



# Petizione: Carpi30, città a 30 km/h

PETIZIONE AI SENSI DELL'ARTICOLO 11 DELLO STATUTO COMUNALE E DEGLI ARTT. 7-9  
DEL REGOLAMENTO DELLA PARTECIPAZIONE POLITICA DEL COMUNE DI CARPI

## A - OGGETTO DELLA PETIZIONE

Richiesta al Sindaco di realizzare Carpi Città30 sull'esempio di molte città europee grandi e piccole prevedendo l'istituzione e il controllo del limite dei 30 km/h come velocità massima per le aree urbane, con la sola eccezione del limite di 50 km/h sulle strade principali, e di impegnarsi a proporre sul tema una proposta di deliberazione al Consiglio Comunale.

## B - SITUAZIONE DI FATTO E CONSIDERAZIONI RELATIVE

L'ONU pone la Città30 come un pilastro della lotta alle vittime della strada tra gli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile della propria Agenda 2030<sup>1</sup>, inserendola, di fatto, nel decennio di azione 2021-2030 che l'Organizzazione Mondiale della Sanità dedica alla Sicurezza Stradale, con il preciso obiettivo di ridurre i morti e i feriti causati dagli incidenti stradali di almeno il 50% durante tale periodo<sup>2</sup>.

La stessa ONU nella sesta settimana mondiale della sicurezza stradale, tenutasi dal 17 al 23 maggio 2021, ha messo in evidenza i vantaggi delle strade urbane a bassa velocità nei centri abitati e urbani invitando i responsabili politici ad agire per le strade a bassa velocità nelle città di tutto il mondo, limitando la velocità a 30 km/h dove le persone vivono, lavorano e giocano. Le strade a bassa velocità rendono le città non solo sicure, ma anche sane, verdi e vivibili. L'ONU invita i decisori politici di tutto il mondo a partecipare alla campagna #Love30; nella campagna si evidenzia ad esempio che una diminuzione della velocità media di 1 km/h comporta un rischio minore del 3% di un incidente e una diminuzione del 4-5% delle vittime, e che gli incidenti stradali sono la principale causa di morte per bambini, adolescenti e giovani tra i 5 e i 29 anni.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> <https://www.agenziacoesione.gov.it/comunicazione/agenda-2030-per-lo-sviluppo-sostenibile/>

<sup>2</sup> Attraverso la Risoluzione 74/299 dell'Assemblea Generale delle Nazioni Unite, l'OMS ha istituito il "Decennio d'azione per la sicurezza stradale 2021-2030" <https://unric.org/it/migliorare-la-sicurezza-stradale-globale-decennio-di-azione-2021-2030/>

<sup>3</sup> <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/united-nations-road-safety->



Il Parlamento europeo il 6 ottobre 2021 ha approvato la Risoluzione sul quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l'obiettivo "zero vittime". La Risoluzione riporta che ogni anno circa 22.700 persone muoiono sulle strade europee e circa 120.000 rimangono gravemente ferite, negli ultimi 10 anni oltre 11.800 bambini e ragazzi di età inferiore ai 17 anni sono stati uccisi in incidenti stradali nell'UE. I morti sulle strade rappresentano un prezzo umano e sociale inaccettabile per i cittadini dell'UE con costi di circa il 2 % del suo PIL annuo. Soltanto l'8 % dei decessi avviene sulle autostrade, il 37 % nelle zone urbane e il 54 % sulle strade extraurbane. L'eccesso di velocità è un fattore chiave in circa il 30 % degli incidenti stradali mortali e un fattore aggravante nella maggior parte degli incidenti.

Il grande obiettivo UE è quello di arrivare a Zero morti nel 2050 (#visionzero); l'obiettivo di medio periodo è ridurre del 50 % il numero di morti e di feriti gravi entro il 2030. <sup>4</sup>

Nel Comune di Carpi dal 2014 al 2020 ci sono stati 1885 incidenti su strade urbane con 20 morti e 2.446 feriti e 495 incidenti su strade extra urbane con 10 morti e 734 feriti, per una media che supera i 4 morti e i 454 feriti all'anno <sup>5</sup>.

Nel periodo 2011-2015 nel Comune di Carpi i pedoni coinvolti negli incidenti stradali sono stati 169 con una media annua di quasi 34, i velocipedi coinvolti sono stati 604 con una media annua di quasi 121 <sup>6</sup>.

Ovunque la Città30 sia stata istituita ha avuto un grosso impatto sulla diminuzione del numero di morti e feriti per incidenti stradali; a titolo di esempio ad Helsinki si è passati dai 30 pedoni morti all'anno negli anni novanta ai 7 dopo l'introduzione di varie zone30, fino agli 0 (!) del 2019, quando tutta la città è diventata 30; a Grenoble dopo 3 anni di città30 hanno registrato un -22%, mentre a Bruxelles nei primi mesi di città30 s'è registrato un -50% di morti e feriti gravi; a Graz -24% sin dal primo anno e addirittura -90% di bambini vittime di incidenti davanti alle scuole; a Pontevedra città della Spagna di circa 83.000 abitanti dal 2009 a febbraio 2020

---

[week](#)

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

<sup>4</sup> [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407\\_IT.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0407_IT.html) -

<sup>5</sup> Dati Istat tabelle Regione Emilia Romagna anni 2014-2020 <https://www.istat.it/it/archivio>: argomento = "Giustizia e Sicurezza", regione="Emilia Romagna"

<sup>6</sup> Dati tratti dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Carpi approvato con delibera di Consiglio Comunale n.91 del 05/11/2020



zero morti sulle strade in seguito all'istituzione della città30.

Il Governo spagnolo nel maggio 2021 ha introdotto in tutte le città della Spagna il limite dei 30km/h sulla stragrande maggioranza delle strade urbane. A maggio 2022 la DGT Direction General de Trafico spagnola ha comunicato che secondo i primi dati provvisori il numero di decessi per incidenti stradali nelle città nel 2021 è diminuito del 25% rispetto al 2019 (anno di riferimento) con 97 morti in meno. La riduzione della mortalità è stata più pronunciata nel caso dei pedoni (-32%), dei ciclisti (-48%) e delle persone di età superiore ai 64 anni (-40%) <sup>7</sup>.

Anche la città di Olbia di circa 60.000 abitanti dal 1 giugno 2021 ha istituito il limite massimo di velocità di 30 km/h nei centri abitati del Comune, non vi sono tuttavia ancora dati disponibili sugli effetti.

Inoltre sempre in Italia a Bologna nel 2021 l'associazione Salvaiciclisti, assieme ad altre realtà del territorio, ha lanciato la campagna di comunicazione Bologna30 con raccolta firme per presentare all'amministrazione Comunale una petizione finalizzata all'istituzione del limite di velocità di 30km/h nell'area urbana <sup>8</sup>.

Si sta dimostrando senza ombra di dubbio che la diminuzione della velocità dai 50km/h ai 30km/h riduce il numero dei morti e feriti sulle strade ed anche il numero degli incidenti.

I benefici della città 30km/h sono evidenti in particolare sull'utenza più debole: se un pedone viene investito da una auto a 50km/h ha il 75% di probabilità di morire, se viene investito ai 30km/h ha il 15% di probabilità di morte e quindi la riduzione del limite di velocità ai 30km/h abbassa di 5 volte la probabilità di morte del pedone investito, indipendentemente dalla dimensione della città.

Le velocità più elevate influiscono sui tempi di reazione dei conducenti, sugli spazi di frenata e restringono la loro visione periferica; globalmente abbassando i limiti di velocità oltre a diminuire il numero delle vittime si riducono il numero degli incidenti.

---

<sup>7</sup> <https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/jornada-de-la-femp-y-la-dgt-para-analizar-como-ha-ido-la-implantacion-de-los-30km-h-en-las-ciudades/>

<sup>8</sup> <https://bologna30.it/>



## C - PROPOSTA DI SOLUZIONE AL PROBLEMA: CARPI CITTA' 30 km/h

Di fronte al numero di morti e feriti sulle strade, in particolare tra pedoni, ciclisti e utenti fragili della strada, **chiediamo al Sindaco di realizzare Carpi Città30 sull'esempio di molte città europee grandi e piccole prevedendo l'istituzione e il controllo del limite dei 30 km/h come velocità massima per le aree urbane, con la sola eccezione del limite di 50 km/h sulle strade principali, e di impegnarsi a proporre sul tema una proposta di deliberazione al Consiglio Comunale.**

Quello che chiediamo con la "Città 30" è **più sicurezza stradale per tutti** con riduzione del numero di incidenti; basta morti sulle strade (vision zero) e diminuzione dei feriti tra tutti gli utenti della strada, in particolar modo per quelli più fragili (anziani, bambini, pedoni, ciclisti, disabili).

Per realizzare concretamente la "Città30", chiediamo:

1. l'istituzione generalizzata del limite dei **30 km/h in tutte le strade urbane** con la sola eccezione del limite massimo di 50 km/h sulle strade principali;
2. l'installazione ricorrente della relativa **segnaletica**, sia verticale (cartelli) che orizzontale (bolloni a terra), per una riconoscibilità diffusa del provvedimento;
3. un programma di **interventi di moderazione del traffico per l'effettivo rispetto del limite di velocità** (rallentatori, platee rialzate, restringimenti, attraversamenti pedonali e ciclabili, corsie ciclabili, ecc.) per la sicurezza e condivisione dello spazio stradale;
4. un piano straordinario di **attività di prevenzione e controllo delle violazioni** dei limiti di velocità in ambito urbano di 30 e 50 km/h attraverso organi di controllo preposti e dispositivi, anche a scopo pedagogico per informare e formare la popolazione;
5. una idonea **campagna di promozione e comunicazione** rivolta a tutta la cittadinanza, mediante strumenti digitali e tradizionali (sito web, social media, striscioni e manifesti stradali, *street print*, etc.);
6. di tenere conto nella **redazione degli strumenti di pianificazione e nell'elaborazione dei progetti dell'Ente** degli obiettivi della campagna Carpi30;



## D – MOTIVAZIONI DELLA RICHIESTA DI CARPI CITTA' 30km/h

La richiesta di Carpi30 è per una **maggiore sicurezza stradale con riduzione del numero dei morti e feriti sulle strade e riduzione degli incidenti stradali.**

Con Carpi30 si avranno ulteriori benefici indotti quali la riduzione del traffico, dell'inquinamento acustico e dell'aria, con conseguente aumento della qualità della vita dei cittadini.

Le motivazioni sono le seguenti:

1. **una velocità minore implica meno incidenti e morti sulla strada:** la velocità elevata influisce sui tempi di reazione, sugli spazi di frenata e restringe la visione periferica del conducente, aumentando la possibilità di investire pedoni o persone in bici e di rendere fatali eventuali incidenti, soprattutto per bambini, anziani e disabili;
2. **la velocità media in città è già oggi di 28 km/h** <sup>9</sup>: non vogliamo diminuire la velocità media, ma eliminare le accelerazioni e decelerazioni non necessarie, in modo da abbattere la rischiosità **senza incidere sui tempi di percorrenza**, anzi rendere il traffico più fluido e scorrevole;
3. **per incoraggiare le persone a scelte di mobilità meno impattanti:** la minore velocità rende più facile e sicuro l'utilizzo di modalità di trasporto più sostenibili, una scelta a favore di tutti, perché se più persone si spostano a piedi, in bici, col TPL, chi ha davvero necessità di usare la macchina può muoversi e parcheggiare con più facilità;
4. **per muoversi tutti e muoversi bene:** in uno spazio urbano dove la velocità è limitata e le infrastrutture sono adeguate, le persone possono muoversi e vivere la strada, a tutte le età e con ogni abilità;
5. **per inquinare di meno:** i picchi di velocità non solo fanno consumare molto più carburante, ma aumentano in proporzione la quantità di inquinanti che tutti respiriamo (polveri sottili derivanti dai ferodi dei freni, dall'usura delle gomme, ecc.);
6. **per ridurre il rumore:** nelle città30 è stato rilevato in media un dimezzamento del rumore dovuto al traffico veicolare con grande sollievo per gli abitanti;
7. **per risparmiare:** il costo sociale degli incidenti stradali è molto alto: a livello nazionale costano ogni anno 33,8 miliardi di euro, ovvero l'1,89% del PIL italiano (ASAPS, 2020); in

<sup>9</sup> Dato tratto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Carpi approvato con delibera di Consiglio Comunale n.91 del 05/11/2020



---

Emilia Romagna gli incidenti con danni alle persone nel 2019 hanno avuto un costo sociale di oltre 1,6 miliardi di euro (371,7 euro pro capite)<sup>10</sup>;

8. **per favorire le attività economiche:** ad una velocità inferiore è possibile osservare meglio ciò che ci circonda e nello specifico le attività commerciali ed economiche del territorio;
9. **per valorizzare gli immobili della città:** che aumentano il loro valore commerciale se situati in zone più sicure dal punto di vista della viabilità, più tranquille e meno rumorose.

---

<sup>10</sup> Dati Istat tabelle Regione Emilia Romagna 2019 <https://www.istat.it/it/archivio>: argomento="Giustizia e Sicurezza", regione="Emilia Romagna"



## E – DATA DI PRESENTAZIONE DELLA PETIZIONE

Carpi, li \_\_\_\_\_

## F – INDICAZIONI DEL SOTTOSCRITTORE DELEGATO A RICEVERE LA RISPOSTA E OGNI ALTRA EVENTUALE COMUNICAZIONE

Il sottoscrittore delegato a ricevere la risposta e ogni altra eventuale comunicazione è il sottoscritto PIERO BUSSO nato a Torino, in provincia di TORINO, il 14/10/1947, residente a Carpi (MO) in via Don Davide Albertario civico n. 20, cellulare n. 335 6250417, e-mail: bussoingpiero@tiscali.it, PEC: piero.busso@ingpec.eu, in qualità di Socio FIAB – AMBIENTE E BICICLETTA di MODENA A.P.S. oltre che Referente FIAB Carpi sezione di FIAB - Modena A.P.S. e in rappresentanza delle Organizzazioni aderenti;

## G – INFORMATIVA PRIVACY

Si allega l'Informativa Privacy.

## H – CITTADINI FIRMATARI CHE PRESENTANO LA PETIZIONE AL SINDACO DEL COMUNE DI CARPI

Cittadini residenti nonché domiciliati nel Comune di Carpi firmatari, che presentano la Petizione al Sindaco del Comune di Carpi: