

Con riferimento al dibattito intervenuto in data odierna sulla delibera n. 94, sugli emendamenti e sugli ordini del giorno ad essa collegati, il PRESIDENTE sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, il sotto riportato Ordine del giorno, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 29

Consiglieri votanti: 29

Favorevoli 23: i consiglieri Aime, Bergonzoni, Bignardi, Carpentieri, Carriero, Connola, Cugusi, Di Padova, Forghieri, Franchini, Giordani, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Manicardi, Moretti, Parisi, Poggi, Reggiani, Scarpa, Silingardi, Stella e Venturelli.

Contrari 6: i consiglieri Baldini, Bertoldi, Bosi, Giacobazzi, Rossini e Santoro.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Fabbri, Prampolini ed il Sindaco Muzzarelli.

““RITENUTO CHE

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

- Riduce 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 (in particolare con le biciclette) senza la necessità di costruire costose infrastrutture di separazione dei flussi
- riduce il rumore e l'inquinamento
- non condiziona negativamente i tempi medi di percorrenza ed evita accelerate e frenate continue dei mezzi che in questo modo consumano più carburante, producono maggiore smog e sono più pericolose per la sicurezza
- rende più accessibile e fruibile lo spazio pubblico

SOTTOLINEATO CHE

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;

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 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 mentre a 50 km/h un veicolo percorre 28 metri;

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 PUMS di Modena si fa esplicito riferimento alla necessità di passare dalle Zone 30 alla Città 30 entro il 2030 per ottenere vantaggi significativi in termini di innalzamento della sicurezza e di riduzione del livello di gravità degli incidenti. Obiettivo generale è abbassare la velocità veicolare e, contestualmente favorire un uso condiviso, in sicurezza, delle strade da parte di tutte le utenze;

Nel DUP 2023-25 è indicato come obiettivo l'ampliamento degli ambiti regolamentati a velocità limitata al fine di garantire maggiori condizioni di sicurezza e consentire il completamento delle connessioni ciclabili;

VALUTATO CHE

È in costante aumento la richiesta di cittadini e organizzazioni del territorio di attivare nuove zone 30 e di installare dispositivi che limitino la velocità dei mezzi in transito per tutte le ragioni sopra esposte. Richieste che devono essere considerate in un piano organico che veda una accelerazione e anticipazione della realizzazione complessiva del progetto Modena 30 all'anno 2026 a garanzia della sicurezza e vivibilità collettiva;

Nel frattempo è necessario rispondere alle richieste di sicurezza dei cittadini in tutte le aree ritenute già oggi critiche, nella consapevolezza 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 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;

VALUTATO 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
- 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, Barcellona, Madrid, Amsterdam, Copenaghen, ecc.

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 e il Comune di Milano hanno da poco approvato il percorso per diventare Città 30;

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 rimanere solo nella logica delle "zone" per un lungo periodo di tempo, in quanto significherebbe certificare che alcuni vivono

in aree sicure e altri in aree meno o poco sicure. È necessario attivare nel più breve tempo possibile il progetto generale cittadino;

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;

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO SI INVITA E SI SOLLECITA IL SINDACO E LA GIUNTA

- Ad anticipare, rispetto a quanto previsto nel PUMS, l'obiettivo di avere Modena Città 30, istituendo il limite di velocità in ambito urbano a 30 km/h;
- Ad individuare una specifica voce nel Piano Investimenti (parte integrante del Bilancio 2024-2026) per la realizzazione concreta del progetto Modena 30 e nell'immediato, per la realizzazione di nuove zone 30 sulla base di evidenza della pericolosità per pedoni e utenti deboli, per rispondere positivamente alle sollecitazioni dei cittadini e dei Consigli di Quartiere quali terminali istituzionali radicati nei territori;
- A prevedere un'estesa campagna di comunicazione, informazione e coinvolgimento di cittadine, cittadini e city user da avviare nel 2024 e che coinvolga i Quartieri attraverso sedute speciali e assemblee pubbliche;
- A monitorare, in una visione d'insieme, i dati sugli incidenti stradali, inquinamento, congestione stradale, sosta non regolare, multe e a utilizzare 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 intervenire 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.””