



# MOBILITARS

DELL'ARTE DELLA GESTIONE DELLA MOBILITÀ URBANA NEL III MILLENNIO

SABATO

06

MAGGIO

H 10:00-12:30

BOLOGNA I PALAZZO D'ACCURSIO, SALA ANZIANI

## PER UNA LEGGE NAZIONALE SULLLE CITTÀ 30

ASSOCIAZIONI E POLITICA A CONFRONTO

Saluti del Sindaco di Bologna, Matteo Lepore

Presentazione della proposta di legge nazionale sulle Città 30 in Italia, Andrea Colombo

Confronto pubblico fra

le rappresentanti delle Associazioni promotrici della proposta di legge e della piattaforma "Città 30 subito":

Legambiente, FIAB, Salvaiciclisti, Kyoto Club, Amodo, Clean Cities, Asvis, Fondazione Scarponi e

Valentina Orioli | Assessora Nuova mobilità e Infrastrutture del Comune di Bologna

Settimo Nizzi | Sindaco di Olbia

Francesca Ghirra | Deputata AVS

Roberto Morassut | Deputato PD

Franco Silvestro | Senatore FI

Roberto Traversi | Deputato M5S

REGISTRAZIONI  
SU MOBILITARS.EU

Evento anche in diretta streaming sul canale YouTube di Mobilitars  
<https://www.youtube.com/watch?v=DaV4SQCfJI>

## PROPOSTA DI LEGGE

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

*promossa* dalle associazioni Legambiente, FIAB, Salvaiciclisti, Kyoto Club, Amodo, Clean Cities, Asvis, Fondazione Michele Scarponi

*redatta* a cura di Andrea Colombo, esperto di mobilità sostenibile e sicurezza stradale

*presentata* a MobilitARS 2023 - Bologna

# Struttura della legge

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, i limiti massimi di velocità ordinari diventano:

- **30 km/h come regola** per tutte le strade urbane, di quartiere (tipo E), ciclabili (tipo E-bis), locali (tipo F) e gli itinerari ciclopedonali (tipo F-bis)
- **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**
- entro *18 mesi* avviano la realizzazione di **zone e strade residenziali e scolastiche**

# Art. 6 - Zone e strade residenziali

Devono in ogni caso includere:

- un limite massimo di **20 km/h**
- il diritto di circolazione, sosta e precedenza di **pedoni e bici sull'intera sede stradale**
- l'inibizione del **traffico di attraversamento**
- la limitazione della **sosta** (ad esempio ai soli residenti)
- appositi **interventi infrastrutturali** di moderazione della velocità

# Art. 6 - Zone e strade scolastiche

Devono in ogni caso comprendere:

- un limite massimo di **20 km/h**
- delle **limitazioni al transito dei veicoli** almeno negli orari di entrata e uscita da scuola
- misure di **protezione dei bambini** e bambine e dell'ambiente, anche lungo i percorsi da casa a scuola (attraversamenti, marciapiedi, incroci, etc.)
- possibilmente, la **riorganizzazione degli spazi davanti** alle scuole per socialità, gioco, movimento e sport

# **Titolo III**

## Adeguamento dell'infrastruttura stradale

# Art. 7 - Competenze dei Comuni

I Comuni provvedono all'adeguamento progressivo dell'infrastruttura stradale urbana, mediante la programmazione, la progettazione e l'attuazione di **interventi, temporanei (urbanismo tattico) o definitivi, tesi alla moderazione del traffico e della velocità dei veicoli a motore**, anche avvalendosi delle nuove opportunità e semplificazioni introdotte da questa legge

# 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, per tutta o parte della carreggiata o corsia, in zone, strade o punti

**Ad esempio:** dossi, cuscini berlinesi, rialzi, pavimentazioni colorate, *chicanes*, restringimenti centrali o laterali, isole salvagente, ampliamenti e prolungamenti dei marciapiedi, elementi di arredo anche verde, etc.



# Art. 9 - Linee guida sulla moderazione

Entro un anno, il Ministero dei trasporti e infrastrutture 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 sperimentate a livello internazionale e alle normative più avanzate degli altri Stati dell'UE, per la tutela della sicurezza stradale, con priorità per gli utenti più vulnerabili



## 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, gli interventi infrastrutturali e una redistribuzione più democratica ed equa dello spazio stradale tra tutti gli utenti



# **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 e accertamento delle violazioni in materia di circolazione stradale** e di tutela e controllo sull'uso delle strade urbane, anche avvalendosi delle nuove opportunità e semplificazioni di questa legge

# Art. 12 - Più poteri di controllo: velocità

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

- **senza più necessità di autorizzazione del Prefetto**
- sotto il controllo diretto degli organi di polizia stradale, tra cui sono compresi i corpi di **Polizia Locale**
- 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 già avvenuti)

# Art. 12 - Più poteri di controllo: altre violazioni pericolose

La **possibilità di usare telecamere** per accertare in modo automatico le violazioni al codice della strada 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 di tutte o di alcune categorie di veicoli, **per prevenire e ridurre non solo l'inquinamento ma anche gli incidenti stradali** in particolare a tutela degli utenti vulnerabili della strada, **anche subordinandola all'installazione e attivazione di sistemi e dispositivi di sicurezza a bordo veicolo**, come quelli per l'adattamento intelligente ai limiti di velocità (ISA) e quelli di 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 **in materia di sicurezza stradale, di mobilità sostenibile e di applicazione della “Città 30”**.

# Art. 15 - Educazione stradale

Nei **quiz per l'esame della patente** vengono introdotte domande sui rischi specifici per gli utenti vulnerabili della strada e nella **prova pratica** viene valutato in specifico lo stile di guida rispetto a pedoni e ciclisti.

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, **devono contenere anche un messaggio promozionale che incoraggi la guida sicura e l'uso della mobilità attiva, condivisa e pubblica**, a rotazione tra i seguenti:

- *“Per i tragitti quotidiani, usa i mezzi pubblici”*
- *“Per gli spostamenti brevi in città, scegli di camminare o andare in bicicletta”*
- *“Prendi in considerazione l'uso condiviso dell'auto”*
- *“Quando guidi, rispetta i limiti di velocità, non distrarti e da' sempre la precedenza”*



# Art. 16 - Pubblicità auto

Una quota pari al **5% delle spese sostenute per pubblicità di auto** è devoluta allo Stato per realizzare campagne pubblicitarie di promozione della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale.

La Fondazione **Pubblicità Progresso**, nell'ambito dell'attività istituzionale di comunicazione sociale, promuove annualmente almeno una campagna pubblicitaria dedicata alla promozione della mobilità sostenibile e della sicurezza stradale.

# Art. 17 - Linguaggio

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

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti promuove la sottoscrizione di uno o più **protocolli di intesa con ISTAT, ACI, ANCI, UPI, le forze di polizia, l'Ordine dei giornalisti** e altri enti pubblici e privati, per la corretta comunicazione e informazione in materia di sicurezza stradale, a partire dall'aspetto linguistico.



# **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



# MOBILITARS

DELL'ARTE DELLA GESTIONE DELLA MOBILITÀ URBANA NEL III MILLENNIO

SABATO  
**06**  
MAGGIO  
H 10:00-12:30

BOLOGNA I PALAZZO D'ACCURSIO, SALA ANZIANI

## PER UNA LEGGE NAZIONALE SULLE CITTÀ 30

ASSOCIAZIONI E POLITICA A CONFRONTO

Saluti del Sindaco di Bologna, Matteo Lepore

Presentazione della proposta di legge nazionale sulle Città 30 in Italia, Andrea Colombo

Confronto pubblico fra

le rappresentanti delle Associazioni promotrici della proposta di legge e della piattaforma "Città 30 subito":

Legambiente, FIAB, Salvaiciclisti, Kyoto Club, Amodo, Clean Cities, Asvis, Fondazione Scarponi e

Valentina Orioli | Assessora Nuova mobilità e Infrastrutture del Comune di Bologna

Settimo Nizzi | Sindaco di Olbia

Francesca Ghirra | Deputata AVS

Roberto Morassut | Deputato PD

Franco Silvestro | Senatore FI

Roberto Traversi | Deputato M5S

REGISTRAZIONI  
SU MOBILITARS.EU

Evento anche in diretta streaming sul canale YouTube di Mobilitars  
<https://www.youtube.com/watch?v=DaV4SQCfJI>

## PROPOSTA DI LEGGE

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

*promossa* dalle associazioni Legambiente, FIAB, Salvaiciclisti, Kyoto Club, Amodo, Clean Cities, Asvis, Fondazione Michele Scarponi

*redatta* a cura di Andrea Colombo, esperto di mobilità sostenibile e sicurezza stradale

*presentata* a MobilitARS 2023 - Bologna