

# Milano a 30 km/h, la velocità giusta per la sicurezza di tutte e tutti

## Ritenuto che

- il limite di velocità a 30 km/h in ambito urbano:
  - fa ridurre 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 senza la necessità di costruire costose infrastrutture di separazione dei flussi
  - fa ridurre il rumore
  - fa ridurre l'inquinamento
  - non condiziona negativamente i tempi medi di percorrenza, anzi fluidificando il traffico ed evitando accelerate e frenate che consumano più carburante, producono maggiore smog e sono più pericolose per la sicurezza fa aumentare la velocità media, in particolare grazie all'uso delle tecnologie (smart city, Maas, onde verdi)
  - rende più accessibile lo spazio pubblico

## Sottolineato che

- 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 che 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**
  - tra tempo di reazione e spazio di frenata a 50 km/h un veicolo percorre **28 metri**
- i dati **ACI / Istat**<sup>1</sup> 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

## Considerato che

---

<sup>1</sup> <https://www.istat.it/it/archivio/275554>

- la riduzione della velocità in ambito urbano è parte delle misure previste dal **Piano nazionale per la sicurezza stradale**<sup>2</sup>, 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 **Piano Generale della Mobilità Ciclistica**, recentemente approvato dal MIMS, si specifica che è necessario, tra le altre cose: «definire regole chiare di convivenza sulle strade [...] definendo modelli di coabitazione tra gli utenti della strada. In quest'ottica è rilevante promuovere interventi integrati: un **abbassamento della velocità veicolare** e, contestualmente, un uso condiviso, in sicurezza, delle strade da parte di tutte le utenze. A tal fine va promossa la transizione verso il modello della condivisione della strada favorendo, in coerenza con quanto già previsto in materia di riduzione della velocità in ambito urbano dal Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030, **la realizzazione delle "Città 30km/h" e il processo di redistribuzione più democratica ed equa dello spazio pubblico tra tutti gli utenti, motorizzati e non**».
- nel **PUMS**<sup>3</sup> di Milano si fa esplicito riferimento alla necessità di passare dalle Zone 30 alla Città 30 per realizzare il grande obiettivo di zero vittime sulle strade entro il 2050 promosso dall'Unione Europea: "L'attuazione della Città 30 consente di ottenere vantaggi significativi in termini di innalzamento della sicurezza e di riduzione del livello di gravità degli incidenti [...] al ridursi della velocità, il conducente del veicolo gode di un più ampio campo visivo e necessita di uno spazio nettamente più breve per arrestare il veicolo".
- nel programma **Strade Aperte** di Milano la moderazione della velocità è indicata come strumento che "consente di ottenere vantaggi significativi in termini di qualità dello spazio urbano, innalzamento della sicurezza e di riduzione del livello di gravità degli incidenti, riduzione dei fenomeni di risollevarimento delle polveri e delle emissioni atmosferiche primarie causate dal traffico"
- nel **DUP 2023-25** è indicato come obiettivo l'ampliamento degli ambiti regolamentati a velocità limitata (Z30, Z15, Zone Residenziali) al fine di garantire maggiori condizioni di sicurezza e consentire il completamento delle connessioni ciclabili
- il **Piano aria clima**<sup>4</sup> indica la realizzazione della "Città 30" come strategica per contenere il fenomeno di risollevarimento delle polveri atmosferiche dal manto stradale di tutta la rete cittadina generati dal transito dei veicoli, oltre a offrire ulteriore protezione in termini di sicurezza
- la sesta settimana mondiale della **sicurezza stradale delle Nazioni Unite** (maggio 2021)<sup>5</sup> ha messo in evidenza i vantaggi delle strade urbane a bassa velocità come il cuore di ogni comunità evidenziando anche i collegamenti tra i limiti di velocità di 30 km/h e il raggiungimento di una serie di obiettivi di sviluppo sostenibile, inclusi quelli su salute, istruzione, infrastrutture, città sostenibili, azione per il clima e partenariati

2

<https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/piano-nazionale-sicurezza-stradale-via-libera-conferenza-unificata>

<sup>3</sup> PUMS: 7.3.1.1

<sup>4</sup> PAC obiettivo 1.4

<sup>5</sup> <https://www.unroadsafetyweek.org/en/home>

- il **Piano regionale degli interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)** invita a istituire zone urbane a bassa velocità in grado di ridurre il risollevarimento delle polveri, ridurre gli ossidi di azoto grazie alla maggiore fluidità del traffico urbano e rendere compatibile la circolazione dei veicoli con quella delle biciclette

## Valutato 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, come altre componenti essenziali della Città 30, 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
- un congruo periodo di tempo per informare sulle ragioni della misura è una precondizione per il suo successo

## Valutato inoltre che

- dall'agosto 2021 la città di **Parigi**<sup>6</sup> ha imposto il limite urbano di 30 km/h
- dal gennaio 2021 la città di **Bruxelles**<sup>7</sup> 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

e, a fronte di tutti questi benefici, i 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**
- a **Londra**<sup>8</sup> 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** ha appena avviato il percorso per diventare Città 30, progetto per il quale è stato stanziato un apposito budget

## Ribadito che

---

<sup>6</sup>

<https://www.paris.fr/pages/generalisation-de-la-vitesse-a-30-km-h-les-parisiens-ont-donne-leur-avis-16967>

<sup>7</sup> <https://city30.brussels/>

<sup>8</sup> <https://content.tfl.gov.uk/vision-zero-action-plan-progress-report-2021.pdf>

- 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 essere pensata nella logica delle “zone”, in quanto significherebbe certificare che alcuni cittadini vivono in aree sicure e altri in aree meno o poco sicure
- 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

## Invita il sindaco e la giunta

- **a proclamare Milano Città 30, istituendo il limite di velocità in ambito urbano a 30 km/h a partire dal 1° gennaio 2024**
- a prevedere, così come hanno fatto Parigi e Bruxelles, che dopo quella data su alcune, selezionate, strade a grande scorrimento possano essere previsti limiti a 50 km/h
- a prevedere un'**estesa campagna di comunicazione**, informazione e coinvolgimento di cittadine, cittadini e city user da avviare nel gennaio del 2023 e che parta dai Municipi attraverso sedute speciali delle commissioni di Municipio; la campagna di comunicazione dovrà essere basata su un dossier, redatto da Amat, che contenga tutti gli elementi tecnici utili a comprendere quanto il limite dei 30 km/h in città sia una grande opportunità per tutti; il dossier potrà essere realizzato anche partendo dai numerosi documenti di piano dell'Amministrazione oltre che dall'esperienza, ormai nota e consolidata, di molte città europee
- a prevedere un cruscotto dove tenere monitorati, in una visione d'insieme, i dati sugli incidenti stradali, sull'inquinamento, sulla congestione stradale, sulla sosta selvaggia, sulle multe, e a utilizzare poi 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 installare gli autovelox, ove risultasse opportuno per assicurare il rispetto dei limiti di velocità
- a farsi promotore presso **Città Metropolitana** di misure analoghe in tutte le città dell'area
- a farsi promotore presso **Anci** di misure analoghe in tutte le principali città italiane
- a coinvolgere tutti gli stakeholder sui temi della mobilità chiedendo a ognuno di farsi promotore delle ragioni della campagna
- a chiedere in particolare ad **ACI**, coerentemente con i suoi obiettivi di riduzione del numero e della gravità degli incidenti stradali in ambito urbano, di farsi promotore di una propria specifica campagna a supporto e sostegno dell'iniziativa
- a coinvolgere in particolare i **mobility manager** del Comune di Milano e di tutte le società controllate e partecipate affinché si attivino per coinvolgere tutte le proprie comunità in questa operazione
- a trasformare gradualmente, dopo l'introduzione del provvedimento, molte delle attuali “zone 30” in “zone 20” o “zone residenziali”, anche utilizzando una diversa disposizione della sosta e degli arredi, che consenta di moderare ulteriormente la velocità dei veicoli; in questo modo si libererebbe ulteriore spazio pubblico da

utilizzare in sicurezza, anche realizzando aree di gioco, installando nuove panchine e tavoli, sia pubblici sia di esercizi commerciali

- ad avviare, nei tempi e nei modi condivisi da Polizia locale, una precisa campagna di controllo e sanzionamento

I consiglieri comunali:

1. Marco Mazzei
2. Natascia Tosoni
3. Gabriele Rabaiotti
4. Alice Arienta
5. Francesca Cucchiara
6. Carlo Monguzzi
7. Tommaso Gorini
8. Alessandro Giungi
9. Diana De Marchi
10. Angelo Turco
11. Simonetta d'Amico
12. Angelica Vasile
13. Luca Costamagna
14. Federico Bottelli
15. Michele Albiani
16. Monica Romano
17. Beatrice Uguccioni
18. Rosario Pantaleo
19. Enrico Fedrighini
20. Marzia Pontone
21. Mauro Orso
22. Valerio Pedroni
23. Marco Fumagalli
24. Lisa Noja
25. Daniele Nahum
26. Giulia Pastorella
27. Filippo Barberis