisce pedonali e ciclabili sorpassi azzardati.

Art. 13 - Limitazioni al traffico

I Comuni possono limitare la circolazione dei veicoli **per prevenire e ridurre non solo l'inquinamento ma anche gli incidenti stradali, anche subordinandola all'installazione e uso di sistemi di sicurezza a bordo veicolo**, come l'adattamento intelligente ai limiti di velocità (ISA) e quelli l'allerta per la presenza di pedoni e ciclisti (angoli ciechi dei mezzi pesanti)

Titolo V

Campagne di educazione,
informazione e comunicazione

Art. 14 - Competenze dei Comuni

I Comuni provvedono alla realizzazione di attività e **campagne di educazione, informazione e comunicazione pubblica** rivolte a tutta la cittadinanza e a tutti gli utenti della strada.

Art. 15 - Educazione stradale

Per il **rinnovo della patente** viene previsto l'obbligo di seguire corsi di aggiornamento sulla sicurezza stradale.

L'educazione alla sicurezza stradale e alla mobilità sostenibile diventa un **oggetto specifico della materia "educazione civica"** in tutte le scuole.

Art. 16 - Pubblicità auto

Le pubblicità di auto, come in Francia, conterranno **anche un messaggio promozionale che incoraggi la guida sicura e l'uso della mobilità sostenibile**, ad esempio:

- *“Per i tragitti quotidiani, usa i mezzi pubblici”*
- *“Per gli spostamenti in città, scegli di camminare o andare in bici”*
- *“Quando guidi, rispetta i limiti di velocità, non distrarti e da' sempre la precedenza”*



Art. 17 - Linguaggio

Nelle leggi, decreti, regolamenti e atti amministrativi, le parole: «**incidenti stradali**» si intendono sostituite con le parole: «**collisioni stradali**».

Titolo VI

Disposizioni finali

Art. 18 - Monitoraggio

Per verificare l'impatto e l'efficacia delle misure di competenza degli enti proprietari delle strade urbane **adottate per l'attuazione della Città 30, ciascun Comune si dota di strumenti e indicatori di monitoraggio** almeno annuale della composizione modale della mobilità, delle velocità medie e massime dei veicoli, dell'incidentalità stradale e dell'inquinamento atmosferico e acustico da traffico in ambito urbano