MOZIONE
(artt. 37 e 39 regolamento Consiglio di Quartiere 5)

Al Presidente del Consiglio di Quartiere 5.

Oggetto: mozione: "richiesta di mappatura strutturata degli istituti scolastici del quartiere 5 per l'individuazione e l'istituzione progressiva di strade scolastiche"

Proponente: consigliere Caiani, consigliere Muzzi e gruppo politico AVS-Ecolò

Esaminato il rapporto Mobilitaria 2024, a cura di Kyoto club e CNR IIA;

Considerato che il rapporto sopra richiamato riporta i seguenti dati:

- i servizi di Pedibus attivi a Firenze nel 2023 sono due, mentre risultano assenti i bicibus e le "strade scolastiche";
- il trend di motorizzazione 2022/23, sia per le auto che per i motocicli, risulta in ascesa;
- il tasso di incidentalità sul 2022 è ascendente;
- la qualità dell'aria nelle diverse stazioni di rilevamento fiorentine varia in modo molto significativo a seconda della vicinanza o meno a zone molto trafficate;
- l'impatto economico del traffico, con riferimento all'anno 2021, è stimato, relativamente agli effetti del biossido di azoto, in 499,54 mln di euro, con 108,80 morti premature evitabili; relativamente al materiale particolato (PM10), 170 mln di euro, con 37,03 morti evitabili; relativamente al materiale particolato fine (PM 2,5), 283,56 mln di euro, con 61,76 morti premature evitabili;
- l'impatto sanitario del traffico, riferito all'anno 2021, è stimato, relativamente al biossido di azoto, in 101 morti premature e 896 anni di vita persi; relativamente all'ozono, 29 morti premature e 261 anni di vita persi; relativamente al PM 2,5, 234 morti premature e 2080 anni di vita persi;

Considerato inoltre che l'Unione Europea sta per formalizzare una direttiva sulla qualità dell'aria il cui testo deve avvicinare gli standard europei alle Linee guida dell'OMS del 2021 relative all'inquinamento atmosferico e che la città di Firenze rientra tra le 18 città italiane che hanno aderito alla "*Missione: 100 città climaticamente neutre e intelligenti entro il 2030"* della Commissione europea che ha come obiettivo la decarbonizzazione e il miglioramento della vivibilità urbana, attraverso lo sviluppo della mobilità sostenibile;

Visto il Piano Urbano per la mobilità sostenibile della Città Metropolitana di Firenze vigente e che:

- al punto 7.3 (strategie di sintesi del Piano Urbanistico di Mobilità Sostenibile), individua, tra le strategie da adottare, “Programmi di educazione alla mobilità sostenibile da realizzarsi presso le scuole di ogni ordine e grado previo inserimento nel Piano Triennale dell’Offerta Formativa (PTOF)”;
- al punto 9.6 (mobilità pedonale - focus Firenze) le considerazioni relative a “Scuole sostenibili” si limitano a generiche considerazioni sul servizio scuolabus del Comune di Firenze, che dovrebbe essere previsto anche per famiglie che risiedono a meno di un km dal plesso di iscrizione (previsione ad oggi non realizzatasi), e sull’opportunità di un servizio “pedibus” diffuso;
- al punto 10.4.6 (“Pedaliamo a scuola”), le considerazioni sul rapporto tra scuola e bicicletta sono limitate a generici auspici relativi a “Bicibus” scolastici, gestiti da soggetti associativi del territorio, e all’opportunità di favorire il trasporto intermodale (bici su mezzo pubblico);

Considerato che nel Documento Unico di Programmazione (DUP), l’amministrazione mette al centro la mobilità sostenibile come asse strategico non solo per la riduzione del livello di inquinamento, ma anche per il raggiungimento di una città più vivibile, tramite una riduzione del traffico veicolare;

Vista la Legge 120 del 2020, che all’articolo 3, comma 58 bis, definisce la “**Zona scolastica**” come “zona urbana in prossimità della quale si trovano edifici adibiti ad uso scolastico, in cui è garantita una particolare protezione dei pedoni e dell'ambiente, delimitata lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e di fine”, e all’articolo 49, comma 5 ter, il quale prevede che “Nelle zone scolastiche urbane può essere limitata o esclusa la circolazione, la sosta o la fermata di tutte o di alcune categorie di veicoli, in orari e con modalità definiti con ordinanza del sindaco”;

Visto che alcune città italiane stanno sperimentando con risultati positivi l’istituzione di strade scolastiche, anche nella forma della pedonalizzazione (Bologna, Milano, Torino, Pavia), inserendola all’interno di una strategia di mobilità sostenibile che prevede anche misure come le zone 30, il pedibus, il ciclobus;

Visto la mozione M00284-85 “Zone scolastiche come volano per la trasformazione della mobilità urbana quale fattore strategico della transizione ecologica e della qualità della vita” depositata in Commissione 6 - Ambiente, Vivibilità Urbana e Mobilità

Ritenuto che l’istituzione di zone scolastiche risponda all’impellente necessità di tutelare la salute delle bambine e dei bambini, delle ragazze e dei ragazzi, delle famiglie e del personale frequentanti scuole del nostro Comune, oltre che dei residenti circostanti;

Ritenuto che l'istituzione di zone scolastiche possa essere non solo volano di transizione ecologica, ma anche strumento di partecipazione, socialità e vivibilità attraverso la trasformazione degli spazi urbani.

IMPEGNA L'AMMINISTRAZIONE COMUNALE E IL PRESIDENTE DI QUARTIERE

1. A favorire azioni che mirino a creare un terreno di sensibilizzazione intorno ai temi della mobilità sostenibile nella comunità scolastica (consiglio dei genitori, classe docente, classe studentesca) attraverso una pluralità di modalità: eventi, incontri, giornate dedicate alla sostenibilità

2. Ad avviare un percorso partecipato di mappatura ed individuazione degli istituti scolastici all'interno del quartiere che siano idonei per avviare almeno due progetti pilota di istituzione delle strade scolastiche. Tale processo partecipato dovrà coinvolgere in primo luogo il Consiglio di Quartiere e gli uffici tecnici del Comune, per poi includere i dirigenti scolastici e i Consigli di istituto.

3. Ad istituire le zone scolastiche così identificate, chiaramente definite nei loro confini come da disposizione del Codice della Strada, nelle modalità ritenute di volta in volta più opportune (pedonalizzazione o interruzione temporanea) e seguendo un'interpretazione estensiva che garantisca un'ampia copertura della zona urbana circostante la scuola. Quest'ultima dovrà fare riferimento anche e soprattutto alle strutture situate su strade strategiche ad alta concentrazione di traffico, prevedendo anche l'implementazione di alcune misure a supporto dell'efficacia (es. rastrelliere all'interno dei cortili delle scuole).

Luogo e data
Firenze, 31.03.2025

Firma/e