

ZONA 30 NELLE AREE URBANE: VALUTAZIONI E PROPOSTE TECNICI, AMMINISTRATORI ED OPERATORI A CONFRONTO

Normativa attuale e proposte emendative
Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPOtra

Aula Prodi
Bologna, 5 aprile 2024

Normativa attuale e proposte emendative
di Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPOTra
d

• **Art. 142 - Limiti di velocità**

- **1.** Ai fini della sicurezza della circolazione e della tutela della vita umana la velocità massima non può superare i 130 km/h per le autostrade, i 110 km/h per le strade extraurbane principali, i 90 km/h per le strade extraurbane secondarie e per le strade extraurbane locali, ed i 50 km/h per le strade nei centri abitati, con la possibilità di elevare tale limite fino ad un massimo di 70 km/h per le strade urbane le cui caratteristiche costruttive e funzionali lo consentano, previa installazione degli appositi segnali.

Normativa attuale e proposte emendative
di Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPoTra

- **2.** Entro i limiti massimi suddetti, gli enti proprietari della strada possono fissare, provvedendo anche alla relativa segnalazione, limiti di velocità minimi e limiti di velocità massimi, diversi da quelli fissati al comma 1, **in determinate strade e tratti di strada quando l'applicazione al caso concreto dei criteri indicati nel comma 1 renda opportuna la determinazione di limiti diversi, seguendo le direttive che saranno impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti.** Gli enti proprietari della strada hanno l'obbligo di adeguare tempestivamente i limiti di velocità al venir meno delle cause che hanno indotto a disporre limiti particolari.

Normativa attuale e proposte emendative
di Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPoTra

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive e comunque contrastanti con i criteri di cui al comma 1. Lo Stesso Ministro può anche disporre l'imposizione di limiti, ove non vi abbia provveduto l'ente proprietario; in caso di mancato adempimento, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti può procedere direttamente alla esecuzione delle opere necessarie, con diritto di rivalsa nei confronti dell'ente proprietario.

Normativa attuale e proposte emendative di Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPoTra

Questo è il punto di equilibrio individuato dal legislatore tra una serie di diritti garantiti sia a livello costituzionale che a livello di ordinamento europeo:

- **DIRITTO ALLA MOBILITA'**

Art. 16 Cost.: "ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivo di sanità e di sicurezza"

Art. II-105 Carta dei diritti dell'Unione europea: «Ogni cittadino dell'Unione ha il diritto di circolare e di soggiornare liberamente nel territorio degli Stati membri»

- **DIRITTO ALLA SALUTE** (art. 32 Cost.)

Diritto alla sicurezza personale (CDFUE art. 6)

- **DIRITTO ALLA SALUBRITA' AMBIENTALE** (art. 9 Cost.; CDFUE, art. 37)

Normativa attuale e proposte emendative di Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPoTra

• La Direttiva del MIT del 1 febbraio 2024. I principi e criteri direttivi per i Comuni:

I – Perimetrazione delle strade o tratti di strada interessate da deroghe al limite di velocità di 50 km/h. Condizioni:

- assenza di marciapiedi e/o movimento pedonale intenso;
- attraversamenti non semaforizzati, in strade ad alta frequentazione di pedoni e ciclisti;
- anomali restringimenti delle sezioni stradali;
- pendenze elevate;
- andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e di vecchi centri abitati, nonché a reticoli stradali con frequenti intersezioni;
- frequenza di ingressi e uscite carrabili (e non), da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, campi sportivi, parchi di gioco, luoghi di culto, ospedali, musei;
- pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose (ad esempio in condizioni meteorologiche avverse)

Normativa attuale e proposte emendative di Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPoTra

- La Direttiva del MIT del 1 febbraio 2024. I principi e criteri direttivi per i Comuni (segue):

II – Metodologia per l'individuazione di limiti derogatori

Necessità di *«dare evidenza della metodologia seguita ai fini della predetta individuazione»*

III – Motivazione delle deroghe ai limiti di velocità:

«ai fini della motivazione della deroga, i Comuni possono fare riferimento ai seguenti elementi istruttori:

- *Tassi di incidentalità monitorati almeno nell'ultimo triennio;*
- *Peculiari condizioni di utilizzo del contesto urbano di riferimento, in coincidenza con la presenza delle condizioni di cui al punto I.1;*
- *Peculiari caratteristiche del contesto urbano di riferimento, in relazione, a titolo esemplificativo, alla presenza di immobili storici e di preminente interesse artistico e di unità abitative residenziali ovvero, all'inverso, di area a bassa densità abitativa;*
- *Esigenze temporanee legate a flussi turistici stagionali o eventi di carattere straordinario.*

Zona 30 nelle aree urbane: valutazioni e proposte. Tecnici, amministratori ed operatori a confronto

Bologna, 5 aprile 2024

Normativa attuale e proposte emendative
di Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPoTra

Art 117 Cost

Lo Stato ha legislazione esclusiva nelle seguenti materie:

- h) ordine pubblico e **sicurezza**, ad esclusione della polizia amministrativa locale;
- s) **tutela dell'ambiente**, dell'ecosistema e dei beni culturali.

Articolo 118

Le funzioni amministrative sono attribuite ai Comuni salvo che, **per assicurarne l'esercizio unitario**, siano conferite a Province, Città metropolitane, Regioni e Stato, sulla base dei principi di sussidiarietà, differenziazione ed **adequatezza**.

Normativa attuale e proposte emendative di Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPoTra

- C'è bisogno di una riforma legislativa?
- O c'è bisogno di un approccio non ideologico e, finalmente, scientifico?
- E' dimostrabile una diminuzione (di quanto e in quali contesti) della incidentalità/mortalità con una velocità massima di 30 km/h?
- E' dimostrabile una diminuzione (di quanto e in quali contesti) dell'inquinamento da gas di scarico con una velocità massima di 30 km/h?
- Se la risposta (scientifica) è significativamente positiva ad entrambi i quesiti, allora bisogna avere il coraggio di fare rispettare davvero il limite, soprattutto ricorrendo a dissuasori «fisici» e altre «misure di accompagnamento»

Normativa attuale e proposte emendative
di Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPoTra

Grazie per l'attenzione