



N. 37 ODG. URG.

COMUNE DI BERGAMO
Consiglio Comunale

N. 63 Registro C.C.

N. E0127108 P.G.

Oggetto: Ordine del giorno urgente presentato dai consiglieri Paganoni, Serra, Cremaschi, Amaddeo avente per oggetto: proposta di istituzione di "BERGAMO ZONA 30" con l'impegno a realizzare progressivamente nell'area urbana della città il limite di velocità a 30 Km/h.

Verbale dell'ordine del giorno trattato dal Consiglio comunale in seduta pubblica in data **8 giugno 2020 in videoconferenza**

Ferruccio Rota – Presidente

SINDACO

1 – Gori Giorgio

CONSIGLIERI

2 – Amaddeo Diego	18 – Paganoni Simone
3 – Bianchi Filippo	19 – Pecce Luisa
4 – Bottaro Massimo	20 – Raineri Maddalena Maria
5 – Bruni Federica	21 – Ribolla Alberto
6 – Carrara Alessandro	22 – Riccardi Francesca
7 – Ceci Gianfranco	23 – Rota Ferruccio
8 – Conti Stelio	24 – Rovetta Stefano Massimiliano
9 – Coter Sonia	25 – Russo Romina
10 – Cremaschi Roberto	26 – Ruzzini Oriana
11 – De Bernardis Alessandro	27 – Serra Massimiliano
12 – Deligios Ezio	28 – Stucchi Giacomo
13 – Facchetti Enrico	29 – Tironi Stefano
14 – Milesi Viviana	30 – Togni Stefano
15 – Minuti Danilo	31 – Tremaglia Andrea
16 – Nespoli Denise	32 – Vergalli Alberto
17 – Nosari Luca	33 – Zaccarelli Eleonora

Presenti all'inizio della trattazione n. 32

ASSESSORI

Angeloni Giacomo	Messina Marcella
Brembilla Marco	Poli Loredana
Gandi Sergio	Valesini Francesco
Ghisalberti Nadia	Zenoni Stefano
Marchesi Marzia	

Partecipa il segretario generale dott. Pietro San Martino.

Il Consiglio Comunale di Bergamo,

ODG URG. 37

premessato che

- il 7 ottobre 2013 il Consiglio Comunale di Bergamo, con deliberazione n. 150, ha approvato l'aggiornamento al Piano Urbano del Traffico;
- il PUT di Bergamo prevede, tra l'altro, l'istituzione di Zone 30, ovvero aree della rete stradale urbana dove il limite di velocità è di 30 chilometri orari invece dei consueti 50 previsti dal Codice della strada in ambito urbano;
- molte delle Zone 30 previste dal PUT di Bergamo sono state realizzate, con evidenti vantaggi per la sicurezza dei pedoni e la vivibilità dei quartieri;
- il 16 maggio 2019 la Giunta Comunale ha adottato il nuovo Piano Urbano della Mobilità sostenibile, che è ora in fase di approvazione;
- il PUMS contiene nella "Proposta di Piano" la seguente azione: "l'ampliamento nonché la realizzazione di nuove Zone 30, ovvero aree urbane dove il traffico viene moderato e la velocità massima è fissata a 30 km/h, in tutti i quartieri della città";
- come evidenziato dai dati Istat, la ragione prima dell'incidentalità stradale è rappresentata dall'eccesso di velocità dei veicoli a motore. Da questi dati emerge un quadro generale della pericolosità dell'ambiente stradale in città: le strade sono uno spazio a rischio di una forma di incidentalità, che, tra l'altro, è iniquamente selettiva, nel senso che colpisce maggiormente proprio i soggetti più deboli quali i bambini e gli anziani;
- il Consiglio Comunale il 14 maggio 2018 ha approvato un Ordine del Giorno in cui si chiedeva di istituire le "zone 30" in prossimità delle scuole;
- l'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile è un programma d'azione per le persone, il pianeta e la prosperità sottoscritto nel settembre 2015 dai governi dei 193 Paesi membri dell'ONU. Essa ingloba i 17 "global goals" conosciuti anche come Obiettivi di Sviluppo Sostenibile fra i quali (n° 11) vi è l'obiettivo di "rendere le città e gli insediamenti umani inclusivi, sicuri, duraturi e sostenibili";
- l'Unione Europea ha fissato l'obiettivo di una diminuzione del 50% dei morti in incidenti stradali;

considerato che

- a) l'istituzione di una Zona 30 comporta un aumento della sicurezza stradale perché la riduzione della velocità riduce in maniera più che proporzionale lo spazio di arresto e aumenta il raggio del cono visivo di chi conduce il veicolo;
- b) le statistiche indicano che nelle Zone 30 si riduce il numero di incidenti e di feriti e che le lesioni fisiche sono meno gravi;
- c) con l'istituzione di una Zona 30 si riduce la fase di accelerazione dei veicoli, con conseguente diminuzione del consumo di carburante e di emissioni inquinanti;
- d) la strategia delle Zone 30 si è dimostrata come l'azione più efficace per mettere in sicurezza lo spazio della mobilità interna agli ambiti residenziali;
- e) la strategia delle Zone 30 ha, nella moderazione del traffico, la sua azione portante ma anche rappresenta una politica di miglioramento dell'ambiente urbano e della sua vivibilità, sulla quale il traffico motorizzato esercita una influenza dominante;

N. 0127/108/P.G. delle Zone 30 persegue l'obiettivo primario della sicurezza dello spazio della II.3/F0003/20 negli ambiti residenziali urbani, una maggior multifunzionalità (la strada non solo ad 09.06.2020 pressoché esclusiva delle automobili ma anche per la crescente micro mobilità sostenibile:

biciclette, biciclette elettriche, monopattini, segway), una maggiore ecosostenibilità (minori consumi di carburante e minore inquinamento, minore rumore e maggiore tranquillità) e lo scoraggiamento dei flussi automobilistici di attraversamento.

- g) la minore velocità consentita permette una migliore convivenza tra auto, biciclette e pedoni;
- h) lo sviluppo sostenibile è un processo che ci permette di migliorare le nostre condizioni di vita senza distruggere o danneggiare irrimediabilmente le risorse per chi verrà dopo di noi.

valutato

- i) la necessità di adottare in maniera sistematica interventi di mitigazione del traffico e di riduzione della velocità nelle zone della Città più frequentate da bambini e ragazzi;
- j) la necessità di ampliare il perimetro delle zone 30 già esistenti nella nostra Città;

impegna il Sindaco e la Giunta

- a) a istituire "BERGAMO ZONA 30", un'iniziativa concreta, in linea con le strategie già contenute nel PUMS, per rendere il Comune di Bergamo una delle prime città italiane con un intero centro urbano sostenibile, portando il limite di velocità a 30 km/h in tutte le strade categoria F, valutando puntualmente la modifica delle strade in categoria E e quella E/F, immaginando lo stesso provvedimento su assi principali, se possibile e utile per favorire mobilità dolce, in collegamento in un prossimo futuro con i paesi limitrofi alla città di Bergamo;
- b) che in occasione delle opere di manutenzione e rifacimento delle strade venga prevista la realizzazione di ogni segnale, manufatto o strumento utile per indurre i guidatori a ridurre la velocità dei veicoli, fino a portarla a 30 km/orari e ad ampliare e qualificare gli spazi architettonici pedonali e di socialità. A titolo esemplificativo gli strumenti di moderazione della velocità possono essere: "porte di ingresso", rallentatori ottici e/o acustici, dossi, rialzi agli incroci, cuscini berlinesi, passaggi pedonali rialzati, restringimenti di carreggiata, modifiche cromatiche della pavimentazione stradale, semafori lampeggianti. Allo stesso modo, gli strumenti di socialità possono essere: sedute, slarghi, posteggi per biciclette, bacheche, piantumazioni.

Bergamo, 4/6/2020

Simone Paganoni (Patto per Bergamo)

Massimiliano Serra (PD)

Roberto Cremaschi (APF)

Roberto Amaddeo (Lista Gori)



LEGA SALVINI PREMIER – LEGA LOMBARDIA

Gruppo consiliare Comune di Bergamo

ODG COLL. 1 A
ODG URG. 37

Bergamo, 07/06/2020
N. E0128294 P.G.
II.3/F0003-20
10.06.2020

RESPINTO

Al Signor Presidente
Del consiglio Comunale
Di Bergamo

Odg: Bergamo zona 30

I sottoscritti Consiglieri Comunali

Premesso che:

- Come appreso dai quotidiani locali i gruppi di maggioranza porteranno all'attenzione del Consiglio Comunale un ordine del giorno che prevede l'attuazione di una zona 30 nell'ottanta per cento delle strade cittadine;
- Come Lega non siamo contrari alle Zone 30 di default, in alcune zone della città questo tipo di soluzione è funzionale;

Considerato che:

- La mobilità è un tema complesso che nella nostra città, a causa anche della sua conformazione strutturale, presenta criticità che ormai si trascinano da molti anni;
- Bergamo conta circa 120.000 abitanti ai quali si aggiungono i quasi 400.000 dell'hinterland che quotidianamente usufruiscono dei servizi cittadini, riversandosi sulle nostre strade;
- Il fitto tessuto produttivo bergamasco, composto da migliaia di aziende che operano sul territorio, necessita di spostamenti continui di mezzi anche all'interno della nostra città;
- Con il normale funzionamento di scuole ed uffici spesso si registrano ingorghi che paralizzano il traffico cittadino;

Considerato altresì che:

- La sopraggiunta necessità, come anche dichiarato più volte dal Sindaco Gori, di spingere le attività commerciali verso il mondo dell'e-commerce, sprona ulteriormente il trasporto di merci su gomma, aumentando ulteriormente la circolazione di mezzi;
- L'attuazione di una grande zona 30 amplificherebbe i disagi che quotidianamente i cittadini avvertono legati alla mobilità, generando anche effetti a catena sulle grandi vie di comunicazione come circonvallazione, autostrada e direttive di entrata verso la città;
- Le città Europee che hanno adottato politiche simili hanno strutture ed infrastrutture completamente diverse rispetto a quelle locali;
- Il commercio cittadino, senza parcheggi, perché questa amministrazione pensa che ce ne siano abbastanza e offre quelli esistenti a prezzi altissimi, con le zone a traffico limitato, con un traffico tartaruga, andrà ulteriormente in crisi desertificando il centro e non solo

- La proposta di “Bergamo città zona 30 “sembra uno spot pubblicitario, pare estemporanea e soprattutto non suffragata da uno studio scientifico ma piuttosto frutto di una linea ideologica pseudo- ecologista che penalizza il traffico automobilistico per principio ma senza fornire alternative serie
- I cittadini chiedono con insistenza più parcheggi, migliori strade e maggior qualità dei servizi del trasporto pubblico e non certamente le zone 30 utili in determinati contesti sensibili ma dannose quando sono distribuiti a pioggia;
- Il trasporto pubblico nei prossimi mesi sarà messo fortemente sotto stress a causa delle norme anti-covid e a causa del timore dei cittadini nello stare in spazi esigui a contatto con altre persone che, porteranno inesorabilmente, ad un aumento del traffico veicolare;
- Sarebbe auspicabile trovare soluzioni che assecondino tali fenomeni;

IMPEGNANO L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE

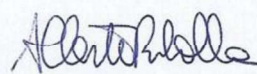
- A rivedere le proprie intenzioni riguardo le proposte della maggioranza, rimandando il tutto alla presentazione di uno studio scientifico in merito e predisponendo incontri con i cittadini e le associazioni di categoria per verificare effettivamente quali siano le reali esigenze dei cittadini stessi e degli operatori esistenti in città;

I Consiglieri Comunali

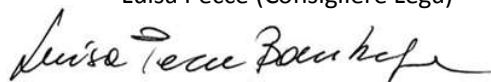
Alessandro Carrara (Consigliere Lega)



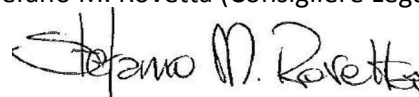
Alberto Ribolla (Consigliere Lega)



Luisa Pecce (Consigliere Lega)



Stefano M. Rovetta (Consigliere Lega)



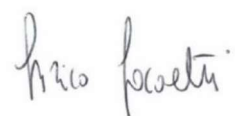
Giacomo Stucchi (Consigliere Lega)



Filippo Bianchi (Consigliere Lega)

A stylized, cursive handwritten signature in black ink, appearing to read 'Filippo Bianchi'.

Enrico Facchetti (Capogruppo Lega)

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Enrico Facchetti'.

Il Presidente propone la trattazione dell'ordine del giorno urgente presentato dai consiglieri Paganoni, Serra, Cremaschi, Amaddeo avente per oggetto: proposta di istituzione di "BERGAMO ZONA 30" con l'impegno a realizzare progressivamente nell'area urbana della città il limite di velocità a 30 Km/h.

Sull'argomento intervengono l'assessore Zenoni e diversi consiglieri.

... omissis ...

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno urgente presentato dai consiglieri Paganoni, Serra, Cremaschi, Amaddeo contrassegnato con il n. ODG URG. 37.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 21 voti favorevoli (Amaddeo, Bottaro, Bruni, Conti, Coter, Cremaschi, De Bernardis, Deligios, Gori, Milesi, Nespoli, Paganoni, Riccardi, Rota, Russo, Ruzzini, Serra, Tironi, Togni, Vergalli, Zaccarelli), n. 11 voti contrari (Bianchi, Carrara, Ceci, Facoetti, Minuti, Nosari, Pecce, Ribolla, Rovetta, Stucchi, Tremaglia).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato ordine del giorno è stato approvato a maggioranza di voti.

Poiché nessun altro chiede la parola, il Presidente mette in votazione palese l'ordine del giorno collegato presentato dai consiglieri Carrara, Ribolla, Pecce, Rovetta, Stucchi, Bianchi, Facoetti, contrassegnato con il n. ODG COLL. 1.

Eseguita la votazione, attraverso espressione elettronica del voto, si ha il seguente risultato: n. 11 voti favorevoli (Bianchi, Carrara, Ceci, Facoetti, Minuti, Nosari, Pecce, Ribolla, Rovetta, Stucchi, Tremaglia), n. 21 voti contrari (Amaddeo, Bottaro, Bruni, Conti, Coter, Cremaschi, De Bernardis, Deligios, Gori, Milesi, Nespoli, Paganoni, Riccardi, Rota, Russo, Ruzzini, Serra, Tironi, Togni, Vergalli, Zaccarelli).

Il Presidente proclama l'esito della suddetta votazione, riconosciuto dai presenti, e dichiara che il preindicato ordine del giorno è stato respinto a maggioranza di voti.