

 <p>Ordine del Giorno</p>	<p>Proponente: COALIZIONE CIVICA</p>	<p>P.G. N.: 938379/2025 Collegato a N. Proposta DC/PRO/2025/121 N. O.d.G.: 319.14/2025 Data Seduta Consiglio: 19/12/2025 Adottato</p>
<p>Oggetto: ORDINE DEL GIORNO PER INVITARE IL SINDACO E LA GIUNTA A POTENZIARE GLI INTERVENTI FISICI DI SICUREZZA STRADALE, PRESENTATO DALLA CONSIGLIERA LARGHETTI ED ALTRI IN DATA 11 DICEMBRE 2025 E APPROVATO NELLA SEDUTA CONSILIARE DEL 19 DICEMBRE 2025</p>		
<p>Tipo atto: OdG ordinario</p>		

Consiglieri Firmatari

Assessori di Competenza

Commissioni

Esito

""Il Consiglio comunale di Bologna

Premesso che:

- Il progetto “Bologna Città 30” è entrato nella sua fase attiva e rappresenta una priorità strategica per la mobilità urbana e la sicurezza stradale di Bologna.
- I dati ufficiali sui primi sei mesi del 2025 mostrano un consolidamento dei trend positivi già registrati negli anni precedenti: meno incidenti, decessi e feriti; calo del traffico veicolare; riduzione dell’inquinamento da traffico; aumento significativo degli spostamenti in bicicletta e del bike-sharing.
- Nonostante i risultati, recenti tragici eventi — come l’investimento e la morte della giovane ciclista ventitreenne Viola Mazzotti — dimostrano che non possiamo considerare concluso il percorso, ma anzi serve un’accelerazione e un rafforzamento della fase operativa.
- Commentando tali eventi, il sindaco Matteo Lepore ha annunciato l’avvio di una “fase 2” del progetto Città 30, con nuovi strumenti e potenziamento degli interventi per mettere in sicurezza le strade della città e ridurre ulteriormente la velocità dei mezzi a motore.
- Inoltre, nel 2024 il Consiglio aveva approvato, su proposta di Coalizione Civica, un ordine del giorno che indicava linee guida per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile, rafforzando la visione di una città meno motorizzata e più sicura.
- Le indicazioni già espresse dal Consiglio comunale nel 2018 — rialzo degli attraversamenti pedonali/ciclabili, allargamenti di marciapiedi e “golfi” agli incroci — restano pienamente attuali e vanno integrate come standard obbligatorio nelle progettazioni stradali e urbanistiche e negli interventi di manutenzione.

Considerato che:

- I risultati finora ottenuti con Città 30 confermano che la moderazione della velocità e la riduzione del traffico veicolare sono strategie efficaci per migliorare la sicurezza, ridurre l'inquinamento e promuovere la mobilità sostenibile.
- Tuttavia, la sola imposizione del limite di 30 km/h non basta se non accompagnata da interventi infrastrutturali concreti: attraversamenti rialzati, marciapiedi più ampi, incroci riprogettati, dispositivi di moderazione fisica della velocità — misure che rendono effettiva la “Città 30” anche dal punto di vista spaziale e non solo normativo.
- L'adozione della “fase 2” annunciata dal Sindaco rappresenta un'occasione da cogliere per tradurre in fatti politici e urbanistici la volontà di rendere Bologna più sicura, inclusiva e sostenibile.

INVITA IL SINDACO E LA GIUNTA:

1. A destinare i fondi stanziati per sicurezza stradale e mobilità sostenibile nel Piano dei lavori pubblici 2026 prioritariamente ad interventi infrastrutturali diffusi e di rapida attuazione per la di moderazione della velocità e la messa in sicurezza della rete urbana (come dossi, cuscini berlinesi e platee rialzate) — con particolare attenzione alle strade interzonali passate da 50 a 30 km/h.
2. A garantire che nelle prossime variazioni di bilancio sia mantenuto e progressivamente aumentato lo stanziamento nel Piano triennale dei lavori pubblici per gli interventi fisici per la sicurezza stradale (PSSU), in coerenza con gli obiettivi del progetto Città 30 e con l'ODG approvato nel 2024 su proposta di Coalizione Civica.
3. A prevedere come standard progettuale e operativo permanente nella costruzione, manutenzione, messa in sicurezza e riqualificazione di strade, marciapiedi, percorsi pedonali e ciclabili:
 - o rialzo sistematico degli attraversamenti pedonali e ciclabili in incroci e punti sensibili, realizzazione di “golfi” / allargamenti dei marciapiedi e restringimento della carreggiata ogniqualvolta si interviene, anche per manutenzione, sulla viabilità non primaria regolata a 30 km/h;
 - o interventi di moderazione fisica della velocità (dossi, incroci e attraversamenti rialzati, cuscini, altre misure strutturali) ogni qualvolta si progetta la messa in sicurezza di strade soggette al limite di 30 km/h;
 - o adeguamento degli standard di progettazione degli interventi pianificati dal Piano dei lavori pubblici e dalla programmazione urbana in corso, per farli coincidere con gli obiettivi di sicurezza, decelerazione e vivibilità urbana della Città 30.
4. A integrare la “fase 2” annunciata dal Sindaco con una tabella di priorità e

tempi certi, pubblica e trasparente, che definisca le aree e gli interventi da realizzare per primi — in particolare quelle strade residenziali, scolastiche e ciclabili segnalate come critiche da cittadini, comitati di quartiere e associazioni.

5. A dare seguito concreto alle misure aggiuntive proposte dal Sindaco, come l'adozione dell'obbligo di sensori anti-angolo cieco sui mezzi pesanti nell'area urbana, in particolare mezzi operativi nei cantieri e sulla rete cittadina — specialmente laddove transitano ciclisti, pedoni e utenti vulnerabili, iniziando il percorso di confronto con le categorie degli autotrasportatori.

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

Documenti allegati (parte integrante):

Documenti in atti: