

 <p>Ordine del Giorno</p>	<p>Proponente: PARTITO DEMOCRATICO</p>	<p>P.G. N.: 54569/2026 Collegato a PG.N.: /2026 N. O.d.G.: 193/2026 Data Seduta Consiglio : 09/02/2026 * Iscritto al Consiglio</p>
<p>Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PER RIPRISTINARE AL PIU ' PRESTO IL LIMITE DEI 30 KMH NELLE STRADE DOVE ERA IN VIGORE . PRESENTATO DALLA CONS . DE GIACOMI ED ALTRI IN DATA 26/01/2026</p>		
<p>Tipo atto: OdG ordinario</p>		

Operatore Corrente :
 Proposta collegamento a OdG
 PG. n° /

Informazioni Iter
Consiglieri Firmatari
Assessori di Competenza
Commissioni
Esito
Dati di Lavoro

Il Consiglio comunale di Bologna

Premesso che

L'obiettivo principale di "Bologna Città 30" è ridurre gli incidenti e salvare vite, rendendo più sicure le strade per tutti gli utenti, a prescindere dal mezzo utilizzato. Gli effetti positivi della riduzione della velocità sono stati registrati in città europee e italiane dove limiti simili sono stati posti.

L'analisi dei dati consolidati nel biennio 2024-2025 conferma l'efficacia strutturale del provvedimento 'Bologna Città 30', evidenziando un impatto determinante sulla sicurezza urbana rispetto al biennio precedente (2022-2023). Grazie alla moderazione della velocità, si è registrato un drastico calo della mortalità stradale, con 17 vite salvate (-43,59%), una riduzione di 348 feriti (-7,18%) e la prevenzione di 709 sinistri (-12,54%). Tali indicatori non rappresentano solo un successo in termini di incolumità pubblica, ma si traducono in un beneficio economico tangibile: il risparmio dei costi sociali per la comunità sfiora infatti i 66 milioni di euro, secondo i parametri aggiornati del Ministero dei Trasporti.

L'eccezionalità del modello bolognese emerge con ulteriore chiarezza nel confronto con i 14 'Grandi Comuni' monitorati dall'ISTAT. Mentre la media nazionale delle grandi città mostra un trend preoccupante di aumento dei sinistri (+4,3%) e dei feriti (+3,9%), Bologna si muove in netta controtendenza, segnando rispettivamente un -9,8% e un -10,7%. Anche sul fronte dei decessi, il decremento registrato a Bologna (-47,6%) è quasi triplo rispetto alla media degli altri grandi centri (-18,1%).

Con la sentenza n. 126 del 20 gennaio 2026, il TAR Emilia-Romagna ha sancito l'illegittimità del limite di 30 km/h esteso in modo generalizzato, ribadendo che, ai

sensi dell'art. 142 del Codice della Strada, la soglia ordinaria nei centri abitati resta di 50 km/h.

Considerato che

Nonostante i risultati, è necessario proseguire nell'impegno per evitare tutti quegli incidenti che ancora avvengono. Rispetto a questo, sono state annunciate da Sindaco e Giunta nuove misure e nuovi strumenti, non solo relativi ai limiti di velocità. Tali interventi, fondamentali per proseguire l'impegno verso la sicurezza stradale, costituiscono la cosiddetta "fase 2" del progetto "Bologna città 30".

Il Consiglio Comunale ha approvato numerosi atti riguardanti la sicurezza stradale in particolare relativamente alla riduzione della velocità e agli interventi di messa in sicurezza degli utenti più deboli. In particolare,

- il P.G. N. 938379/2025, a prima firma Larghetti, per potenziare gli interventi fisici di sicurezza stradale,
- il P.G. N. 881889/2024, a prima firma Larghetti, per incrementare e indirizzare le risorse per la sicurezza stradale in interventi di moderazione del traffico e della velocità per la realizzazione fisica del progetto città 30,
- Il P.G. N. 421682/2023, a prima firma De Martino, per sostenere la proposta di legge nazionale sulle città 30,
- il P.G. N. 833679/2022, a prima firma De Martino, per elaborare una proposta organica tra i progetti città 30 e impronta verde.

Sono inoltre stati approvati OdG che evidenziano la trasversalità della sicurezza stradale e del progetto Città 30, in particolare rispetto all'urbanistica di genere, alla sicurezza per i bambini e gli anziani.

Invita Sindaco e Giunta

A provvedere, nel modo più veloce e scrupoloso possibile, all'adeguamento dell'istruttoria e degli atti in seguito alla sentenza del TAR, in modo da ripristinare al più presto il limite dei 30 km/h sulle strade dove era in vigore, ricorrendone le condizioni previste da codice della strada e direttiva.

A sostenere l'approvazione di una legge nazionale sulle Città 30, che stabilisca il limite predefinito di 30 km/h sulle strade urbane non di scorrimento o, in ogni caso, renda più semplice per le Amministrazioni comunali l'abbassamento dei limiti di velocità in città.

A proseguire e rafforzare l'impegno verso la sicurezza stradale, attraverso strumenti ulteriori di moderazione della velocità, come marciapiedi più larghi e corsie più strette, incroci e attraversamenti rialzati, altri dispositivi rallentatori, uso del colore, segnaletica verticale e orizzontale, nonché con comunicazione, sensibilizzazione e partecipazione.

A integrare le politiche sulla sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, con le politiche di protezione delle categorie vulnerabili, con le politiche di genere, con le politiche per l'autonomia dei bambini e le bambine e delle persone anziane e con disabilità, e, in generale, con tutte quelle politiche che coinvolgono lo spazio

pubblico urbano.

F.to: G. De Giacomi (Partito Democratico), S. Larghetti (Coalizione civica), S. Negash (Lepore Sindaco), M. Gaigher (Partito Democratico), M. De Martino (Partito Democratico), V. Naldi (Partito Democratico), R. Monticelli (Partito Democratico), R. Toschi (Partito Democratico), L. Bittini (Partito Democratico), F. Cima (Partito Democratico), C. Ceretti (Partito Democratico), R. Iovine (Partito Democratico), I. Angiuli (Partito Democratico), R. Fattori (Partito Democratico), A. Di Pietro (Partito Democratico), C. Mazzanti (Partito Democratico), M. Piazza (Partito Democratico), G. Bernagozzi (Partito Democratico), M. Santori (Partito Democratico), D. Begaj (Coalizione civica), P. Marcasciano (Coalizione civica), G. Tarsitano (Lepore Sindaco)."

Documenti allegati (parte integrante):

Documenti in atti :