



COMUNE DI
REGGIO NELL'EMILIA

I.D. n. 198
in data 02/10/2012
P.G. n. 18042

Estratto del Verbale di Seduta

DELLA GIUNTA COMUNALE DI REGGIO EMILIA

L'anno **duemiladodici** addì **02 - due** - del mese **ottobre** alle ore **15:50** nella sede municipale, ritualmente convocata, si è riunita la Giunta Comunale, per la trattazione del seguente oggetto:

ATTUAZIONE DEL PROVVEDIMENTO DI MODIFICA DEL LIMITE DI VELOCITA' A 30 KM/H IN CENTRO ABITATO. INDIRIZZI E MODALITA' OPERATIVE.

Alla discussione dell'oggetto sopraindicato, sono presenti:

DELRIO Graziano	Sindaco	SI
DE SCISCIO Filomena	Vice Sindaco	SI
CATELLANI Giovanni	Assessore	SI
CORRADINI Franco	Assessore	SI
DEL BUE Mauro	Assessore	SI
FERRARI Ugo	Assessore	SI
GANDOLFI Paolo	Assessore	SI
MARAMOTTI Natalia	Assessore	SI
SASSI Iuna	Assessore	SI
SASSI Matteo	Assessore	SI
SPADONI Uberto Mimmo	Assessore	SI

Presiede: **DELRIO Graziano**

Assiste il Segretario Generale: **REBUTTATO Domenico**

AUTENTICAZIONE

Copia conforme all'originale
per uso amministrativo

Composto di n. **1** pagine

Addì **5 OTT 2012**

Il Segretario Generale



LA GIUNTA COMUNALE

Visti:

- L'art. 3 del Dlgs 285 Dlgs 285/92 "Nuovo Codice della Strada" che definisce ZONA RESIDENZIALE la zona urbana in cui vigono particolari regole di circolazione a protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine;
- L'art. 135 del Decreto Presidente della Repubblica 16 Dicembre 1992 nr.495 Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada;
- L'art. 3 del Dlgs 285 Dlgs 285/92 "Nuovo Codice della Strada" che definisce la delimitazione di Centro Abitato;
- Gli articoli 5,6,e 7 del Dlgs 285/92 "Nuovo Codice della Strada" che regolamentano la circolazione stradale fuori e dentro i centri abitati;
- La delibera di C.C. n. 9480/112 del 5 maggio 2008 che approva il Piano Urbano della Mobilità del Comune di Reggio Emilia;
- Le delibera di G.C. n.16955 del 27 settembre 2011 e n. 20004 del 12 novembre 2011 che definiscono la delimitazione dei centri abitati ai sensi degli artt. 3 e 5 del Dlgs 285/92 "Nuovo Codice della Strada";
- La delibera di C.C. n. 3373 del 21 maggio 2012 che approva Classificazione Funzionale delle Strade e il relativo Regolamento Viario.

Premesso che:

- Come si evince dalla tabella sottostante, nel comune di Reggio Emilia, tra il 2005 e il 2010 la quasi totalità degli incidenti stradali, dei relativi feriti e morti che interessano le cosiddette utenze deboli (ciclisti e pedoni) avvengono in ambito urbano.

ANNI 2005-2010	INCIDENTI		FERITI		MORTI	
	TOTALE INCIDENTI	INCIDENTI CON CICLISTI E PEDONI	TOTALE FERITI	CICLISTI E PEDONI FERITI	TOTALE MORTI	CICLISTI E PEDONI MORTI
Ambito GEO						
Urbano	85%	93%	83%	93%	43%	68%
Extraurbano	11%	7%	12%	7%	27%	28%
Autostradale	4%	0%	5%	0%	29%	4%
TOTALE	100%	100%	100%	100%	100%	100%

- Nella letteratura nazionale ed estera è ormai universalmente riconosciuto che l'abbassamento del limite di velocità in ambito urbano da 50 Km/h a 30 Km/h riduce significativamente la probabilità di incidente e altrettanto riduce i livelli di lesività e di mortalità negli incidenti che interessano pedoni e ciclisti, come sperimentato, ad esempio:
A Graz, provvedimento in vigore dal 1992 che ha previsto la limitazione della velocità a 30 Km/h sull'intero centro abitato. Tale misura ha portato, nelle zone soggette al provvedimento, ad una riduzione degli incidenti, delle emissioni in atmosfera e del rumore,

- mentre non ha inciso significativamente sulla velocità commerciale, ovvero sui tempi di viaggio;
- ad Amburgo, dove il ricorso alle zone 30 ha interessato gran parte del centro urbano. La misura ha comportato una riduzione consistente delle emissioni in atmosfera (-30% Nox, -20% Co);
- A Londra, dove nelle zone 30 l'incidentalità è diminuita, in 20 anni, del 41.9%, in particolare:
 - La percentuale di riduzione è stata maggiore nel segmento "bambini più piccoli" ed in quello "morti e feriti gravi", minore invece in quello "lesioni di lieve entità".
 - Non vi sono evidenze di migrazione degli incidenti verso le aree adiacenti alle zone 30, dato che in queste aree gli incidenti sono ugualmente leggermente diminuiti in media dell'8,0% (dal 4,4% al 11,5%).
- Gli articoli 6 e 7 del Dlgs 285 Dlgs 285/92 attribuiscono ai comuni la competenza nella definizione dei limiti di velocità all'interno dei centri abitati
- il PUM opera una prima definizione della rete stradale di distribuzione primaria, prevedendo, nelle aree interne a questa, l'opportunità di ricorrere a tecniche di riduzione della velocità;
- La succitata Classificazione Funzionale delle Strade:
 - attribuisce alla rete stradale un differente grado di importanza rispetto alle esigenze poste dalle diverse componenti del traffico veicolare (di scambio, di attraversamento, interno), grado cui deve corrispondere un diverso obiettivo di funzionalità.
 - Definisce le perimetrazioni atte ad individuare le aree su cui si ritiene opportuna una diminuzione generalizzata del limite massimo di velocità a 30 Km/h. Tali perimetrazioni sono delimitate dalle strade di categoria EF2 Interzonalie secondarie o superiori, mentre contengono in genere le strade definite F locali e EF3 Interzonalie complementari che ne costituiscono la rete portante interna.
- La superficie dei centri abitati nel territorio di Reggio Emilia è pari a 57,28 kmq, di cui 43,26 kmq nell'abitato principale e frazioni contigue ad esso.
- La rete stradale del Comune di Reggio Emilia è pari in totale a 990 Km, di cui 569 all'interno dei centri abitati, così articolate, secondo la Classificazione Funzionale:
 - 85 km di strade di tipo D, DE, E riconducibili alla rete stradale primaria di transito e scorrimento e alla rete principale di distribuzione interquartiere
 - 66 km di strade interzonalie primarie e secondarie (EF1, EF2)
 - 29 km di strade interzonalie complementari
 - 389 km di strade cosiddette locali
- Attualmente nel territorio comunale la limitazione a 30 Km/h sussiste su 78,36 Km della rete stradale, compreso il Centro storico.

Dato atto che:

- Il 36,8% degli spostamenti generati nell'ora di punta nel comune di Reggio Emilia copre una distanza inferiore ai 3 Km, quota che passa al 64,3% se si considera una distanza di 5 Km, per cui una riduzione generalizzata del limite di velocità non incide significativamente sui tempi di spostamento;
- L'efficacia del provvedimento per la riduzione della velocità massima in ambito urbano da 50 Km/h a 30 Km/h è subordinata alla corretta articolazione di una serie di azioni non limitate alla gestione della circolazione, ovvero:
 - Ad un'adeguata attività di comunicazione ed educazione finalizzata alla crescita della consapevolezza, nei cittadini, degli effetti del provvedimento;

- Ad una definizione precisa delle strade in ambito urbano che non saranno soggette alla riduzione della velocità, e che continueranno ad essere percorse alla velocità di 50 Km/h;
- Alla predisposizione di un codice segnaletico, coerente con quanto previsto dal Cds, che consenta chiaramente la riconoscibilità delle aree soggette al limite di 30 Km/h e 50 Km/h;
- Ad una corretta definizione, anche limitando al minimo gli interventi, delle intersezioni e delle "porte d'accesso" alle aree soggette alla velocità di 30 Km/h;
- Ad un adeguato sistema di monitoraggio che consenta la valutazione negli anni degli effetti del provvedimento e successive ottimizzazioni;
- Ad un efficace controllo delle velocità.

A voti unanimi palesemente espressi

DELIBERA

- di dichiarare Zona 30 l'intera rete stradale ricadente all'interno del centro abitato, ad eccezione della viabilità principale (B, D, DE, E) o di categoria inferiore nei soli casi funzionali all'economia generale della circolazione;
- di dare mandato ai Servizi competenti di provvedere con atti successivi all'attuazione di quanto deliberato nel punto precedente, secondo le seguenti linee operative:
 - progettazione e realizzazione di una campagna di comunicazione ed educazione finalizzata alla crescita della consapevolezza, nei cittadini, degli effetti del provvedimento;
 - definizione precisa delle strade in ambito urbano che non saranno soggette alla riduzione della velocità, e che manterranno il limite di 50 km/h;
 - predisposizione di un codice segnaletico, coerente con quanto previsto dal cds, che consenta chiaramente la riconoscibilità delle aree soggette al limite di 30 km/h e 50 km/h, con una corretta definizione, anche limitando al minimo gli interventi, delle intersezioni e delle "porte d'accesso" alle aree soggette alla velocità di 30 km/h;
 - progettazione e realizzazione della segnaletica e delle eventuali opere di moderazione del traffico necessarie all'attuazione del provvedimento;
 - progettazione e implementazione di una procedura di controllo del rispetto del provvedimento;
 - progettazione e implementazione di un adeguato sistema di monitoraggio che consenta la valutazione negli anni degli effetti del provvedimento, soprattutto in termini di sicurezza, e successive ottimizzazioni.



Comune di Reggio nell'Emilia

PIANIFICAZIONE STRATEGICA POLITICHE PER LA MOBILITA'

Proposta di delibera di Giunta Comunale

PG N° 18042

del 01/10/2012

Oggetto: ATTUAZIONE DEL PROVVEDIMENTO DI MODIFICA DEL LIMITE DI VELOCITA' A 30 KM/H IN CENTRO ABITATO. INDIRIZZI E MODALITA' OPERATIVE.

PARERE DEL DIRIGENTE ai sensi dell'Art. 49 - I° comma - T.U.E.L./2000 (regolarità tecnica)

Parere Favorevole

Reggio Emilia, 02/10/2012

Firma
