

**VERBALE DELLA
SEDUTA DEL 26/01/2023**

(Redatto ai sensi dell'art. 32 Regolamento del Consiglio Comunale e degli altri organi istituzionali)

L'anno **2023** (duemilaventitre) il giorno **26** (ventisei) del mese di **gennaio**, la Commissione Consiliare Sesta è convocata dal Presidente Leonardo Calistri alle h. 14,30 in modalità online secondo quanto previsto dal dispongo del Presidente del Consiglio Comunale prot. n.109985 del 31 marzo 2022, e secondo quanto previsto dall'art. 23 del Regolamento Consiglio Comunale in sede referente,

con il seguente ordine dei lavori:

- Comunicazioni del Presidente;
- Audizione Ass. Stefano Giorgetti, Direttore Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità, Dott. Vincenzo Tartaglia e P.O. Parcheggi e Bus turistici, Dott. Franco Checcucci, sul tema zone 30 Mobilità soft;
- Approvazione verbali delle sedute precedenti;
- Varie ed eventuali.

Per la Struttura Autonoma del Consiglio comunale sono stati invitati sulla piattaforma Teams il Direttore della Struttura Autonoma del Consiglio Dott. Riccardo Nocentini e la P.O. Sabrina Sezzani

E per la diretta in *streaming* è presente Valter Cozzi,

Sono presenti l'Assessore Grandi Infrastrutture, Mobilità e Trasporto Pubblico Locale, Polizia Municipale Dott. Stefano Giorgetti e la P.O. Parcheggi e Bus turistici Dott. Franco Checcucci Direzione Infrastrutture di Viabilità e Mobilità

Per le segreteria di Commissione è presente Catia Pratesi

Alle ore 14,30 si collegano telematicamente i Consiglieri Leonardo Calistri, Patrizia Bonanni, Mimma Dardano, Roberto De Blasi, Franco Nutini, Dmitrij Palagi e Mario Razzanelli.

Alle ore 14,33 si collegano telematicamente i Consiglieri Alessandro Draghi e Massimiliano Piccioli (in sostituzione della Consigliera Alessandra Innocenti); alle ore 14,35 il Consigliere Renzo Pampalonie alle ore 14,36 il Consigliere Andrea Asciti. e alle ore 14,43 il Consigliere Francesco Pastorelli.

Per la Commissione 6 la Segretaria Catia Pratesi accerta la presenza dei Consiglieri:

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
--------	------------	-----------------

Presidente	Calistri Leonardo	
Vicepresidente	Draghi Alessandro Emanuele	
Componente	Asciuti Andrea	
Componente	Bonanni Patrizia	
Componente	Asciuti Andrea	
Componente	Dardano Mimma	
Componente	De Blasi Roberto	
Componente	Innocenti Alessandra	Piccioli Massimiliano
Componente	Nutini Franco	
Componente	Palagi Dmitrij	
Componente	Pampaloni Renzo	
Componente	Razzanelli Mario	

Il Presidente Calistri apre la seduta alle ore 14,36 essendo presente il numero legale.

Alle ore 14,43 si collega telematicamente il Consigliere Francesco Pastorelli.

Il Presidente Calistri introduce la tematica oggetto della seduta: la zona 30. Ospiti l'Assessore Stefano Giorgetti e il Dott. Franco Checcucci.

L'Assessore Giorgetti prende la parola e spiega come l'amministrazione abbia recentemente posto in essere delibere per ampliare le zone 30, che già in gran parte vi erano all'interno della città. La volontà è quella di creare delle aree all'interno della città, soprattutto nelle parti più residenziali e dove ci sono le maggiori intersezioni, soprattutto intersezioni ortogonali, dove spesso possono verificarsi incidenti. La zona 30 è una zona dove si rende molto più compatibile lo stare insieme ad es. fra chi è a piedi, in bicicletta o che va in auto. Le zone 30 sono molto più flessibili come uso della viabilità ed è per questo che è stata operata questa scelta in tutta una serie di aree dove ci sono molte residenze o dove ci possono essere in prossimità edifici scolastici. Le zone 30 sono indicate attraverso una cartellonistica verticale, ma anche con tutta una serie di pittogrammi a terra per renderle molto più visibili. Sono stati fatti anche molti interventi infrastrutturali: modifiche ad esempio a tutte le intersezioni; allargamento dei marciapiedi; riduzione della lunghezza degli attraversamenti pedonali. Le zone a 30 già realizzate sono circa 18 km² e tra quelle in progetto e quelle in fase di realizzazione si arriverà a circa 27 km² che è una grande estensione per quanto riguarda il territorio del del comune fiorentino. L'aspetto principale di queste aree è la messa in sicurezza e la possibilità di poterle utilizzare con qualsiasi mezzo: è possibile muoversi in bicicletta o anche muoversi in monopattino, insieme alle auto, perché in queste zone questo è consentito, invece in altre zone occorre avere degli spazi dedicati. Le zone 30 sono delle zone molto più sicure anche per i pedoni, perché si ha una velocità inferiore che consente di frenare e in caso di incidente, di avere un impatto minore. Sicuramente occorre del tempo perché siano assimilate certe regole, perché sia compreso il fatto che mantenendo una velocità costante più bassa si percorre più viabilità rispetto all'aumentare la velocità per poi fermarsi e quindi ripartire. Si dovrebbe verificare poi se queste zone comportano anche un minor inquinamento.

Il Presidente Calistri ringrazia l'Assessore per il suo intervento e dà la parola al Dott. Checcucci. Le zone 30 mirano ad un cambiamento culturale dell'utilizzo della città e delle aree urbane, in particolare mirano ovviamente alla tutela delle categorie deboli della strada, quindi pedoni e micromobilità, biciclette, monopattini. Negli incontri fatti ai quartieri, ma anche con i consiglieri ciò che si evidenzia maggiormente oggi come rischio all'interno delle aree urbane è la velocità. Sono già state realizzate 12 zone a 30 in cui si sta ultimando la segnaletica, la sola segnaletica verticale. Poi verranno collocati i dischi a terra, quelli più grandi, che segnano in maniera chiara l'accesso in una zona in cui la velocità deve essere moderata. Ne verranno realizzate altre 7, quindi 12+7, un totale di 19 aree in cui vige la zona 30, per circa 26 km² su una superficie del territorio comunale di 102 km². Le aree urbane con zone 30 consentiranno di fare interventi all'interno di queste aree, che magari fino adesso non erano possibili, come ridisegnare le strade, ridisegnare gli attraversamenti pedonali in modo da indurre a una ridotta velocità. Le zone a 30 inoltre consentiranno di incentivare la micromobilità e i servizi di sharing di monopattini e biciclette che la città di Firenze ha introdotto, rendendone più sicuro l'utilizzo con una limitazione della velocità.

Interviene il Consigliere Nutini con la richiesta di rifare la segnaletica in tutte le zone a 30. Segnala l'inciviltà del comportamento di automobilisti disattenti, pedoni distratti, biciclette abbandonate sui marciapiedi che creano pericoli. Ricorda della zona della Nave a Rovezzano, già segnalata all'Assessore, dove ci sono strade strette e non ci sono marciapiedi, per cui tanti altri cittadini hanno chiesto di poter posizionare i dischi rossi della zona a 30 per far vedere che si è in prossimità di abitazioni senza marciapiedi e si deve poter comunque uscire di casa.

E' ora il turno del Consigliere Palagi che si appresta a fare una considerazione. Vi è una difficoltà ad abituarsi a sapere quale è una zona 30, quindi c'è un problema generale non può risolvere solo il Comune di Firenze. E' corretto il tema della cartellonistica, della segnaletica, però c'è una cosa da cui non si può prescindere, il fatto che le persone ritengano la cosa inutile e finché le persone continueranno a pensarla così non si potrà andare avanti. Il Consigliere pone anche una domanda: tra le varie tante argomentazioni di chi è contrario, è mai stata posta all'amministrazione comunale un tema legato ai consumi dell'auto e alla manutenzione del motore; c'è un problema tecnico tecnologico per cui è stato rilevato che le zone 30 creerebbero dei problemi ai mezzi e nel caso come si è risposto.

Prende la parola il Consigliere Draghi. Per il Consigliere il cambio culturale di andare più lentamente nelle zone residenziali e commerciali ci può stare, ma ha perplessità sulla modifica di tutte le carreggiate di strade che sono così storicamente da quando sono state create.

E' il turno del Consigliere Pastorelli. Il tema sicurezza per il Consigliere è un tema abbastanza dirimente. La città di Firenze, per come è strutturata, ha bisogno di alcune cautele, soprattutto nella zona del centro, ma anche in quei tanti borghi storici in qualche modo minori, come la zona di Castello o la zona di Peretola, tutte quelle parti di città che hanno strade strette e densamente abitate, dove ci sono tanti servizi, come le scuole. Si domanda se il fatto di qualificare le zone 30, a parte la segnaletica, consenta anche degli interventi specifici per ottenerne il rispetto. La cartellonistica chiaramente ha la funzione di educare a un limite, ma si chiede se il fatto di essere zona 30 poi consenta interventi particolari diversi rispetto e in ultimo se sia previsto un cronoprogramma almeno indicativo di come verranno sviluppate le zone.

Si prenota il Consigliere Razzanelli. Chiede se sia stata inserita una limitazione di velocità dei monopattini perché i monopattini elettrici viaggiano oggi a delle velocità elevate e diventano quasi motorini.

Il Presidente Calistri dà quindi la parola al Consigliere Pampaloni, il quale si propende più disposto a rendere le zone 30 effettivamente zone 30 piuttosto che allargarle in maniera così rapida o comunque numericamente consistente. Secondo il Consigliere, infatti, le persone non percepiscono l'esistenza di queste zone 30, perché di fatto un bollino non è sufficiente. Ad. es. via Torcicoda, strada inserita all'interno della zona 30 è una strada che ha un flusso notevole di traffico, ma con i pallotti a terra non si ha la sensazione di entrare in una zona 30, per questo è urgente fare delle modifiche strutturali alla geometria della strada. Invece un esempio positivo è la zona di piazza dell'Isolotto che ha una sistemazione diversa dovuta alla progettazione, dove si ha la sensazione di entrare esattamente in una zona che non è strettamente veicolare, in cui bisogna stare attenti e rallentare. Pampaloni chiede poi all'Assessore e al Dott. Checcucci qual è il programma, quali sono i soldi che si intendono investire e non tanto quante altre aree si andranno a fare. Chiede se ci sono progetti già attivi su altre strade che non siano via di Ripoli e se ci siano risorse già dedicate a questo tipo di infrastrutture.

Il Presidente Calistri chiede all'Assessore se ci potrebbero essere le condizioni per rendere tutta la città zona 30 rispetto anche alle norme del codice della strada visto come ha proposto anche di fare Milano.

Risponde l'Assessore Giorgetti. Attraverso delle delibere sono state individuate le aree. Innanzitutto si inizia con la cartellonistica ma si pensa di fare in tante zone anche degli interventi infrastrutturali. Molto importanti sono le intersezioni nelle zone residenziali perché sono elementi in cui sono presenti gli attraversamenti pedonali e dove molto spesso possono succedere gli incidenti. Per questo si pensa di migliorare la viabilità, soprattutto mettendo in sicurezza tutti gli attraversamenti. Nelle zone 30 verranno fatte tutte una serie di operazioni, oltre alla segnaletica, per posizionare dei dissuasori, cosa che ad oggi non è possibile, in base a quelle che sono le normative. Si partirebbe dalle piattaforme di rialzo per gli attraversamenti pedonali, fino alla possibilità di fare anche altri tipi di dissuasori. Non tutte le operazioni saranno uguali a quelle di via di Ripoli. Su via di Ripoli è stata fatta una sperimentazione. Non è una zona direttamente residenziale con le intersezioni a 90°, ma presenta una viabilità di attraversamento. E' stata messa la zona 30 per renderla più sicura, introducendo anche il discorso della chicane, ma si tratta appunto di una sperimentazione. Le sperimentazioni sono da fare secondo il grado di pericolosità della strada o il flusso di traffico di quella strada. Verranno introdotti anche maggiori dissuasori rispetto alla velocità soprattutto in quelle viabilità dove si superano i limiti pur essendo in zone 30, ad es. potrebbero essere le viabilità in discesa rispetto alle viabilità in pianura. L'Assessore auspica che i sistemi di controllo possano essere attuati sempre con maggiore facilità, anche perché i mezzi che oggi si guidano hanno limitatori di velocità. Sarebbe auspicabile che dove ci sono le zone 30 ci sia la possibilità che l'inserimento all'interno del mezzo sia automatico, come automatico è oggi per quanto riguarda per esempio il monopattino in sharing, che ha una velocità massima di 20 km/h e 6km/h in zona pedonale e che si attiva nelle aree georeferenziate. Ci potrebbero essere delle tecnologie che al momento dell'ingresso nelle zone 30 dialoghino con la macchina e non consentano di superare i 30 km/h. Anche ridurre l'attraversamento pedonale è molto importante perché è diverso dover attraversare 8 m, da doverne attraversare 4, soprattutto per le persone più anziane. A differenza di Milano che ha

scelto tutte zone 30 per poi tornare indietro, si è preferito fare zone 30 partendo da quelle zone che era necessario inserire, per inserirne sempre di più, e intervenendo con delle risorse adeguate per fare anche tutta una serie di correzioni infrastrutturali. Molti sono i progetti in attesa dello sblocco degli accordi, quadro che sono stati approvati recentemente attraverso altre direzioni. Per quanto riguarda poi il bilancio e gli investimenti, le zone 30 secondo l'Assessore rientrano all'interno della sicurezza stradale e vi sono capitoli dedicati proprio agli aspetti della della sicurezza stradale.

Prende la parola il Dott. Checcucci. A integrazione di quanto detto dall'assessore, precisa, per entrare più nello specifico tecnico, che per quanto riguarda il consumo auto e la manutenzione del motore per le velocità a 30 km all'ora la questione è molto dibattuta, ma i motori di oggi non creano problematiche di questo tipo e quindi non c'è il rischio di un aumento dell'inquinamento. Non verranno fatte modifiche su tutte le strade per le zone 30 e verrà comunque tenuta ben presente la situazione sosta. Di conseguenza gli interventi che mitigano la velocità non comportano materialmente una diminuzione della sosta. Tornando alla questione dei monopattini, i limitatori di velocità sono possibili oggi solo per i monopattini in sharing. Ma qui la tecnologia sta andando molto avanti: ben presto si avrà una tecnologia per cui se un monopattino transita sul marciapiede si blocca; non si potrà più parcheggiare su un marciapiede, perché il sistema non farà cessare il servizio e di conseguenza non farà cessare il pagamento. Per quanto riguarda la questione delle zone 30 in tutta la città, ci si scontra con una problematica del codice della strada che prevede per le aree urbane un limite 50 km/h, quindi le zone 30 si possono realizzare in questo momento solamente in parti dell'area urbana. Precisa che attualmente la cartellonistica verticale è messa soltanto sui confini delle zone 30, per cui magari in questo momento si ha poca percezione, ma verrà integrata con il segnale a terra, segnale a terra che verrà collocato non soltanto all'inizio delle strade, ma anche all'interno delle zone 30, ripetendo i punti più critici in modo che la gente abbia la percezione da subito con questi segnali di entrare in una zona a limitata velocità.

Si prenota il Consigliere Razzanelli per chiedere a Checcucci come si possa verificare il rispetto delle regole per il controllo della velocità dei monopattini, vista la difficile identificazione non essendo dotati di targa.

Risponde il Dottor Checcuci. Nei monopattini in sharing c'è un'applicazione che limita la velocità come già detto quando si entra in area pedonale a 6 km/h e fuori delle aree pedonali a 20 km/h ed è presente nelle autorizzazioni che l'amministrazione ha rilasciato alle società. Così non avviene nei monopattini privati, ma vi è da dire che la legislazione dei monopattini è una legislazione provvisoria, di sperimentazione, che scadrà a luglio. A seguito di questa sperimentazione chiaramente tutta la normativa potrà essere rivista: si è parlato del limite generale 20 km/h e la necessità che questi mezzi riportino una targa e quindi siano identificabili. Di conseguenza è immaginabile che a livello governativo dopo la sperimentazione, ci sia una legislazione definitiva in cui tutti questi aspetti siano presi in considerazione e siano normati.

Si riprenota il Consigliere Pastorelli per chiedere se e dove è possibile vedere i confini delle zone 30, cioè se si possono trovare in rete civica e se in una delle zone che è sempre segnalata tra le più critiche, l'intersezione di via Querciola e subito dopo via del Pontormo, dove sono presenti le scuole, sia prevista l'installazione del disco a terra.

Risponde il Dott. Checcucci. Tutte le zone 30 sono sugli open data e quindi sono consultabili; per quanto riguarda Querciola e Pontormo sono dei punti dove è prevista la collocazione di questi dischi a terra.

Prende la parola il Consigliere Pampaloni che chiede al Dott. Checcucci perché non possa essere fatto in un'altra zona, come in piazza dell'Isolotto, che è zona 30 e dove c'è un rialzo che consente di andare in quella direzione. Ricorda che lì è stata messa la zona 30 perché altrimenti sarebbe stato impossibile collocare il dosso. Quindi per il Consigliere la soluzione tecnica c'è già, si può fare quindi con i soldi e la capacità di intervento. Invece via Torcicoda è una zona 30, ma anche se c'è il cartello e il pallotto non dà la sensazione di una zona a 30 e questo limite non viene rispettato. E' necessario trovare una soluzione di attuazione. In queste zone dove ci sono delle strade non strette, cioè strade una certa consistenza geometrica, dove passano bus, dove c'è il traffico è intenso, la percezione di essere in una zona a velocità limitata viene meno.

Per il Presidente Calistri si tratta anche un percorso culturale da fare è per questo che anche le infrastrutture servono. Pensa che sia anche un modo per far capire che le velocità nella strada per quanto riguarda macchine e motorini debba essere ridotta: la strada non è soltanto delle macchine, hanno la stessa dignità anche altri mezzi, come biciclette e pedoni. Bisogna porre attenzione al pedone soprattutto quando attraversa la strada. Bisogna iniziare a fare un percorso, consapevoli che le rivoluzioni richiedono del tempo.

Interviene quindi il Consigliere Piccioli, che condivide l'allargamento e lo sviluppo delle zone 30 e pone una domanda: se è prevista una forma di controllo della velocità e se sì, questa sia mobile o fissa e se questo fosse già stato previsto in certe zone, eventuali dati sulle sanzioni effettuate.

Risponde l'Assessore Giorgetti. Nelle zone 30 che sono state realizzate non esistono le installazioni di autovelox. Il controllo della velocità è affidato alla polizia municipale, è un controllo delle pattuglie dunque è un controllo mobile. Ad oggi non ci sono riscontri su questi controlli, anche perché non si sono ancora strutturati. L'intento è comunque quello di fare un percorso formativo ed educativo: si andrà verso un controllo della velocità, auspicando però che ci sia comunque il rispetto, che si prenda coscienza dell'importanza di non andare veloce su certe strade.

Interviene il Dott. Checcucci. E' necessario il completamento di tutta la segnaletica prima di poter iniziare questo tipo di controllo. Si tratta di un cambiamento culturale, questo è il segnale che vuole essere dato alla città. Quando fu istituita la prima ZTL la finalità era di dire alla gente che il centro storico non poteva più essere utilizzato come lo era stato fino ad allora e dovevano essere introdotte delle limitazioni- Ora l'emergenza è la velocità nelle aree urbane e il segnale delle zone 30 è che non si possono più utilizzare le aree urbane come fatto sinora perché c'è il rischio di mettere in pericolo la convivenza delle persone.

Il Presidente Calistri, non essendoci altri interventi, saluta e ringrazia gli ospiti intervenuti

La Segretaria della Commissione procede, dunque, ad accertare la presenza dei Consiglieri:

La Consigliera Patrizia Bonanni si era disconnessa telematicamente alle ore 15,44.

CARICA	NOMINATIVO	SOSTITUITO/A DA
Presidente	Calistri Leonardo	
Vicepresidente	Draghi Alessandro Emanuele	
Componente	Asciuti Andrea	
Componente	Dardano Mimma	
Componente	De Blasi Roberto	
Componente	Innocenti Alessandra	Piccioli Massimiliano
Componente	Nutini Franco	
Componente	Palagi Dmitrij	
Componente	Pampaloni Renzo	
Componente	Razzanelli Mario	
Componente	Francesco Pastorelli	

Il Presidente Calistri chiude la seduta alle ore 15,51.

Verbale letto, approvato e sottoscritto nella seduta 4.10.2023.

La Segretaria



Il Presidente
Leonardo Calistri

