



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



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