



Consiglio Comunale
ORDINE DEL GIORNO

Oggetto: **Napoli “Città 30”**

Premesso che:

- i dati ACI-ISTAT riferiti all'anno 2023 hanno evidenziato un incremento rispetto agli anni precedenti del numero di vittime e di feriti gravi causati da incidenti stradali avvenuti all'interno del territorio comunale di Napoli. Risultano, infatti, 37 i decessi complessivi con un incremento del 60,9% rispetto all'anno precedente, 3.067 i feriti (+0,5%) e 2379 gli incidenti stradali (+1,8%);
- nell'anno 2024 su 4.703 sinistri stradali si sono registrati 34 decessi e da inizio 2025 sono già 3 i decessi su 117 incidenti rilevati;
- i dati ACI-ISTAT registrano che in Italia gli incidenti avvengono con maggior frequenza sulle strade urbane (+70%) e tra le prime cause in assoluto c'è proprio l'eccesso di velocità che provoca direttamente, o in ogni caso aggrava, gli effetti di scontri e investimenti. Questi incidenti in ambito urbano provocano il 43,9% dei morti e il 69,7% dei feriti;
- la riduzione della velocità oltre ad essere un elemento di sicurezza, permette un miglioramento della qualità e della vivibilità delle strade come spazio pubblico;
- l'urbanistica tattica è un approccio che comprende una varietà di azioni, tra cui con l'obiettivo di migliorare gli spazi pubblici rendendoli più funzionali e sicuri per gli utenti. Poiché molti di questi spazi sono spesso invasi o attraversati dalle automobili, l'urbanistica tattica propone soluzioni innovative per facilitare la loro fruizione. Tuttavia, non si tratta solo di pedonalizzare alcune zone: in molte situazioni, le auto possono continuare a transitare, ma con restrizioni riguardo allo spazio e alla velocità.

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 la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h”*, in coerenza con il quadro strategico dell'UE in materia di sicurezza stradale 2021-2030 che raccomanda di applicare *“velocità massime di 30 km/ora, come regola generale, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni.”*;
- l'obiettivo principale della “Città 30” è ripensare lo spazio urbano per migliorare la qualità della vita di tutte le persone a partire dalle più vulnerabili ;
- le ricerche ed i risultati registrati, nelle molte città che hanno adottato il limite di 30 km/h, hanno dimostrato che la misura in questione porta benefici per la collettività. Meno velocità, banalmente, può volere dire riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico, miglioramento dei tempi medi di percorrenza dei veicoli, maggiore sicurezza stradale per i pedoni e, con l'ausilio di interventi urbanistici funzionali, la creazione di un ambiente favorevole alle attività commerciali locali e di prossimità;
- un'analisi sviluppata dal Politecnico di Atene, pubblicata a maggio 2024, su quaranta città europee diventate “Città 30”, dimostra che gli incidenti sono calati in media del 23%, le persone decedute del 37% e quelle ferite del 38%. Diverse metropoli europee hanno sperimentato con risultati positivi e consolidati l'applicazione in aree urbane della velocità massima consentita per i veicoli a 30 km/h. Tra queste Parigi, Madrid, Barcellona, Bruxelles, Londra, Graz, Grenoble, Helsinki, Valencia, Zurich, Lille, Bilbao;



Consiglio Comunale
ORDINE DEL GIORNO

- la sola imposizione di un limite di velocità non determina automaticamente l'effettivo rispetto da parte di tutti gli utenti della strada; è necessaria una forte campagna di sensibilizzazione culturale sui vantaggi della "Città 30", con la messa in campo, oltre ad un capillare sistema di controlli, di un progressivo ridisegno dello spazio stradale, con diffusi interventi di "urbanistica tattica" a basso costo ed ecosostenibile, che consenta alla nostra città di cambiare, adeguandosi alle esigenze di una percorrenza più lenta ma più efficace, sicura e gestibile;
- Bologna è stata la prima grande città Italiana a diventare "Città 30", seguita a stretto giro da altre importanti città, tra cui Milano.

Considerato altresì che:

- la Commissione Viabilità e Mobilità della Municipalità 10, dopo un percorso di ascolto del territorio, degli amministratori di Città Europee ed Italiane e degli urbanisti, già coinvolte nella iniziativa "Città 30", all'unanimità ha proposto all'attenzione della Giunta un documento nel quale si richiede una "Sperimentazione di Città 30 sul territorio di Fuorigrotta-Bagnoli che permetterebbe di valutarne i benefici e gli eventuali difetti in vista di una auspicabile estensione all'intera città di Napoli".

Visto che:

- nel 2020, l'Assemblea generale delle Nazioni Unite ha adottato la risoluzione n. 74/299 intitolata "Migliorare la sicurezza stradale a livello globale". Con questo provvedimento, l'ONU ha dichiarato il periodo 2021-2030 come il secondo decennio di azione per la sicurezza stradale, puntando a ridurre di almeno il 50% il numero di decessi e feriti causati da incidenti stradali dal 2021 al 2030. Considerando l'incidentalità stradale come un un primario problema di salute pubblica, l'ONU ha incaricato l'Organizzazione Mondiale della Sanità di elaborare un "Piano d'azione", quale documento guida per l'attuazione degli obiettivi stabiliti, con un focus particolare sulla gestione dei limiti di velocità;
- nel 2021, il Parlamento europeo, con risoluzione n. 2021/2014(INI), ha approvato il "Quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021/2030 - prossime tappe verso l'obiettivo zero vittime", che recepisce nell'ordinamento dell'Unione europea gli orientamenti di livello internazionale e contiene le raccomandazioni conseguenti agli Stati membri. Nel documento si osserva che *"l'eccesso di velocità è un fattore chiave degli incidenti stradali mortali e un fattore aggravante nella maggior parte degli incidenti"*; si raccomanda di *"applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l'approccio del 'safe system' per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di 30 chilometri all'ora come regola generale nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni"*, quali tipicamente sono le strade delle città, in particolare all'interno dei centri abitati; si invita a *"dare priorità agli investimenti nel controllo della velocità e in una comunicazione di qualità sulla centralità della velocità e della sua gestione"* nonché *"ad applicare sanzioni dissuasive della velocità"*;
- la Commissione europea, pubblicando i dati sull'incidentalità stradale nel 2021, ha evidenziato che *"Nelle aree urbane, gli utenti della strada vulnerabili (pedoni, ciclisti e utilizzatori di veicoli a motore a due ruote) hanno rappresentato poco meno del 70% del totale delle vittime. Gli incidenti con decessi che si sono verificati su strade urbane hanno visto coinvolti nella stragrande maggioranza dei casi automobili e autocarri, il che sottolinea la necessità di maggiori tutele per gli utenti della strada vulnerabili"*;



Consiglio Comunale
ORDINE DEL GIORNO

- il 20 marzo 2023 la Commissione Europea ha pubblicato il secondo Rapporto sull'implementazione della direttiva sul rumore ambientale, evidenziando che *"è necessario uno sforzo molto maggiore per affrontare il rumore del trasporto su strada, che è ancora il principale inquinante acustico. Una serie sostanziale di ulteriori misure adottate a livello locale potrebbero ridurre il numero di persone cronicamente disturbate da rumore dei trasporti. Ciò richiederà una combinazione di misure, comprese significative riduzioni del traffico stradale e della velocità del traffico stradale nelle città"*. Le raccomandazioni contengono, in particolare, l'indicazione che *"i piani d'azione sul rumore includano sistematicamente... limiti di velocità su strada più bassi, dove sono presenti altri benefici collaterali come la sicurezza stradale"*;
- in coerenza con gli atti di livello internazionale ed europeo fin qui richiamati, il nuovo "Piano Nazionale della Sicurezza Stradale 2030" (per brevità "PNSS", approvato lo scorso anno dal Governo italiano con delibera CIPESS n. 13/2022 ai sensi della legge n. 144/1999), attribuisce un'importanza centrale alla gestione della velocità per conseguire nel nostro Paese i target di dimezzamento di vittime e feriti gravi sulla strada.

Si impegna l'Amministrazione a:

- prevedere l'implementazione di uno studio sulla viabilità e sull'incidentistica stradale atto a tracciare le linee guida utili alla sperimentazione e all'attuazione del progetto;
- promuovere un'estesa campagna di comunicazione, sensibilizzazione, informazione e coinvolgimento della cittadinanza;
- avviare opere diffuse di "urbanismo tattico" con l'obiettivo di trasformare gradualmente le strade della nostra città rendendoli più piacevoli, accoglienti, sostenibili ma al contempo soprattutto sicure;
- rendere Napoli "Città 30", istituendo il limite di velocità in ambito urbano a 30 km/h entro 30 marzo 2026 prevedendo l'istituzione di un Tavolo con il coinvolgimento delle associazioni ambientaliste interessate, allo scopo di definire una proposta sperimentale di mobilità dolce. Verificando al tempo stesso, all'esito della sperimentazione, il necessario percorso di armonizzazione ed eventuale superamento con altri precedenti atti amministrativi, a partire dalla Delibera della divisione tra strade principali e quelle secondarie e prevedendo interventi urbanistici adeguati e funzionali;
- predisporre una apposita sezione del sito web dove pubblicare e tenere monitorati, in una visione d'insieme, i dati sugli incidenti stradali, sull'inquinamento, sulla congestione stradale, sulla sosta selvaggia, sulle multe, al fine di rendere verificabile il miglioramento dei parametri sulla sicurezza dopo l'introduzione delle misure relative ai 30 km/h.